

Motorflygplanen

av Björn Johansson

Under de gångna 50 åren har ett 60-tal motorflygplan haft sin hemvist i Linköpings Flygklubb. De flesta har ägts av klubben, en del av dem har tillhört enskilda medlemmar, vilka välvilligt ställt flygplanen till klubbens disposition, andra har ägts av Östgötaflyg och brukats för såväl bruksflyg som klubbflyg. I slutet av boken finns en sammanställning över dessa flygplan. Även andra plan har för kortare tider figurerat i klubbens verksamhet t ex i samband med flyginstruktörskurser och Frivilliga Flygkårens lågflygkurser samt inlånats för bruk i Östgötaflygs regi. Vidare har andra flygplan ägda av klubbmedlemmar varit stationerade vid LFK, men då dessa oftast inte varit tillgängliga för klubbens medlemmar är de inte med i denna sammanställning. Vid sökandet efter faktauppgifter har många intressanta och underhållande detaljer framkommit, vilka kanske kan ge de gamla planen nytt liv i läsarens ögon.

Det första flygplanet

I januari månad 1934 beslutade sig fyra av medlemmarna i den nybildade klubben, nämligen ingenjörerna O Dahlin, B Westergård, S Blomberg samt serganten H Pihl att försöka lösa den viktigaste av frågor, att förse klubben med ett flygplan. Vid CVM i Malmslätt skulle Flygvapnet hålla en offentlig auktion varvid bland annat ett skadat flygplan skulle ropas ut. Då de fyra saknade kontanter till detta, kontaktade de en herr Foke Hell och övertalade honom att med egna medel ropa in flygplanet till ett pris som ej fick överstiga 1 100 kronor. Man får väl anta att herr Hell också var intresserad av flygning eftersom han träffade ett avtal om uppdraget. Han skulle också svara för transporten av flygplanet till AB Svenska Järnvägsverkstäderna. Här hade uppdragsgivarna planer på att sätta flygplanet i brukbart skick och sedan överlåta detta till Linköpings Flygklubb till självkostnadspris.

På auktionsdagen lyckades också herr Hell ropa in det skadade flygplanet men först efter en stunds duell med en lika flygintresserad Kisabo. Flygplanet, en skadad Moth med 85-hästars Cirrus-motor kunde lösas in för 350 kronor och transporterades till ASJA. Med stor energi tog ingenjör Nils Mårdfeldt, även han medlem, sig an att renovera nyförvärvet och efter kontrollflygning och besiktning av luftfartsmyndigheterna kunde de ivriga flygarna den 17 oktober 1934 för styrelsen lägga fram erbjudandet om en i silver och blått målad flygklar De Havilland Cirrus Moth, SE-ADZ, till det humana priset av 3 690 kronor och 38 öre. Styrelsen var naturligtvis inte sen att nappa på erbjudandet och enligt protokoll verkställdes köpet den 25 oktober. Den 17 november gör den sin första flygning i klubben.



Linköpings Flygklubbs första flygplan, en De Havilland Cirrus Moth.

Foto: Curt Sandberg, Ekerö.

Flygplanet, som tidigare hade Flygvapnets registrering S-AABN, var inte vilket flygplan som helst. Den kallades "Spetsbergsmothen", då den hade ingått i den räddningsstyrka, som for till Spetsbergen 1928 för att söka efter och undsätta den försvunna Nordpolsexpeditionen med Luftskeppet Italia ledd av den italienske generalen Umberto Nobile. Italia hade passerat Nordpolen den 24 maj och därefter havererat på isen norr om Nordostlandet. Hjälten vid undsättningsuppdraget, Einar Lundborg, som med en Fokker räddade generalen från haveriplatsen, råkade själv hamna i nöd på samma ställe då han vid påföljande flygning havererade sin Fokker på den ogästvänliga isen. Flygarkollegan Birger Schyberg räddade efter tolv dagar i sin tur Lundborg med just denna Cirrus Moth.

Klubbens flygdagbok för planet finns bevarad och presenteras i ett annat kapitel.

Flygplanet blev inte så gammalt i LFK. Den 12 juli 1935 havererade det nämligen på fältet i Tannefors. I ett brev till klubbens flygchef Bo Lundberg, som vid tillfället befann sig på studie- och bröllopsresa i Frankrike, berättar flygläraren Segerqvist vad som skett.

Flygplanet avregistrerades 1936 och resterna inköptes av Mårdfeldt för 200 kronor, för att på nytt renoveras av denna och så småningom hamna i Malmö.

Det andra planet

I brevet ber Segerqvist också Lundberg, att för flygklubbens räkning leta efter något begagnat flygplan. Efter en omfattande brev- och tele-

Linköping den 16/7 1935.

Civiling. Bo Lundberg,
28. Av. de L'Opera,
Paris.



B.B.

Härmed har jag "nöjet" meddela, att klubbens kärra, fredagen den 12 ds kl. 13.10 gjorde en landning i "hög". Det hände under en elevflygning, och förare var en korporal Danielsson från Malmslätt, som här skulle taga sitt certifikat. Han kom från Ljungbyhed, där han spruckit på Flygskolan, antagligen på grund av "överbefolkning", då han nämligen erhållit rekommendationer av sin flyglärare.

Han hade där en flygtid på 1/4 timmar i DK. Här flög han en timme i DK och blev godkänd av både Mårdfeldt och mig. Dessutom hade han omkring en timme i EK.

Han skulle vid olyckstillfället utföra bedömningslandningar från 500 meter, vilket han i DK genomgick med Mårdfelt. Landningsriktningen var ~~EMK~~ egentligen en av de sämsta här på fältet, nämligen mellan monteringshallen och röda skjulet ned mot gipen, där landningsmärket var utlagt c:a 600 m. från masken. Vinden var ungefär 6 m/sek. Han utförde först två bedömnningar, som voro mycket bra, med den tredje gick han ned på för låg höjd, kom för långt ifrån och trodde med elevens vanliga lyckliga omdöme, att en maskin kan flyta huru långt som helst, att han skulle klara sig över staketet. Emellertid blev en genomsjunkning den oundvikliga följden, motor drogs på, och maskinen försvann med ett ljudligt brak rakt in i staketet ----- på verkstadsgården. Karlen undslapp med blotta förskräckelsen, men med kärnan blev det något sämre. I lördags kom Norlin hit för besiktning av skroten, varvid konstaterades, att försäkringen till ett belopp av kr. 9000.-- med det snaraste kommer att utbetalas.

Nu kommer jag till huvudsaken i mitt brev. Vid ett provisoriskt sammanträde av styrelsen och arbetsutskottet beslöts att inköpa ett gammalt men fullt användbart plan, och ber jag Dig nu, när Du omsider kommer till England, se ut en maskin, som i pris och lämplighet passar våra förhållanden. Jag förmodar, att man för c:a 6 å 7000 kr. kan erhålla ett fullgott påan, t.ex. en Gipsy Moth eller en Miles Hawk. Den saken är Du ju kompetent att bedöma själv, och vore jag Dig tacksam, om Du så snart som möjligt ville meddela, om Du därute kan ordna saken. Resterande belopp av försäkringen skulle med fördel kunna användas till avbetalning av lånet samt täckning av ny försäkring.

I förhoppning att snart få höra från Dig i denna sak är jag
tillgivne

Ber om min hälsning till Din fru.

Hälsa ϕ från maskintuttan.

Denne är Rytte, *vilket han iakttagas.*

gramtrafik enade sig styrelsen om att köpa en begagnad Avro Avion med 550 timmar bakom sig för 180 pund. Detta trots rekommendationer från Svensk Luftfartsförbundet att välja en Moth.

Den 3 september påbörjade Lundberg, med sin hustru som passagerare, sin hemfärd i G-EBXJ och tre dagar senare landade de på Tannefors-fältet i Linköping. Om den delvis dramatiska resan berättar Bo Lundberg själv på annan plats.

Med några PR-betonade insatser försökte man få inregistrera Avron som SE-LFK. Detta lyckades dock inte utan flygplanet fick beteckningen SE-AEM. Det nya planet kom att totalt kosta klubben ca 5 000 kronor.

Flygplanet användes flitigt under 1936 och fick i maj månad sällskap av en annan Cirrus Moth, SE-ABS, som lånades ut till klubben av medlemmen Martin Pantzar. Även denna Moth hade gjort sig känd då den av sin tidigare ägare Gösta Andrée flögs till Kapstaden 1929. Mothen fick då namnet SANDVIK efter Andrées sponsor, Sandvikens Jernverk AB.

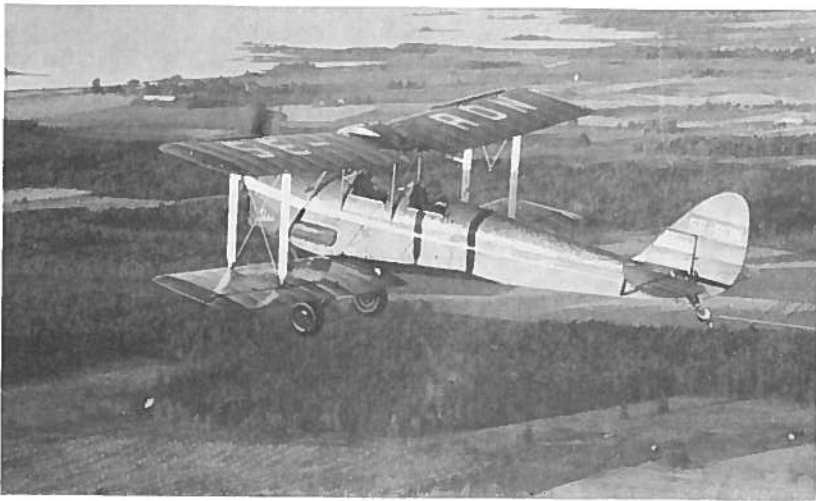
Merparten av flygtiden under 1937 producerades av SE-ABS (128 timmar mot SE-AEM:s 39) och påföljande år råkade SE-AEM ut för ett smärre haveri varefter stor översyn fick planet att stå på backen större delen av högsäsongen det året. Endast 35 timmar var Avron i luften 1938.

Under 1939 flögs SE-AEM överhuvudtaget inte då den på grund av sin höga ålder ej fick användas för skolning. Styrelsen beslutade att den



Den engelskbyggda Avro 594 Avian III A.

Foto: Curt Sandberg, Ekerö.



Trotjänaren "Pontus" över Östgötaslätten med sjön Roxen i bakgrunden

skulle försöka säljas. Detta lyckades först i augusti 1943, då den i befintligt skick köptes av H Peterson i Orsa för 500 kronor.

Klubbens tredje flygmaskin blev åter en Moth, denna gång en Gipsy Moth inköpt från KSAK 1938 för 5 000:-. SE-ADN, döpt till PONTUS, kom att bli en riktig trotjänare under 19 långa år. Först i mars 1957 såldes den till Borlänge-Domänverkets Flygklubb för 5 800:-. I dag kan den beskådas på High Chaparal utanför Hillerstorp i Småland.

1943 köpte klubben sin fjärde flygmaskin, en Klemm 25, SE-ANB, från Stockholm. Detta skedde i augusti månad och priset var 21 000 kronor.

Klemm-25:an havererade den 18 augusti 1946 varefter den låg och skräpade fram till 1952 då den såldes till Finland som skrot. Ytterligare en Klemm-maskin tillfördes flygplansparken 1944 då flygklubben från KSAK köpte en Klemm 35B, SE-AIX. 1949 blev den skadad då SE-ADN vid taxning körde in i dess stjärtparti. Den fick sedan stå och förfalla då det stora utbudet och låga priset på liknande maskiner ej gjorde det motiverat att laga den. SE-AIX avregistrerades 1954.

Med Piper Cub förbättras komforten

De typer av flygplan klubben utnyttjade hade öppna dragiga sittbrunnar. Med introduktion av Piper Cub, som Albin Ahrenberg importerade i ett stort antal från USA:s flygvapen och försåg de svenska flygklubbarna med, ökades de flygandes komfort. Sittbrunnarna ersattes av inbyggda och skyddade sittplatser och piloten kunde lägga undan skyddsglasögonen och kanske sommartid också skinnhuvan och halsduken.

Den 14 juli 1947 köpte tre medlemmar, byggmästare Elof Carlsson,



Klemm 35B, SE-AIX, uppställd för start på Tanneforsfältet.

godsägaren Oscar Klofsten och kapten Claes Smith, tillsammans en sådan Ahrenbergscub, SE-ATR, vilken ställdes till klubbmedlemmarnas disposition.

Den 23 september 1948 klockan 2 på morgonen, smög sig någon obehörig in på fältet i Tannefors, startade SE-ATR och lyfte. Men då denne äventyrare ej helt behärskade den ädla konsten havererade han flygplanet strax utanför fältet och försvann i mörkret. Flygplansstölden polisanmäldes men flygmarodören kunde inte spåras. Av flygplanet blev inte så mycket kvar.

Av en tillfällighet greps en biltjuv i Göteborg drygt året senare. Den "lånade" bilen visade sig vara stulen just vid LFK i Linköping och tjuven erkände även den tidigare flygplansstölden. Som man tidigare befarat visade sig gärningsmannen också vara klubbmedlem. Han hade påbörjat sin flygutbildning och hade avverkat två lektioner om tillsammans 55 minuter varpå han ansåg sig fullärd.

I Karlstad fanns en havererad Cub, SE-ASP, vilken LFK köpte i maj 1948. Den reparerades och såldes sedan i september till K Rydén i Lillhärdal. Efter att ha levererat SE-ASP till Lillhärdal, berättar Arne Kjellström, vår dåvarande mekaniker och sedermera store Super-Cub-veteran, hur han med pengarna på fickan direkt for till Malmö för att ta hem en ny Cub, nämligen SE-ATU, som hade havererat på Bulltofta.

Renoverandet av Cub-ar kom att bli en inkomstgivande verksamhet och en förutsättning för att kunna hålla en heltidsanställd mekaniker i klubben.

Den gulmålade SE-ATU skulle dock stanna i klubben i många år och bland annat bli ett omtyckt tävlingsplan. Först i september 1963 lämnade den klubben för sin nye ägare K Lindgren i Mjöby.

Östgötaflyg köper eget plan

Till den 1947 bildade ekonomiska föreningen Östgöta Flyg inköptes i



Den gula Cuben SE-ATU, en populär tävlingsmaskin.

mars 1949 en fyrsitsig maskin av märket Caudron Pelican som var tillverkad i Frankrike 1937. Den gråa SE-AGA, som fick sig en översyn varvid den målades om i rött och döptes till AGATON, kom närmast från Svensk Flygtjänst. Flygplanet var på många sätt unikt. Det var konstruerat helt i trä, hade fyra dörrar som på en finare bil, och styrspaken hängde ned från mitten av taket. Bland finesserna kan nämnas hydralbromsar och lufttrycksstart av motor.

Trots att AGATON inte hade de bästa flygegenskaperna var den en tålig och oöm "arbetshäst". 1951 ansågs AGATON gjort sitt i Linköpings Flygklubb och man annonserade ut den för 3 000:-. Det blev ingen försäljning det året. Ett förnyat försök 1952, då priset sattes till 1 500:- lockade i alla fall några intressenter. Speciellt en spekulant bör nämnas. En dansk köpare erbjöd ett större parti vattenpass som likvid! Då klubben förklarade att det inte fanns någon marknad för vattenpass i Sverige för tillfället, erbjöds LFK istället tvenne motorcyklar plus konstanter.

På Bil- och Flygmuseet på Silver Hill i Klippan finns idag AGATON bevarad för eftervärlden.

I juli 1952 var det dags att tillgodose medlemmarnas önskan att få ett modernare plan. Hos A Westerberg i Göteborg fanns en Luscombe Silvoir, SE-AZT, till salu för 10 000 kronor. Detta helmetallplan inköptes och likviden utgjordes dels av AGATON till ett värde av 2 000 kr samt medlen från försålda Cub-en SE-AYZ.

SE-AZT var en tvåsitsig flygmaskin med 65 hästars motor. Propellern var omställbar, men endast på och från marken. SE-AZT behölls fram till våren 1956, då den återfördes till Göteborg och F Bergman till samma pris som då den köptes.

I april 1953 erbjöds klubben att från SAAB överta en Safirkropp utan motor för 3 000 kronor. Detta tillfälle missade naturligtvis inte styrel-



AGATON, en Caudron Pelican.



Mekaniker Arne Kjellström vid LFK:s Luscombe Silvaire.

sen. Efter renovering med inmontering av en Gipsy Major X-motor och inregistrering till SE-BNL såldes den ett år senare till Östersund för 31 000 kronor.

Flera Piper-maskiner

En ny generation flygplan gjorde sitt inträde i Linköpings Flygklubb under senare delen av 50-talet. Det blev Pipers något större modeller Super Cub och Tri Pacer.

I april 1957 köptes den första Super Cub-en, SE-CEC från Anaflyg i Nyköping. SE-CEE blev den andra i ordningen i juni samma år. Flygplanen kostade 40 000 kronor stycket. Dessa skulle tillsammans med senare Piper-syskon under de följande åren utgöra stommen i klubbens skolningsverksamhet och i Östgötaflygs omfattande uppdragsflygningar.

Den 7 maj 1961 totalhavererade SE-CEC strax efter start. Renoveringsarbetet drog ut på tiden och först på våren 1965 var Super Cub-en åter i luften. I december 1970 såldes den till Stockholms FK. Systerkärran SE-CEE klarade sig bättre under åren. I maj 1973 följde "Dubbel-Erik" den ur LFK avsöndrade segelflygsektionen som bildade egen klubb och flyttade till Malmen. SE-CEE är fortfarande i god vigör och är en väl sedd gäst på SAAB-fältet.

Den större och mer för resor och rundflyg lämpade Tri Pacer'n SE-CEM inköptes i maj 1958. Med SE-CEM gjordes långresor bland annat en till Syrien 1959. I maj 1962 såldes den till grannklubben NAFK i Norrköping.

I november 1960 kompletterades flygplansparken med en tredje Super Cub, SE-CSE. "Sigurd Erik" används fortfarande i LFK, både i Östgötaflygs regi och som klubbplan. Super Cub-ens gångtid passerade 3 februari 1983 14 000 timmar.

Efter att under 1957 ha avyttrat Safiren och Mothen SE-ADN blev LFK:s flygplanspark en ren Piper-park, som 1960 bestod av sex flygplan, nämligen två Cub-ar, tre Super Cub-ar och en Tri Pacer.

Andra flygplan provas

Under början på 60-talet var flygintresset i kraftigt stigande. På hösten 1961 var så en 7:e Piper på väg in i familjen. Styrelsen hade nämligen bestämt att klubben skulle införskaffa en Colt för 40 000 kronor. Men av någon anledning kom verkställandet av detta beslut att skjutas upp samtidigt som SAAB i Norrköping fick demonstrera ett annat plan, en Moraine Saulnier Rally. Visningen blev tydligen uppskat-



LFK:s flygplanspark år 1958 består av idel Piper.

tad, eftersom det istället blev en sådan Rally, SE-CML, som slutligen köptes (till ett pris som överskred den först planerade Colten med dryga 5 000 kronor). SE-CML behölls i klubben fram till sommaren 1965.

Med den udda Rally'n var Piper-sviten bruten. Några månader senare, i maj 1962, skulle ytterligare ett tredje märke bli representerat. Då införskaffades ett exklusivt reseflygplan av märket Mooney M20B med registreringen SE-CMU. För att finansiera köpet av detta dittills dyraste



Valter Andersson (t h) och Olle Esping studerar fakta om den nya Rally-n SE-CML.

Foto: Saabfoto, I Thuresson.



1962 års andra nyförvärv blev en Mooney M20B, SE-CMU.

plan (78 000 kr) såldes SE-CEM.

Ytterligare en flygplanstyp skulle komma att samsas med de fyra Super Cub-arna i luftrummet över SAAB-fältet från 1963. Det blev ett par Beech M23 Musketeer. Det ena planet, SE-EEK, var IFR-utrustad och med andra ord väl lämpat för långflygning. Det andra planet, SE-EEY, var inte lika välutrustat men dög gott för reseflygning det också. SE-EEY skulle bytas ut redan 1965 mot en nyare modell, SE-EKK, medan SE-EEK blev kvar i klubben fram till 1968.

1966 skulle få ett sorgligt slut. Den 16 december drabbades LFK av ett haveri med motorflygplan som fick dödlig utgång. Under en flygning från Luleå till Linköping flög SE-EKK under instrumentflygning i mörker in i Ottfjället väster om Östersund. Båda de ombordvarande omkom. Orsaken till haveriet förblev okänd, men man antar att en norsk radiofyr stört ut NDB-fyren i Sundsvall och förorsakat felvisning på flygplanets radiokompass så att färdlinjen blev en annan än den avsedda.



Även 1963 investeras i nya flygplan. Denna gång köps två Beech M 23 Musketeer, SE-EEK och SE-EEY. Styrelsemedlemmarna Bengt Olow (ordf. t v), Olle Esping och Ebbe Ajaxon har just inspekterat nyförvärven. Foto: Per-Arne Nyhlén.

En Cessna-epok inleds

Då klubbens så plötsligt blev av med sitt bästa reseflygplan, var det naturligt att snarast fylla denna lucka. Flera alternativ studerades och man fastnade för en Cessna 182, SE-ETH. Den skulle gå i spetsen för en lång svit av Cessnor i Linköpings Flygklubb. Tyvärr kom även SE-ETH att göra en drastisk sorti från klubben - med ett haveri. Detta inträffade

den 13 augusti 1973 i Jämtland. Lyckligtvis genomfördes den påtvingade landningen, som utlöstes av motorstörningar, på ett sådant sätt att de flygande kom undan med blotta förskräckelsen. I december 1967 följde så den andra Cessnan, en fransktillverkad F172, SE-FBE som fick ersätta den sista av "Musketörerna".

I och med inköpen av ytterligare två Cessnor av den tvåsitsiga modellen C150, SE-FEU i december 1969 och SE-FKR i juni 1970, hade flygplansparken fått en naturlig komplettering så att även skolningen, som hittills hade bedrivits på Super Cub, kunde ske på en flygplanstyp snarlik de övriga i flygplansparken. Efter detta skifte av skolflygplanstyp, blev Super Cub-arna något övertaliga varför SE-CEC såldes.

Under 1972 introducerades det nya 100-oktaniga bränslet, som skulle vålla stora problem. Det högre oktantalet medförde en högre temperatur i motorerna med spruckna cylindrar och brända ventiler som följd.

En ny modell av lill-Cessnan, upptogs i familjen i april 1976. SE-GMN var av den litet vassare varianten FRA150 med en 130 hkr motor i en delvis förstärkt C150-kropp. Den sportigt rödvit-rutiga målningen indikerade att detta var en Aerobat, godkänd för avancerad flygning.

1978 var det dags att leta efter ett nytt reseflygplan. Valet föll ånyo på en Cessna. Det blev en ny 182:a med fullständig IFR-utrustning och autopilot. SE-GYI flögs hem från Reims av några medlemmar i mars 1978.

Ett försök att prova på en ny flygplanstyp, ledde till att en Piper PA28-61 Warrior, SE-ICT, köptes i augusti 1979. En del medlemmar visade sin uppskattning och flög flitigt med detta lågvingade flygplan.



Flagskeppet SE-ETH, som blev den första i en lång svit av Cessnor.



Cessna 150 blev i början av 70-talet LFK:s skolflygplan. Det var också ett lättfluget och trevligt tävlingsplan. SE-FXD har hela 40°-klaff till skillnad från de modernare varianterna F152 med bara 30°-klaff.

Men det skulle visa sig att den inte skulle komma upp i det timuttag på ca 600 timmar per år som kalkylerna förutsatte. De flygna 400 timmarna var inte nog, varför den såldes i november 1981.

Ännu några historiska vingar

I augusti 1980 fick LFK överta SE-XCF, prototyp nummer 2 av Saab MFI. Då den som serieprototyp (tillverkad 1972) använts för utprovning och certifiering av de flesta typer av utrustningar, har den benämnts dels MFI15 Safari (civil version) dels MFI17 Supporter (militär version). Skillnaden mellan de båda varianterna är den förstärkta vingkonstruktionen på Supportern, som tillåter montering av yttre last. Prototyp 1, SE-XCB, är en MFI15 och förvaras på flygmuseet i Malmslätt.

Supportern blev under 1974 världsberömd som Carl Gustaf von Rosens ”matbombare” över den svältande befolkningen i Etiopien. Sven-Erik Larsson, flygchef i Östgötaflyg, deltog i dessa hjälpflygningar och berättar hur flera av piloterna först var lite skeptiska till uppdraget. Trots den lilla vingytan hos MFI:n och den extra höga vingbelastningen på grund av den yttre lasten skulle det visa sig att det robusta flygplanet väl skulle tjäna sitt syfte.

För att passera de på över 10 000 - 12 000 fot belägna bergskammarerna, ofta i 25 - 30 graders värme måste termik och uppvindar tas till hjälp. Genom att studera gamars och andra rovfåglars beteende i luften kunde dessa lokaliseras.



MFI15 Supporter, civil variant av MFI17 med förstärkt vinge.

Vid ett tillfälle kom en av syrebrist lätt upprymd pilot hem efter utfört uppdrag. Under inflygning till operationsbasen gjorde han en looping och fick planet i superstall med häftig markkontakt som följd. Planets grundstomme förblev i det närmaste intakt och piloten kunde stiga ur planet helt oskadd.

SE-XCF har i sina loggböcker många exotiska flygfält antecknade då den använts som demonstrationsplan i de flesta världsdelar. Pakistan, Zambia, Etiopien, Dominikanska Republiken och Venezuela är några länder i raden.

I samband med en totalöversyn under 1981-82 målades den om i silver och rött. Åtskilliga frivilliga arbetstimmar lades ned av några entusiastiska medlemmar.

Fortsatta motorproblem

De kraftiga motorerna i Aerobat'erna visade sig vara lite för bra för den klenare flygplanskroppen. Sprickor och brott kunde konstateras vid motorfundamenten. Vidare förföljdes även dessa motorer av skador som kunde tillskrivas det högoktaniga bränslet. Under sommaren 1980 beslutade därför klubben att våra 150-or skulle ersättas.

Med en Piper Warrior i hanzaren var det naturligt att fundera på om

en Piper Tomahawk skulle bli ett alternativt skolflygplan. Efter några veckors prov i klubben förkastades dock alternativet och förhandlingar inleddes med Sweedair om nya Cessnor. Dessa Cessnor har en 110 hkr Lycoming-motor, vilken skulle vara tåligare än den gamla Continentalmotoren på 100 hkr. Däremot hade planen en klaff med 10 grader mindre utslag, vilket många av de tävlande medlemmarna beklagade. Presi-tionen vid landningsmomenten minskade ansåg man.

Köpet gjordes upp: två st F152, med option på en tredje. I köpeavta-let ingick också att LFK skulle svara för hemtransport.

I november 1980 flög SE-GYI med fyra man ombord för att hämta hem flygplanen. Flyguppdraget fick namnet Operation XYZ, efter regi-streringarna på de tre Cessnorna, SE-IFX, -IFY och -IFZ.

En modern flygplanpark

I dag (mars 1983) disponerar klubbmedlemmarna åtta fräscha flyg-plan:

- 3 st Cessna F152 varav en är IFR-utrustad och försedd med long-range tankar.
- 2 st Cessna F172 varav den ena har full IFR-utrustning inklusive glidbana.
- 1 st Cessna F182 med full IFR-utrustning och 2-axlig autopilot.
- 1 st Saab MFI15 (Supporter i civil version).
- 1 st Piper PA18-150.

Trots att det då och då från en del medlemmar framförts önskemål om att LFK skulle förses med något enklare, mindre, roligare flygplan, har det ändå visat sig att den aktuella sammansättningen passar de fles-tas önskemål. Som ett bevis för detta kan den för år 1982 producerade flygtiden på cirka 4 800 timmar ses. Detta gör Linköpings Flygklubb till en av Sveriges största!



Flygplansparken 1983: sex Cessna, en Piper och en MFI.

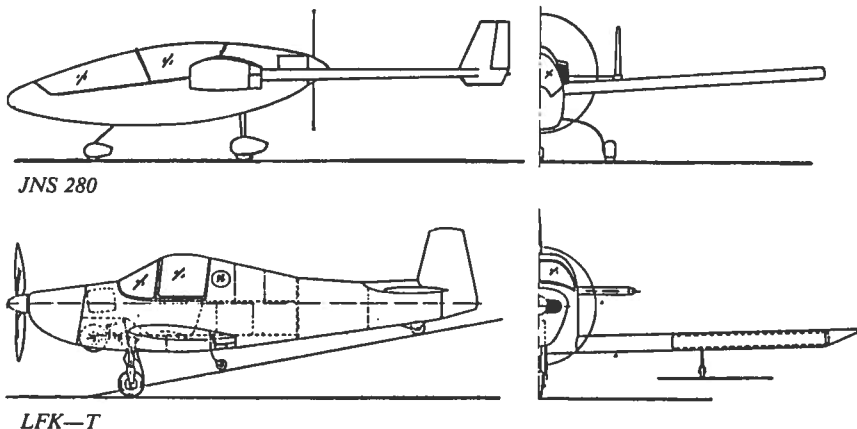
Framtidens klubbflygplan

Vad kommer då att bli nästa halvsekels klubbflygplan? Naturligtvis är det svårt att spå. Som framgår av Erik Bratt's studie av de gångna 50 årens utveckling, bör det vara dags att ta del av den teknologiska utvecklingen.

I december 1981 utlyste LFK och SAAB-SCANIA tillsammans en idé-tävling om ett nytt hembyggt klubbflygplan. Enligt tävlingsanvisningarna skulle flygplanet vara två-sitsigt, motordrivet och ha en god drifts-ekonomi. Vidare efterlystes teknologiskt nytänkande i någon form.

Nio mer eller mindre seriösa förslag lämnades. Två av dessa var väl genomtänkta konstruktionsförslag.

Erik Bratt's förslag, LFK-T, är konstruerat för goda lågfartsegenskaper med höga start- och landningsprestanda. Planet har ett konventionellt skrov i plåt med en side-by-side kabin och ett centralt placerat infällbart flöjlände huvudställ kompletterat med sporrhjul och stödhjul under vingarna.



SNS280, konstruerat av teamet Nils-Åke Johansson, Stefan Nyström och Erkki Soinne, har utformats med tanke på höga fartprestanda och god bränsleekonomi vid distansflygning. Det har en tandemkabin i ett aerodynamiskt gynnsamt glasfiber- och kompositsskrov. Det har fasta landställ med noshjul.

Juryn, som bestod av I M Olsson och Bengt Andersson representerande Saab-Scania samt Hans Mennborg och Ulf Edlund för LFK presenterade de två huvudförslagen på en klubbafton den 2 februari 1983. Juryn meddelade att SNS280 hade utsetts som segrande förslag.

Projektarbetet har dragits igång och med Saab-Scanias stöd kommer en prototyp så småningom växa fram. Endast framtiden kan sedan visa om detta försök att skapa ett nytt klubbflygplan kommer att bära frukt.