

Resor och rallyn

av *Sture Bjelkåker*

LFK:s flygplan har under de gångna 50 åren varit i luften ca 110 000 timmar. Om man räknar med en medelfart på 160 km/tim ger det en flygsträcka på ca 18 miljoner km vilket motsvarar mer än 400 varv runt jorden. Om all denna flygtid varit reseflyg hade medlemmarna varit oerhört beresta vid det här laget. Men sanningen är nog istället att avsevärd del av flygandet skett inom Östergötlands gränser. Det innebär många varv runt Östergötland, förmodligen är varje buske i Östergötland överflugen av ett flygplan från LFK.

Men visst har det gjorts en hel del långflygningar både enskilt och med flera flygplan i sällskap. Rekord i avstånd från Linköping har förmodligen Lennart Hemminger, som 1959 landade i Damaskus, Syrien, som ligger på latitud 35 N och longitud 36 E. Storcirkelavståndet från Linköping är inte mindre än 3 150 km. Vem slår det rekordet?

När började då resandet? Ja, egentligen fick det en rivstart redan i september 1935 då klubbens andra flygplan, SE-AEM, inköptes i England och flögs hem till Linköping av Bo Lundberg. Flygtiden var 10 timmar. Frånsett denna leveransflygning så var det ganska klennt med resandet de första åren, det var naturligtvis lite av ett äventyr att avlägsna sig alltför långt från hemmafältet den första tiden. Den allra första resan gjordes med Mothen SE-ADZ som den 29 maj 1935 flög till Jönköping med Lennart Segerqvist vid spakarna för att delta i Jönköpings Flygklubbs årsmöte och den 7 juli samma år utfördes en längre passagerarflygning då direktör Classon flögs till Ljungbyhed av Lennart Segerqvist.

Att reseflygning inom Sverige var lite märkvärdigt på 30-talet framgår av att man i årsberättelsen 1938 hade en rubrik "Särskilda flygningar under året". Där nämndes t ex att flygningar företagits från Tannefors till Västervik, Bromma, Trollhättan, Örebro, Halmstad och Svarteberg.

I slutet av 40-talet började LFK-arna flyga även utomlands. Så ansökte t ex godsägare Oscar Klofsten och byggmästare Elof Carlsson hos handelsdepartementet att få utföra Piper Cub SE-ATU ur riket i samband med flygning till Köpenhamn 27-29 augusti 1949.

Med Super Cub till Venedig

Om reseflygandet de första 25 åren, 1933-1957, var ganska blygsamt så inleddes den andra 25-årsperioden desto rejälare genom att Erik Bratt och Olle Esping sommaren 1958 gav sig iväg med Super Cuben



Erik Bratt och Olle Esping tar matpaus i Hamburg

SE-CEE ända till Venedig i Italien. "Dubbel-Erik" var då splitter ny och det var förstås lockande att prova den nya maskinen med en ordentlig långtur. Dragplåster i Venedig var den pågående flygutställningen. Starten skedde den 11 juli och den första etappen - med Olle i framsits - gick över Småland ner till Malmö där man övernattade i Olles svärföräldras hem. Dagen efter var det delmålet Hannover men man fick vända när molnen nådde trädktopphöjd och med hjälp av QDM ta sig till Hamburgs internationella flygplats. Erik hade under anflygning frågat om avståndet till fältet och fick svaret "You are just over the runway" så det var bara att dra av och landa (undrar hur många LFK-are som fått QDM till Hamburg genom åren, ganska många troligen p g a den exceptionellt dåliga sikten därnere).

Resan gick sedan vidare mot Egelsbach vid Frankfurt och navigeringen fick helt skötas med noggrann kartläsning då CEE då liksom nu endast har magnetkompass. Nästa morgon blev det problem med bensin och starttillstånd. Efter en evig väntan startade de utan att ha betalt och utan att ha fått starttillstånd och steg upp mot bergen till 3 000 meters höjd. Genom alppassen fortsatte den storslagna flygningen mot S:t Moritz där CEE landade vid Samadens flygplats. Där bodde Erik och Olle några dagar på ett hotell som tillhörde den berömda alpflygaren Fred Wissel. Han bjöd på en alptur i sin egen Cub upp till 4 000 meter

med landning på en brant sluttning och start åt andra hållet rakt ut över klippkanten. Den 16 juli gick så färden vidare genom Berninapasset med berg på sidorna och moln ovanför. En gång flög de in i fel dal och fick vända, men så småningom kom CEE loss ur alpgreppet och de kunde landa på ön Lido utanför Venedig. De tog ångbåten till stan och "gjorde Venedig".

Hemfärden började den 21 juli via Dolomiterna, Boltzanodalen, Brenner, Innsbruck i Österrike till Stuttgart i Tyskland, en flygning på över 3 tim med Olle vid spaken. Sedan flög de vidare mot Bonn där de bjöds på middag av Bücker som berättade om svenskt 20-talsflyg m m. Den 22 juli vidare till Hamburg, som vanligt dåligt väder, och sedan raka spåret till Malmö/Bulltofta. Den 23 juli landade CEE åter på "idylliska och sköna" SAAB-fältet med Näslund och Ottoson i tornet.

Med Tri Pacer till Athen

Erik Bratts och Olle Espings Italien-flygning får nog ses som det egentliga startskottet för långa utlandsflygningar. Att sådana flygningar "låg i luften" kan man ana sig till genom att läsa ur en utredning inom LFK:s styrelse i januari 1958 avseende flygplansanskaffning där det heter att "... om en Tri Pacer anskaffades finnes vissa möjligheter att genomföra en del gamla önskemål inom LFK, nämligen att utföra weekend-flygningar och kanske rent av göra semesterflygningar..." Detta visade sig vara en framsynt passus för redan året därpå startade Lennart Hamminger i LFK's nyinköpta Tri Pacer SE-CEM på sin rekordresa, vars ursprungliga mål var Bagdad! Flygningen gick först via Hannover, München, Wien, Zagreb i Jugoslavien och Athen till Rhodos, där man blev inbjuden till ett av Onassis ägt palats. Ett flygplan från avlägsna Sverige var naturligtvis ganska exotiskt på Rhodos. Sedan bar det iväg till Nicosia på Cypern. Så var det dags för en lång etapp över Medelhavet till Damaskus i Syrien med lägsta tillåtna flyghöjd 8 500 fot. Det sista skuttet till Bagdad i Irak blev för svårt p g a sandstormar, som är ett vanligt fenomen där nere. På nätterna nådde sanden inte så högt, men den natten CEM skulle försöka nådde sandmolnen upp till 16 000 fot så det vara bara att vända och landa i Beirut istället. Hemflygningen gick utan större problem via Italien, Frankrike och Tyskland. Näst sandstormen var det stora problemet ett fruktansvärt regnande i Småland. Total flygtid blev 62 timmar och sträckan ca 1 000 mil och detta på bara 22 dagar!

Att låna ut sin nya Tri Pacer för en så här avancerad resa var naturligtvis inte alldeles riskfritt för klubben. Därför fick Hemminger och hans passagerare skriftligen förbinda sig att betala 60 000 kronor till LFK om flygplanet blev beslagttaget eller försvann på annat sätt.

År 1962 var det dags igen för en marathon-flygning. Det hela började en lördagskväll på Frimis under vintern då några medlemmar började

diskutera saken. Man enades om Grekland som resmål, nedflygningen skulle gå via Österrike och Jugoslavien och hemresan via Italien och Schweiz. De som bokade klubbens flaggskepp, Mooneyn SE-CMU, var Carl-Werner Pettersson (CWP), Göran Granberg, Egon Lundberg och Bengt Söderholm. I slutet av maj hade man klarat av skriftväxlingen som behövdes för att få flyga i Jugoslavien. Goda råd fick man av trafikflygaren på SAAB Ingvar Svensson och kartmaterial från SAS. Färdplanen godkändes av klubbens flygchef Erik Eriksson och den 7 juli startade CMU med Hannover som etapp-mål. I vanlig ordning blev det Hamburg istället för Hannover p g a dåligt väder. Tack vare Mooneyns rikliga instrumentering hade man nu god nytta av VOR- och ADF-fyrary för navigeringen. Via München nådde man den 10 juli Wien som ägnades ett par dagar och sen var det dags för den lite mer spännande etappen mot Zagreb i Jugoslavien. Allt gick bra och Mooneyn väckte förstås viss uppståndelse på Zagrebs flygplats bland alla "Thunderjets". I Belgrad kände man sig riktigt hemma då man i flyghögtalaren fick höra "Scandinavien" med Alice Babs och i bilradion Ove Thörnqvists "Anders och Britta" på jugoslaviska. Den 13 juli landade så CMU i Saloniki i Grekland i en temperatur av + 38^o i skuggan. Saloniki blev en höjdpunkt på resan där man fick god kontakt med lokalbefolkningen som var mycket vänlig och hjälpsam och t o m meddelade sina vänner i Athen så att man även där blev väl mottagen. Under 5 dagar kunde CWP och de andra njuta av den grekiska huvudstaden. Hemresan gick via Korfu, Rom, Milano, Lugano i Amsterdam och Bremen.

Greklandsflygningen gav mersmak så redan i maj 1963 styrde samma flygmaskin söderut igen. CWP och Göran Granberg var med denna gång också och dessutom Ernst Persson. Vädret var toppen den första dagen, 18 maj, så man passade på att flyga en rejäl bit, hoppade till och med över lunchen i Hamburg! VOR-fyrary var det gott om så man kunde navigera nästan spikrakt mot Zürich, inget dåligt dagsmål från Linköping! Lunch serverade Ernst i luften, smörgåsar och kokta ägg, vars skal vid det här laget lär ligga väl sedimenterade i jordlagren nära Warburg. Dagen efter var vädret inte lika bra, men via Geneve-sjön och Rhon-dalen kunde man flyga till målet som var Ascona vid Lago Maggiore. Fast det var lite segt för CMU med sin 180 hk att komma över den högsta bergskammen. Ascona är en idealisk flygplats för privatflygare med ett litet hotell och fin fjällnatur runt om. Ascona var också vistelseort för Vilhelm Moberg på vintern, och hans sekreterare Mari blev en utmärkt guide för besättningen i CMU under vistelsen där. Men arbetet på SAAB väntade därhemma, så snart var man tvungen att vända norrut igen. Hemfärden bjöd på mycket växlande väder men bara ett par dagar för sent kom man hem till Linköping via Frankfurt och Bremen.



Mari underhåller besättningen i CMU i det natursköna Ascona

Rallyflygandet startar

I mitten på 60-talet började LFK anordna kurser i "Regler och råd vid flygning till storflygplatser", föregångare till dagens reseflygkurser. År 1966 var det dags för den första större flygningen i klubbregi med flera flygplan, Rally Syd. Den planerade ruten var Linköping-Bornholm-Malmö-Landskrona-Linköping. Starten skedde den 14 maj med sex Beechcraft Musketeer och en Cessna 172. Tre av Musketörerna var inlånade från Travelair i Norrköping. Vädret var toppen vilket inte minst uppskattades av passagerarna, som till stor del utgjordes av piloternas äkta hälfter. Lite disigt var det dock över Östersjön men med hjälp av en VOR på Bornholm var det inga problem att nå Rønne där flera piloter för första gången fick använda sin radioengelska på allvar. Efter ett späckat sightseeing-program i Rønne lyfte man åter på kvällen

och flög till Bulltofta f v b in till Malmö och kvällens övningar som inte närmare beskrivits i vår källa som är KSAK-nytt nr 5, 1966. På söndagen bar det iväg igen, nu till Landskrona. De flesta tog sig in till Helsingborg och den där pågående flygutställningen. Vid starten på kvällen från Thulin-fältet fick man sällskap av en bemannad luftballong som gjorde stort intryck på LFK-arna som sedan nöjda och glada flög hem till Linköping.

År 1977 blev det anledning att flyga till Österrike i samband med VM i precisionsflygning där vår medlem Nils-Eric Zander skulle delta. Nils-Eric flög en Cessna 150 Aerobat, först till Danmark där han deltog i NM, och sedan tillsammans med det övriga svenska laget till Wels i Österrike. Samtidigt flög Sture Bjelkåker och den svenske lagledaren för Flygsportförbundets räkning med LFK's SAAB Supporter SE-XCF också till Wels. Ett ytterligare inslag med Linköpingsanknytning i Wels var att huvudnumret vid flyguppvisningen i samband med VM var Österrikes uppvisningsgrupp med SAAB 105. VM blev lyckat för Sveriges del, med seger både individuellt och i lag.

I slutet av 1970-talet anordnade LFK reseflygseminarier. Under en hel vår-lördag gnuggades deltagarna i bestämmelser för utlandsflygning, radioengelska, m m vilket gav några av dem råg i ryggen att ge sig ut på egna långfärder. År 1979 organiserades ett Danmarks-rally i klubbens regi men dåligt väder tvingade de 19 deltagarna i 8 flygplan byta färdväg. Istället för att via Ålborg och Herning nå Köpenhamn valdes ruten Växjö-Malmö. En lärorik utlandsflygning reducerades till ett skutt Sturup-Roskilde. Men året därpå gick det bättre då sex medlemmar "gjorde Danmark" i två flygplan under Kristi Himmelsfärdhelgen. De båda besättningarna genomförde den planerade resan via Århus, Billund, Tåsinge på Sydbyn, Roskilde, Skovlunde i Köpenhamn, Sturup, Ljungbyhed och hem till Linköping.

Ett par paralleller till Bo Lundbergs hemflygning av den i England inköpta flygmaskinen 1935 genomfördes 1978 och 1980. Vid båda tillfällena gick färden till Cessna-fabriken i Reims, Frankrike där klubbmedlemmar hämtade nyinköpta flygplan. 1978 hämtades klubbens flaggskepp Cessna 182 SE-GYI och 1980 flög man i formation hem inte mindre än tre nya Cessna 152: IFX, IFY och IFZ. Dessa flygplan hade klubben köpt på ett bräde av Swedair och i köpet ingick att klubben skulle ombesörja leveransflygningen.

Reseflygkurser arrangeras

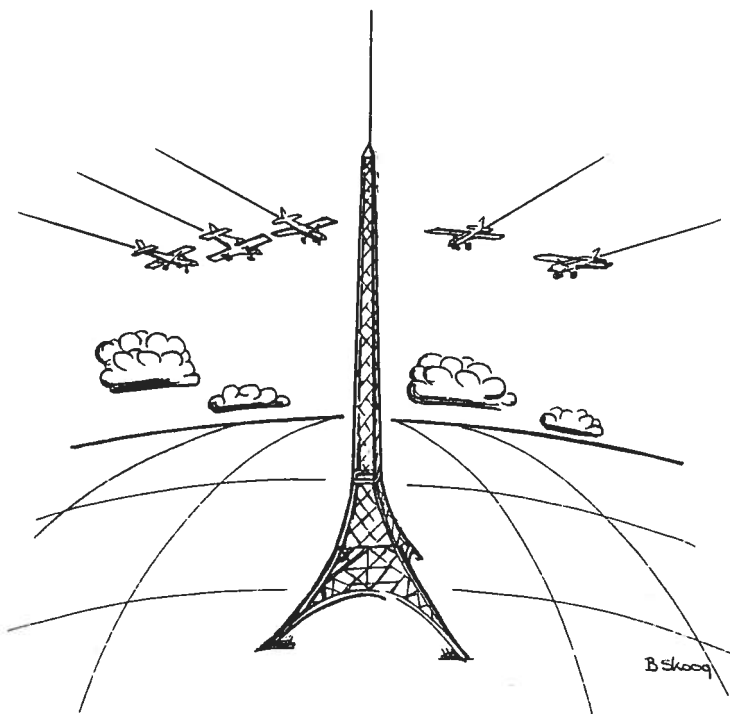
1981 utökades reseflygseminariet till en komplett resekurs omfattande sex kvällar i samarbete med Medborgarskolan. En kväll ägnades utländska bestämmelser, en annan radiotelefoni, en tredje tullbestämmelser och diverse värdefulla reseflygtips, en fjärde handhavande av navigeringsinstrument. De sista kvällarna ägnades planering av en resa som

sedan genomfördes i praktiken av de flesta kursdeltagarna och några andra klubbmedlemmar. Resmålet var inte vilket som helst. Avsikten var nämligen att flygledes ta sig till den stora internationella flygutställningen i Paris och detta genomfördes av femton personer i fem flygplan. På vägen till Paris besöktes flygklubben i Weser-Wümme nära Bremen, som hade gästat LFK några år tidigare. Detta klubbbesök blev mycket lyckat, bl a gjordes ett besök vid VFW Fokkers flyg- och rymdindustri i Bremen.

PARIS - RALLYT

1981

LFK LINKOPINGS
FLYGKLUBB



av

LARS-ÅKE HOLM, BJÖRN JOHANSSON, STURE BJELKÄKER
BERNT SKOOG, ESKIL WIKLUND

Färden till Paris gick sedan vidare via Rotterdam till Paris/Pontoise där såväl flygutställningen som övriga begivenheter kunde avnjutas under ett par dagar. Hemfärden innebar vissa väderproblem, några flygplan fastnade i Wilhemshafen, Tyskland, och några i Sönderborg, Danmark. Men alla plan kom hem till Linköping i tid som planerats.

Även våren 1982 ordnades en reseflygkurs med oförändrat stort intresse. Denna gång fanns två resmål att välja på: Dels Finland och dels Österrike via Berlin och Prag. Österrikeflygningen genom öststaterna var ganska unik och inte helt utan problem, bl a på grund av mycket lågt oktantal på flygbensinen i öst.

Efter att den tänkta färdplanen presenterats på telex fick de sju deltagarna i två av klubbens Cessnor erforderliga tillstånd från berörda öststatsmyndigheter, dock med lägsta flyghöjd på 7 000 fot. På grund av väderförsämring reducerades höjden efter hand och blev till slut 3 500 fot. Utan ett väl instrumenterat flygplan hade färden varit vanskelig. För att kunna navigera på dessa höjder med kartor i skala 1:500.000 gällde det att kunna utnyttja tillgängliga navigationshjälpmedel.

Efter diverse mödor kunde resans mål, Wien, nås. Därifrån gick hemfärden efter egna önskemål, vad gällde såväl kurs som höjd, via bl a Salzburg, Hamburg och Roskilde.

För att sprida kunskaper och erfarenheter till övriga medlemmar och härigenom stimulera till utökat reseflygande har de senaste årens långresor dokumenterats i ett antal småskrifter utgivna av Linköpings Flygklubb.



"Yngve Ivar" efter start från Wien

1980	Rally 1980	(Danmark)
	Operation XYZ	(Frankrike)
1981	Paris-Rallyt	(Frankrike)
1982	Öst-Rally	(Berlin-Prag-Wien)

Genom KSAK:s försorg har dessa gjorts tillgängliga även för andra intresserade.

Slutligen kan man konstatera att flygets utveckling, som bl a inneburit att även enkla klubbflygplan numera har god navigerings- och radioutrustning, lett till att vi fått en annan definition på begreppet reseflyg. På tretti-talet var en flygning till t ex Trollhättan så pass anmärkningsvärd att man talade om "bedriften" i årsberättelserna. Nu, däremot, måste det bära iväg utomlands för att vi ska höja på ögonbrynen.

Det har blivit något av vardagsmat att utnyttja klubbens flygplan för längre och kortare resor. För många av medlemmarna är det naturligt att byta bilen mot ett LFK-flygplan för week end-utflykten eller företa tjänsteresan med sig själv vid spakarna. Man har upptäckt att hobbyflygningen blev åtskilligt mycket roligare när "stjärtsvingen" byttes ut mot reseflygning och att ordspråket talar sanning:

- *Jemand, der eine Reise tut, hat etwas zu erzählen.*



Leveranspiloterna fr v Nils-Erik Zander, Lars Olsson, Lars-Åke Holm och Sture Bjelkåker vid hemkomsten efter operation XYZ.

Foto Per-Arne Nyhlén