

Flygets framtid

av *Tore Gullstrand*

I föreliggande skrift har olika författare behandlat Linköpings Flygklubb under de första femtio åren. Hur kan då framtiden tänkas gestalta sig?

Att klubben hittills varit så framgångsrik beror åtminstone delvis på att Linköping i så hög grad blivit Flygets Stad. Redan på 10-talet kom ju verksamheten på Malmslätt i gång och på 30-talet började den stora industriella expansionen i Tannefors, på andra sidan stadskärnan. Många flygintresserade har således funnits i staden och en del av dessa har fått utlopp för sin flygentusiasm i Flygklubben. Framtiden för Klubben är därför något beroende på hur framtiden gestaltar sig för flygindustrin och den övriga flygverksamheten. Låt oss därför först diskutera flygets framtid i största allmänhet.

För att börja på den militära sidan kan jag inte finna något skäl för att inte flygverksamhet allt framgent skall vara en omistlig del av försvaret. Det är ju närmast så att användningen av flyg i vid bemärkelse har ökat. Vid sidan av de sofistikerade stridsflygplanen har man ju t ex robotar av alla typer. RPV, d v s små förarlösa flyttingestar, kommer att få ökad användning. Arméflyget kommer likaledes att öka i omfattning och helikoptrarnas betydelse att öka. Jag ser ingen anledning till att inte svensk flygindustri skall kunna vara den dominerande leverantören av dessa flygande maskiner. Förvisso kommer teknikutvecklingen vara svår att hänga med i och de ekonomiska konditionerna att bli hårda - den utländska konkurrensen är formidabel - men med den livsvilja, med den innovationsförmåga, med den användningskunskap som industrin hittills har uppvisat, kommer alltid nya idéer och nya möjligheter att komma fram. En ökad internationalisering måste man därvid säkert räkna med, åtminstone om världen ser ut som i dag.

Den civila flygverksamheten har genom SF340 fått en flygande start (förlåt uttrycket) på Saab-Scania. Vi kom i tid in i en nisch, i vilken inte några nya flygplan utvecklats på 30 år, nämligen korthållsflygplan mellan 20 och 40 passagerare. Alla marknadsanalyser visar att denna sektor är den mest expansiva inom trafikflyget, även om den aldrig i volym kan mäta sig med sektorn för de större flygplanen. Vi har ju all anledning att hålla oss kvar inom denna sektor och försöka få en dominerande plats som leverantör.

SF340 synes vara ett utmärkt flygplan för denna typ av trafik. Genom successiva vidareutvecklingar till ökad kapacitet och ökade prestanda bör flygplanstypen kunna vara kvar i produktion i kanske 20 år. Så småningom är det plats för ett helt nytt korthållsflygplan. Jag kan väl



Saab-Fairchild 340, provflygplan nr 1. Foto: Saab-Scania, Å Andersson.

föreställa mig ett sådant på 90-talet som med ny teknologi utvisar anmärkningsvärda förbättringar i jämförelse med dagens. Man är nämligen då mogen att utnyttja den teknologi som vi i Sverige nu inför på JAS 39, d v s inom lay-out, konstruktionsmetoder, material, aerodynamik, styrning m m.

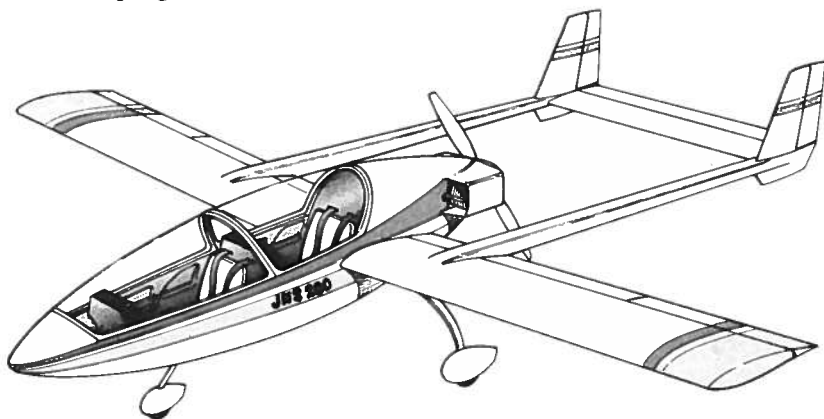
Nya generationer av stora trafikflygplan kommer naturligtvis också att utvecklas med ny teknik och minskade driftskostnader. Vi på Saab-Scania kommer också att försöka vara med på ett hörn. Det är emellertid ett intressant faktum, att kostnaderna för nya flygplan blir allt högre och högre och de ekonomiska konsekvenserna för ett misslyckande också blir allt större. Trenden till ökat samarbete mellan olika länder och olika industrier kommer att fortsätta. Tidsavstånden mellan nya projekt kommer att öka. Kontinuitetsproblemen blir större. Jag är en av dem som tror på att det kommer fram ett nytt överljudstrafikplan mot slutet av seklet. Motivet är förkortningen av restiden för de mycket långa resorna, t ex U S A - Australien, Europa - Sydamerika, Europa - Japan. Ett sådant flygplan måste ha mycket lång räckvidd och vara driftsekoniskt. De tekniska möjligheterna finns redan nu att bygga ett sådant flygplan. För att ekonomiskt klara projektet måste världens flygindustrinationer samarbeta i ett globalt konsortium.

Jag tror att svensk flygindustri har goda möjligheter att vidareutvecklas även om vi är små. Men nyckelorden är ny teknologi, nya idéer, entusiastiska människor och skickliga industrialister.

Även ur industrins synpunkt är Flygklubben viktig. Flygintresset

grundlägges i unga år och många människor blir så fångslade av flyget att de inte gärna sysslar med något annat. Det gäller att se till att det finns utlopp för det mer påtagliga flygintresset än det som kan erbjudas i det dagliga arbetet i en storindustri. Och då kommer vi in på en intressant problematik. Privatflyget har under årens lopp blivit allt dyrare och även allt mer omgärdat av regler och bestämmelser. Visst är det roligt att flyga IFR i ett välutrustat flygplan, men det är inte många som anser sig ha råd därmed, särskilt inte i unga år, då familjen drar stora kostnader. Den största flygupplevelsen upplever nog de flesta när man själv flyger på lägre höjd, med marksikt och utan markkontroll. Jag tror att man måste få fram ekonomiska former för detta. Ultralätta flygplan är en lösning men är kanske för primitiva. Segelflyg och hängflyg är en annan lösning. Kanske finns det något mellanting. Ett lätt ekonomiskt klubbflygplan! Den konstruktionsstävlan som Flygklubben genomfört för ett sådant flygplan är värd allt stöd och det skall bli intressant att följa den vidare utvecklingen. Nästa fråga är om ett sådant flygplan kan bli föremål för industriell tillverkning i Sverige. Hittills har man inte lyckats hitta en bra form för detta. Problemet är att man måste ha god teknologi, men att man inte har råd att betala de kostnader som är förknippade med storindustrier. Här är det plats för ett industriellt nytänkande.

Den fråga jag ställde inledningsvis om klubbens framtid kan väl besvaras på följande sätt. Det är stor sannolikhet för att Linköping alltför blir Flygets Stad i Sverige. Det kommer därför att finnas ett stort antal människor i staden med ett gemensamt flygintresse och som vill få utlopp för detta om de ekonomiska möjligheterna finns. Klubben bör kunna fånga upp detta intresse även i framtiden genom att erbjuda säkert och billigt klubbflyg. Med den kompetens och entusiasm som finns inom klubben bör nya flygalternativ kunna komma fram som breddar klubbens program.



JNS 280.



Danskt besök av KZ-klubben. Foto: Saab-Scania, I Thuresson



Från invigningen av det nyrenoverade klubbhuset 1980. I bakgrunden Curry Melins konstverk "Lågtryck". Foto: Saab-Scania, Å Andersson.



Samling och genomgång före en klubbutflykt. Foto: Jonny Johansson.



I gröngräset på Visingsö. Foto: Jonny Johansson.