

## Segelflygverksamhet

av Ernst Persson

Under perioden 1942 - 1972 har glid- och segelflygning bedrivits i LFK. Det började med att ett giftermål gjordes mellan Linköpings Segelflygklubb, som bildades 3 okt 1940, och LFK år 1942 och slutade med separation 1973, sedan segelflygning alltmer bedrevs självständigt efter "ombasering" till Malmen 1971.

Under det 30-åriga äktenskapet har segelflyget utvecklats avsevärt med generösa stöd i starten från främst Flygvapnet, som hade intresse av en bred rekryteringsbas för piloter till det då också snabbt växande vapenslaget. Segelflygets organisation präglades mycket i början av den tyska motsvarigheten som var förebild. Utbildning har dominerat segelflygverksamheten p g a ekonomiskt statligt stöd, via KSAK, medan fortsatt segelflygning efter utbildning, som är mera väderberoende än skolflygning, inte stått i riktig proportion till antalet utbildade segelflygare.

Segelflygverksamheten har under den 30-åriga perioden stadigt gått framåt trots tilltagande svårigheter att bedriva segelflygning vid Saab's flygfält. Med avseende på segelflygverksamhet har LFK hört till de 10 största i landet. Totalt hade t o m 1972 gjorts 56 700 starter och flygits 16 230 timmar. 1972 var bästa året med 2 631 starter och 1 038 flygtimmar.

## Segelflygchefer

## År

Gunnar Rotsman	1941 - 1943
Sven Lensell	1944 - 1947
Sven Widengren	1948 - 1950
Sven Erik Lundin	1951 - 1961
Bengt Söderholm	1962 - 1963
Olov Henell	1964 - 1965
Ture Eriksson	1966 - 1968
Sture Rodling	1969 - 1970
Tore Gabrielsson	1971 - 1972

## Utbildning

I början bedrevs utbildningen med glidflygplan av typ Anfänger, G9 och SG38, som bilbogserades eller vinschades upp till allt högre höjder i takt med elevernas färdighet, s k EK-utbildning. Glidflygplanen var lättflygna men det gick inte problemfritt alltid för instruktören att med flaggsignaler få eleverna att genomföra flygningarna på avsett sätt. Flygningarnas varaktighet var blygsam och flygtiden räknades i sekunder. När 25 starter gjorts på "lågstadiet" erhöll eleverna A-diplom och totala flygtiden var då ca 6 min. Efter ytterligare 25 starter erövrades B-



*Skolflygning med glidplan sista året 1953 på Saab-fältet. Rune Ströman instruerar en tysk elev i en SG-38*

diplomet och flygtiden hade ökat till ca 45 min. På "högstadiet" fick eleverna lära sig flyga övningssegelplanen Grunau Baby och Baby Falk och efter ytterligare ca 30 starter var flygtiden ca 2 timmar, vilket belönades med C-diplom. (För erövrande av C-diplom erfordras en flygning utan höjdförlust under 5 minuter).

Flygstarter (flygsläp), som började utföras 1943 med Mothen SE-ADN (kan beskådas i museet i High Chaparal vid Anderstorp), blev allt vanligare för att fr o m 1958 vara den enda startmetoden. De sista vinschstarterna gjordes 1957 och dessförinnan hade bilstarterna upphört omkring 1945.

Under krigsåren hade glid- och segelflygningen många ekonomiska och praktiska problem att brottas med. Bensin var förbehållet motorflyget. Bogserfordon och vinschar fick köras på motyl, metangas eller gen-gas. Denna krissituation skapade talesättet att glidflygning var 95 % arbete och 5 % flygning.

Tack vare frikostigt stöd i många former från SAAB kan och kunde flygverksamheten bedrivas relativt ostört. 1942 - 1943 disponerde glidflygarna SAAB:s hangar och hangarplatta där varje flygpass föregicks av 1 timmas morgongymnastik. Det förekom emellertid sporadiskt militära övningar på och omkring flygfältet, som blockerade all flygning. Fältgränsområdena var under kriget blockerade med spanska ryttare som ibland fick utgöra ofrivillig landningsplats för mindre kunniga glidpiloter. Det kunde ta en halv dag att med långa plankor och andra hjälpmedel hämta hem flygplan och pilot.

En annan militär övning som för glidflygarnas del utlöste stark irritation var de periodiska markeringar av "bombskadat flygfält" som företogs speciellt under helger. Man använde mängder av träpinnar 2x2 tum



*Premiärstart med en till vinsch ombyggd lastbil. Fr v O Esping, S E Lundin, S Widen-gren, L Nord, okänd, okänd. År 1954.*

med längden 1 m monterade på ett träkors. Placerade över hela fältet var all form av flygning omöjliggjord.

Utbildningen med glidplan började 1951 ersättas med Dk-utbildning (dubbelkommando), då det tvåsitsiga segelplanet Slingsby T21B SE-SHI inköptes. 1953 användes glidplanen SG 38 för sista gången för utbildning av en grupp Saab-anställda tyskar. Utbildningsetapperna för A- och B-diplom blev därmed mindre aktuell och fr o m 1958 utdelades inte A- och B-diplom. 1955 började det tvåsitsiga segelplanet Bergfalke användas i LFK och denna plantyp något modifierad används än i dag i hela landet för främst segelflygutbildning.

Totalt utdelas t o m 1972 vid LFK 428 st A-diplom, 308 st B-diplom, 568 st C-diplom, 324 st segelflygcertifikat.

## Allmän segelflygning

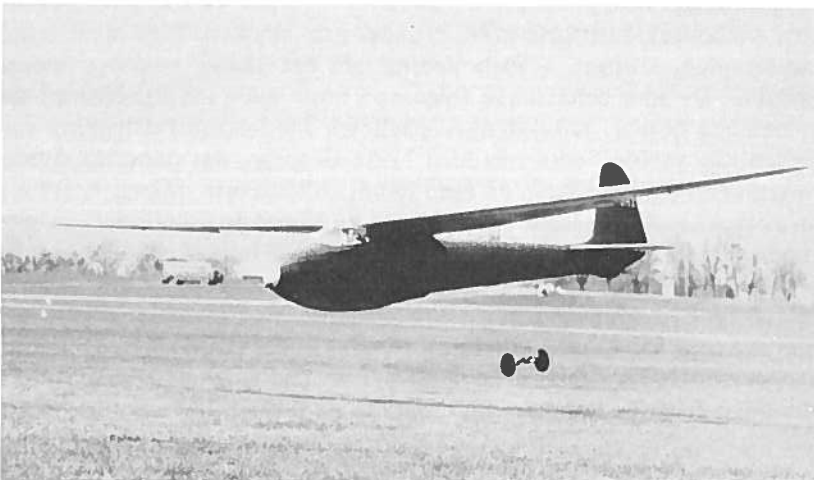
LFK:s möjligheter att ge sina medlemmar tillfälle att segelflyga på det egentliga sättet, dvs flyga i termik, har starkt begränsats av att "termikdagarna" ofta inte behagat inträffa på lördagar och söndagar under den relativt korta säsongen maj - aug. Att lösa problemet med att ha tillgång till många segelplan begränsas av ekonomin och medlemmarnas förmåga att förvara och underhålla materielen. Det har därför i allmänhet varit arbetsamt och tidskrävande att öva upp färdigheten och att uppfylla fordringarna för diplom av de högre valörerna eller för att få delta i tävlingar som SM och VM.

I början av 40-talet var lyckan att flyga högt och så länge "kompisar-na" tillät. Verksamheten bedrevs inte alltid under föredömliga former. Vid brist på termik ordnades pricklandningstävlingar. Även bombfällningsövningar med glidplanens trimvikter förekom (ca 2 kg järn, på vintern snöbollar). Luftfartsverket oroades och skickade brev med en del påpekanden, troligen i förhoppning att det skulle medföra bättre ordning. De som behärskade flygning i moln hade möjligheten att nå svindlande höjder. Utbildningskapaciteten för instrumentflygning var otillräcklig varför "naturmetoden" ofta tillgreps, dvs piloterna övade instrumentflygning i moln på egen hand, sedan teorin inlärts. Resultaten av dessa övningar ledde ofta i början till hisnande situationer, då teori och praktik gick isär. Det kunde då mycket väl inträffa händelser som en LFK-segelflygare erfor, då han prövade på negativ belastning genom att hastigt föra fram spaken vid hög hastighet. Den 25 mm grova anslutningsslangen för syrgas, som inte användes under flygningen, var dåligt fastgjord i parkeringsläget med påföljd att den ringlade upp sig i hela sin längd framför honom. Han högg då förskräckt tag i den i tron att det var en orm som kommit lös.

Många LFK:are lärde sig att "klättra" högt i moln vilket satte sina spår i tävlingsresultaten.

Längre distansflygningar utfördes mest på rakbana före 1960 och med utnyttjande av medvind. För många segelflygare var då drömmen att flyga 300 km och därmed uppfylla ett av fordringarna för segelflygets internationella guldmarke Guld-C. (Minfordringar: distansflygning 300 km, höjdvinst 3 000 m, tidsflygning 5 timmar). Att utnyttja segelplan för persontransport till viss plats förekom sällan. Men 1954 gjorde Henry Norrbom det. På en flygdag i Borås träffade han en flygentusiastisk Eslövbo (flygande bonden Ture Nilsson) som han vid avskedet lovade hälsa på senare i Eslöv med segelplan. En vecka senare landade Henry på Eslövs flygplats med LFK:s Weihe och visade därmed att löftet inte bara var ett grovt skämt. Med den flygningen blev Henry andre LFK-pilot med Guld-C. Den förste var Sven Österdahl 1950, vars distansflygning slutade i Kivik, men om han hade ärende till marknaden är okänt. T o m 1972 erhöll 15 st LFK-piloter Guld-C, varav ett blev Sveriges första kvinnliga år 1957, erövrat av Gun-Britt Flodén, vars höjdvinst 3 365 m och distansflygning 306 km godkändes som svenska rekord i damklassen.

Hemtransporterna med bilsläp efter långa distansflygningar på rakbana var bevärliga och ibland äventyrliga. Hämtning av utelandande segelflygplan i samband med sträckflygningar innebar under krigsåren stora bekymmer. Bogserbilen drevs på gengas, varvid släpvagnen förutom det nedmonterade segelplanet även fick medföra vedsäckar. Bristen på däck innebar även att man själv fick medföra reservdäck. Det blev alltmer angeläget att återvända till startplatsen, dvs utföra distansflygning på slutna banor. Grunden som gjorde detta mera allmänt möjligt var att hastighetsflygning på retur- och triangelbanor infördes 1952 i Rikssegelflygtävlingar (RST) och att segelplan med högre prestanda in-



*Olympia SE-SHX startar (1958). Obs! starthjulparet, som just losskopplats.*

köptes. Segelflygarna i LFK övade upp sig under 50-talet att flyga fort och var då i lagtävlingen ledande i RST och den 11 aug 1956 lade dåvarande gruppchefen (= segelflygchef före 1959) i LFK SE Lundin beslag på svenska rekordet i hastighet på triangelbana 100 km med 59 km/tim. Den 3 febr 1962 kom genombrottet för de första godkända "300/km-trianglarna" utförda i Sverige (Saab-Pelarna-Hok). Det var LFK-piloterna Ernst Persson och Ture Eriksson som klarade av distanserna för Guld-C utan att bli hämtade med bilsläp. Ernsts flygning godkändes med acklamation då han använde färgfilm och Hasselbladskamera för vändpunktsfotograferingen. Sedan dess har som bekant fler rymdfarare använt sig av denna kameratyp.

Högsta internationella segelflygdiplomet är Diamant-C eller Guld-C med 3 diamanter (Minfordringar: distansflygning 500 km, målflygning 300 km, höjdvinst 5 000 m). Den 19 maj 1962 blev det LFK förunnat att ha en medlem som belönades med Sveriges första Diamant-C. Det var när Bengt Söderholm "bärgade" den tredje diamanten genom att flyga



*Bengt Söderholm startklart för "diamantflygningen" 1962 i Zugvogel IV SE-SYD.*

513 km norrut till Bräcke. Målet var Hallvik (600 km) i ett rekordförsök. Hans "följeslagare" Sture Rodling, som också samma dag flög med Hallviken som mål, lyckades bättre och landade i Brunflo (552 km) vilket var svenskt rekord. Andre LFK-piloten med Diamant-C blev Göran Ax den 28 juli 1966 efter en flygning över 500 km. Tredje man som också bara hade 500 km-distansen kvar lyckades den 1 juni 1968. Då flög Ernst Persson på retur bana Saab-Osby 507 km, vilket var 400 m under svenska rekordet på retur bana, som noterades 10 dagar tidigare. Under VM i Argentina 1963 förbättrade Sture Rodling svenska rekordet i hastighet på 300 km triangel bana till 67 km/tim, som stod sig till 1967 då Bengt Jansson under DM ökade på till 74 km/tim.

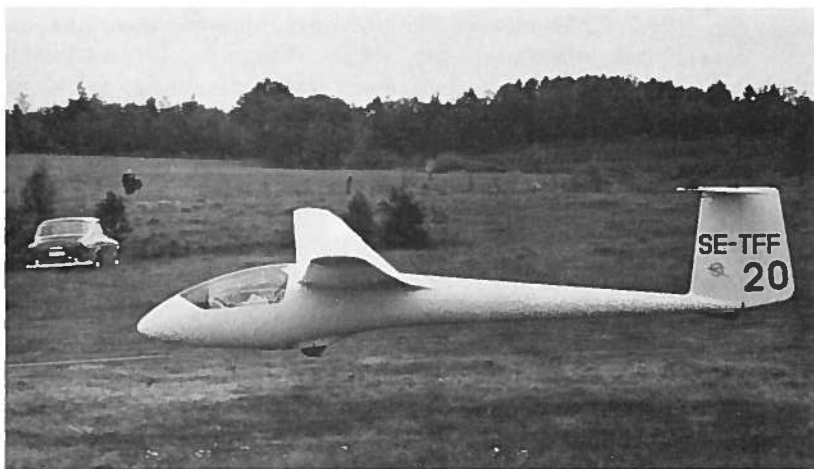
Premiär för segelflygning i fjällen vintertid med LFK-deltagare var det 1953, då den sk "Åre expeditionen" ägde rum 13-21 mars med 35 deltagare från 8 klubbar. Syftet var bl a att utföra mätningar med segelplan i lävägor under ledning av meteorolog Torslund och dr Merbt från KTH. På dåligt väder blev expeditionens resultat magert. Sedan dröjde det till 1961, innan segelflygare från LFK åter var i fjällen med bas på Ottsjön i samverkan med klubbarna i Västerås och Eskilstuna. Varje år med undantag för 1968 har sedan LFK:s segelflygare dragit till fjälls i Grövelsjön 1962, Ottsjön 1963, Oviksfjällen 1964-1967, 1969 och 1970, Tärnaby 1965, Sälen 1971 och Hemavan 1972. Många fina flygupplevelser har de lyckligt lottade deltagarna kunnat glädja sig åt med höjdvinster över 3 000 m och i några fall 5 000 m, medan andra otursförföljda "bara" kunnat ägna sig åt skidåkning på otjänligt väder. Flygningarna i fjällen har inneburit att nyttjandegraden av materielen förbättrats.



Segelflygning vintern 1970 vid Oviksfjällen. Sällsjöns is med Västerfjället i bakgrunden.

I LFK har följande segelflygplanstyper använts.

Typ	Period
Anfänger 11	1940 - 1942
Schulgleiter 38	1942 - 1953
Grunau 9	1942 - 1948
Grunau Baby 2 B	1942 - 1954
Baby Falk	1951 - 1956
Slingsby T21B	1951 - 1956
DFS Olympia	1945 - 1957
JS Weihe A-3	1953 - 1960
Bergfalke	1955 - 1972
L-Spatz 55	1956 - 1963
Zugvogel IV	1958 - 1966
K 8 B	1960 - 1972
Ka 6 CR	1961 - 1968
Bölkow Phoebus A	1967 - 1972
Standard Libelle	1968 - 1972



*Phoebus A LFK:s första plastflygplan inköpt 1967*

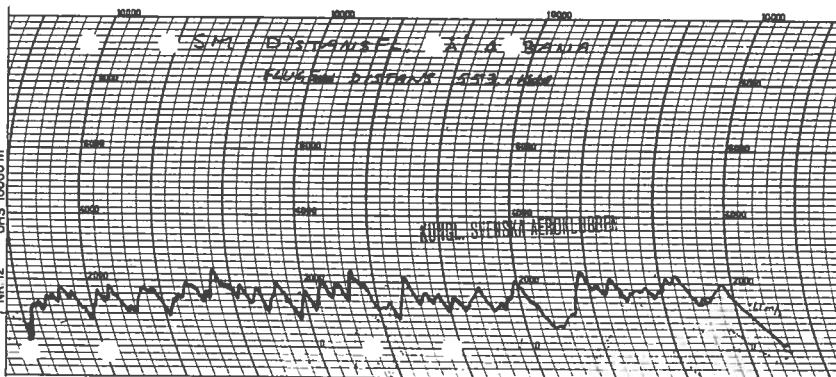
## Tävlingsflygning

Den tävling som inneburit största engagemanget för LFK under åren har varit den säsongslånga Rikssegelflygtävlingen (RST), vars främsta syfte varit att stimulera segelflygandet. Alla klubbmedlemmar med tävlingsintresse kan delta i momenten höjd-, distans- och hastighetsflygning. Vinnare i tiomannalag blir den klubb som med de 10 bästa resultaten får den lägsta summan av platssiffrorna. LFK har vunnit RST 1954, 1956, 1958 och 1960 samt kommit på 2:a plats 1949, 1951, 1953, 1955, 1959, 1962, 1964 och 1965. I tremannalag har LFK vunnit följande år:



PROGRAMUPPGIFTER

STURE RODLING  
 föd 18.6.1927 m. 163.1  
 är utsett ALLTIDBERG  
 og den 18.6.1967 m. 1916  
 är landning FALKÖPINGS LFK  
 m typ VASAMA bet. SE-SZY  
 rtd... FLYGSKÅP  
 sf: fabrikt 6. MINTES nr. 40355  
 längd höjd över startplatsen 900 m  
 rad höjdvinst 1000  
 UPPGIFTERNA BESTYRKES:  
 den 18



Då vädret är som bäst. Barogram från Sture Rodlings distansflygning vid SM 1967-06-18. 553,1 km (4,9 varv) på 111,8 km triangelbana, 8 tim 45 min.

Höjd: 1946, 1947, 1949, 1951, 1956, 1958. Distans: 1956, 1957, 1960, 1962, 1964, 1967. Hastighet: 1955-1958, 1960, 1962, 1963.

Klubbmedlemmar har deltagit i VM, NM, SM och DM och "öppna" tävlingar. Någon världsmästare eller svensk mästare medlem i LFK har inte förekommit. Däremot har LFK "fostrat" världsmästaren Göran Ax under 60-talet och även den i VM-sammanhang ej okände Åke Pettersson. Sture Rodling är annars den i LFK som mest tagit tävlingflygningen på allvar. Till hans bästa framgångar hör NM 1964 i Danmark och 2:a plats i NM 1966 i Norge.

Lyckliga slut

Segelflygning är givetvis inte helt riskfri och LFK har heller inte undgått att drabbas av några svåra olyckor. Men dem vill man helst försöka glömma. Däremot kan det i jubileumssammanhang vara på sin plats att nämna några fall som kunnat sluta högst olyckligt.

Den 13 juni 1953 startade en yngling med Olympian SE-SHX för att göra en distansflygning söderut. Det var en vardag och trafikledningen gav tillstånd för bogserstart men segelplanet fick inte återvända för landning. Radio sänkades i segelplanet. Förberedelserna för starten gick dock så hastigt att sidoroderlåset på segelplanet inte avlägsnades och det var ej möjligt att göra under flygning. Vid Bankekind kopplades bogserlinan bort från segelplanet, som kunde styras i vida svängar tack vare glapp mellan sidoroder och roderlås. Piloten ville helst återvända till Saab-fältet, avlägsna låset och starta på nytt men kände en stark olust att behöva förklara motivet till landningen och valde därför att styra söderut och landa på någon åker vilket också lyckades bra 10 km söder om Linköping vid Slättbacka. Det var tur för även utan roderlås kan det vara riskabelt att nödlända på åkrar. Segelplanet transporterades hem med bilsläp och förarens kommentar, då han såg roderlåset var: "Va,

har du roderlåset me, de va väl onödigt. Det kunde jag tajt me i bilen!”

Den 31 juli 1960 låg Weißen SE-SNF söder om Saab-fältet med höjden 200 meter i utgångsläge för landning. Då piloten Lars Peterson skulle svänga in på medvindslinjen gick sidoroderpedalen plötsligt i botten -roderlinan hade brustit! Den låga höjden medgav verkligen inte någon längre tid att fatta beslut. Lars upptäckte emellertid snabbt nog att han kunde styra i någon mån under vingglidning åt ena hållet, och genomförde en perfekt nödlandning på Saab's bilparkeringsplats P1 utanför Saab's huvudport. Inflygningen skedde över personalmatsalen på så låg höjd att några björktoppar kortades av. Att Lars var segelflyglärare gjorde sitt till att denna märkliga landning slutade så lyckligt att endast obetydliga skador uppstod på segelplanet.

Den 25 juni 1966 var vädret varmt, fuktigt och kvavt. Det kändes som om åska och regn var på gång. Cumulusmoln växte sig allt större och Torsten Wik såg en chans att flyga verkligt högt och startade i Ka 6 SE-SZC. Det stämde bra för han lyftes upp till 3 000 m i moln. Men sedan var det slut med stiget och Torsten flög på rak kurs väster ut för att komma ut ur molnet då han plötsligt hörde en våldsamt knall och förstod att det var åska på nära håll och att det var klokast att snabbt lämna molnet. Någon förändring av segelplanets flygegenskaper märkte han inte. Då han fick marksikt såg han bara ett litet område rakt ned på grund av kraftigt regn och kunde inte orientera sig. Han landade på en åker som visade sig vara belägen vid Skeda, sv Saab's flygfält 10 km. När han steg ur upptäckte han att vänster vingpets hade omfattande skador, som inte hade samband med landningen. Torsten hade råkat ut för blixtnedslag då han hörde knallen i molnet på 3 000 m. Skadornas omfattning framgår av bilden nedan.

