

FLYGKLUBBEN VID SAAB

Av Sture Bjelkåker

Denna uppsats handlar om relationerna mellan en flygklubb – Linköpings Flygklubb – och den närliggande flygplanfabriken Saab. Otaliga Saab:are har genom åren haft mer eller mindre nära relationer till LFK. Det är inte möjligt att inom ramen för denna uppsats beröra alla dessa samband, utan det får bli ett axplock.

Hur det började

Klubben bildades 1933 i en slags ”symbios” med ASJA – Svenska Järnvägsverkstädernas Aeroplanavdelning. Det var till stor del samma personer som byggde upp båda verksamheterna från grunden. För dessa entreprenörer och flygentusiaster utgjorde ASJA ”flyget på jobbet”, medan LFK var ”flyget på fritiden”.

Efter intresseanmälningar från 78 presumtiva medlemmar på en lista som cirkulerade bl.a. på ASJA, CVM och F 3, kallades till konstituerande möte för Linköpings Flygklubb den 16 november 1933 på Stora Hotellet. Mötet öppnades av chefskonstruktören på ASJA, ingenjören *Sven Blomberg*. Bland de närvarande vid mötet fanns flera namnkunniga flygpionjärer såsom blivande flygvapengeneralen *Nils Söderberg*, J 22:ans skapare *Bo Lundberg* och Saab Safirs skapare *A J Andersson*.

Ändamålsparagrafen i klubbens första stadgar står sig bra än idag, det står nämligen att LFK ska ”sammanföra för flygning intresserade, bereda medlemmarna tillfälle till flygutbildning samt till vidmakthållande och förkovran av förvärvad flygfärdighet”.

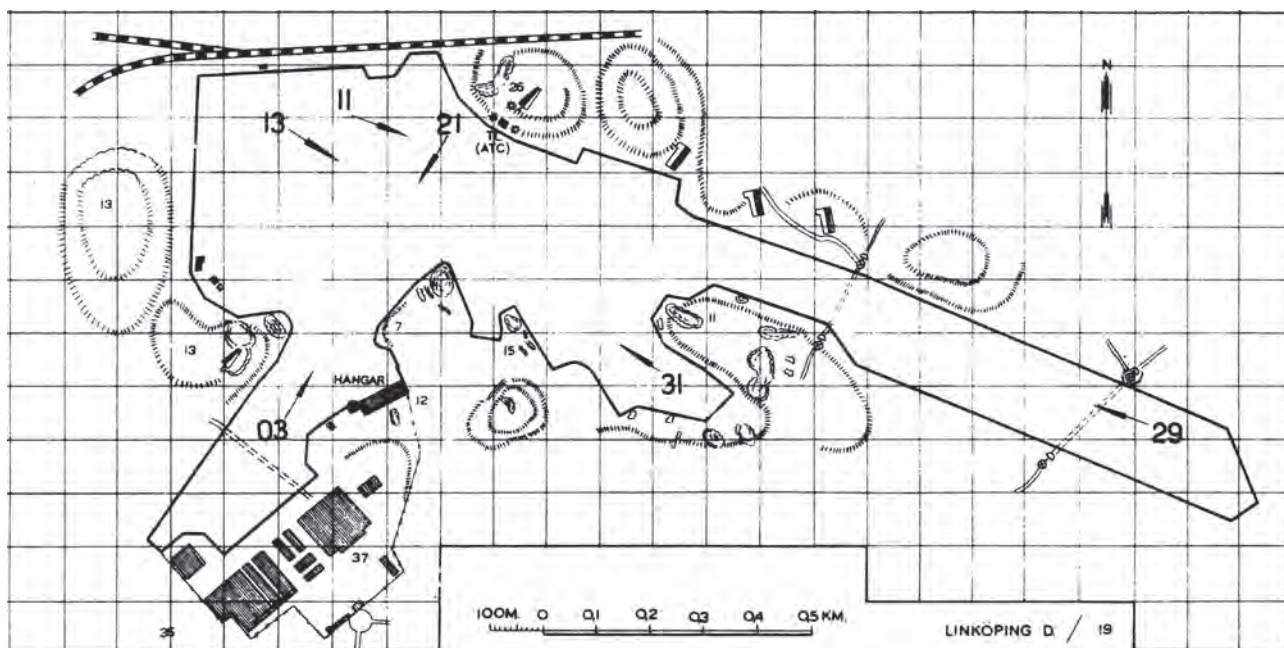


Flygfältet

En flygklubb måste av naturliga skäl ha tillgång till ett flygfält. LFK har i detta avseende varit ovanligt lycklig lottad genom att under alla år ha haft fri tillgång till ASJA:s och sedermera Saabs flygfält i Tannefors. Flygplatsen anlades redan 1932 av ASJA, byggdes sedan ut i flera steg av Saab och försågs med asfaltbana år 1950, allt efter provflygningarnas behov. De första decennierna kunde man starta och landa i flera olika riktningar på det stora gräsfältet, beroende på vindriktning mm.

Det är LFK:s medlemmar och flygelever som genom åren har utfört i särklass flest starter och landningar av alla operatörer på Saab-fältet, utan att såvitt känt orsaka några allvarliga störningar för den viktiga flygprovverksamheten. Det har alltid rått ett gott samarbetsklimat mellan flygklubben, flygtrafikledningen och fältansvariga. Förutom tillgången till fältet har Saab genom åren bistått LFK med bl.a. byggnadsunderhåll och tekniska specialarbeten av olika slag, när klubbens egna teknikresurser inte räckt till.

LFK:s första basering på Saab-fältet var nere i nordvästra hörnet av fältet, nära det dåvarande flygledartornet. På 1940-talet flyttades klubbhus och hangar till det nuvarande läget i sydvästra hörnet av fältet. Det nyuppförda klubbhuset invigdes 1943 av prins Gustav Adolf, som under några år var ordförande i KSAK, som är flygklubbarnas riksorganisation. Den karakteristiska rundade delen av klubbhuset användes ursprungligen som



Saabs flygfält i Tannefors 1948.

Saabs provledningscentral, därav rundheten för att man lätt skulle kunna observera flygplan i olika riktningar.

År 1980 genomfördes en större renovering av klubbhuset med rejält stöd av Saab, sedan företagsstyrelsen på ordföranden Marcus Wallenbergs förslag omvandlat en låneansökan till ett bidrag.

De första åren

Ovannämnde *Bo Lundberg*, konstruktör och provflygare vid ASJA, och tillika LFK förste flygchef, blev år 1935 högst påtagligt involverad i klubbens andra flygplananskaffning. Klubbens första plan - en Cirrus Moth - hade havererat redan efter ett år. När Lundberg i juli 1935 befann sig på kombinerad studie- och bröllopsresa i Europa fick han plötsligt brev från LFK, där han uppmanades att införskaffa ett begagnat flygplan i England för LFK:s räkning. Det lyckades, och i stället för bilresa blev det en spännande ferryflygning hem till Linköping för honom och hustrun i ett nyinköpt flygplan Avro Avian. Strax innanför tyska gränsen blev det motorstopp och nödlandning, som visade sig orsakat av några lossnade ventilstänger. En stång saknades, men hittades otroligt nog dagen efter av en bonde i en närliggande skog, och flygningen kunde fortsätta till Hamburg och sedan vidare mot Linköping.

År 1939 integrerades ASJA i den nya flygplantillverkaren Saabs organisation. Företaget Saab hade bildats i Trollhättan 1937, men flyttade

sin verksamhet till Linköping efter två år. En av de första provflygarna vid Saab i Linköping var *Claes Smith*, som även gick med i LFK och valdes in i dess styrelse 1941, där han deltog mycket aktivt till 1952. Under denna tid stabiliserades klubbens ekonomi och samarbetet med Saab utvecklades ytterligare bl.a. genom att företaget 1951 började beställa flygutbildning för Saab:are vid LFK flygskola, mer härom nedan.

Flygskola redan från början

Flygutbildning har ända sedan 1935 varit en av LFK:s huvudverksamheter. Då omfattade utbildningen till flygcertifikat endast sju flygtimmar, numera är det 45 timmar. Genom åren har mer än 1 000 privatflygare fått sin grundflygutbildning vid LFK. Många Saab:are har bidragit med sin kompetens och sitt intresse genom att ställa upp som lärare i LFK flygskola, både praktiskt i luften och på teorikurser, samt genom att framställa läromedel. Bl.a. detta har bidragit till LFK:s position som en av landets ledande klubbflygskolor. LFK var även först i landet med att arrangera utbildning av flyglärare. Mera om flygskolan nedan.

Segelflyg på Saab-fältet

Under åren 1942-72 bedrev LFK även segelflyg på Saab-fältet. Sedan asfaltbanan kom till 1950 höll segelflyget till på gräset parallellt med banan. Som startmetod användes bilsläp, vinschstart och senare flygsläp. I början fanns inte radio i segel-



Saabs vd Tryggve Holm "provflyger" Bergfalken "SAAB", pilot Lars Petterson (1959).

flygplanen vilket ofta medförde restriktioner med hänsyn till Saabs provflygningar och militära övningar. Under de 30 åren gjordes ändå nästan 60 000 segelflygstarter från Saab-fältet motsvarande 16 000 flygtimmar. Utöver fältresurser bidrog Saab bl.a. genom halva kostnaden för ett nytt skolsegelflygplan med dubbelkommando, typ Bergfalke.

Många Saab:are fanns bland såväl lärare, elever som färdigutbildade segelflygare. Bland segelflygcheferna märks Saab:arna *Sven Widengren*, *Sven-Erik Lundin*, *Bengt Söderholm*, *Olov Henell* och *Sture Rodling* och bland segelflyglärarna bl.a. *Lars Petterson* samt *Lennart Johannesson*. Några Saab:are nådde stora framgångar i segelflygtävlingar och även i rekordsammanhang, bl.a. *Henry Norrbom*, *Ernst Persson* och *Sture Rodling*, den sistnämnde med bl.a. VM-deltagande i Argentina år 1963. År 1973 "avknoppades" segelflyget från LFK varmed Linköpings Segelflygklubb återuppstod och segelflygverksamheten flyttade till Malmen.

Saab:are med viktiga LFK-uppdrag

En verklig eldsjäl fick LFK 1941 när ingenjören *Olle Esping* fick jobb på Saab och flyttade till Linköping. Redan året därpå valdes han in i klubbstyrelsen och påbörjade sin långa och imponerande organisatoriska och administrativa insats i LFK, vilket skedde parallellt med en framgångsrik karriär på Saab med projektledarskap för bl.a. Viggen och Saab 340. Olle, som blev klubbordförande 1974 och hedersmedlem 1984, personifierade de goda relationerna mellan LFK och Saab. År 1983 var han huvudansvarig för klubbens 50-årsjubileum som avslutades med jubileumsbankett på Stora Hotellet den 15 november, på dagen 50 år efter det konstituerande mötet på samma plats.

I 50-årsjubileet ingick även en magnifik flygdag den 8 maj 1983 i närvaro av bl.a. Prins Bertil. Ansvarig för flygdagen var *Ulf Edlund*, välkänd projektledare m.m. inom Saabs civila flygplanprojekt och mångårig styrelseledamot i LFK. Flygdagen genomfördes med storartat stöd med deltagande från Saab och Flygvapnet.



En lång rad Saab Safir från hela Europa deltog i Safir Fly-In vid flygdagen 1983.

En höjdpunkt var Sverige-premiären för den berömda italienska uppvisningsgruppen Frecce Tricolori. Det lyckade flygdagsarrangemanget genererade ett stort ekonomiskt överskott, som i många år gav klubben en extra god ekonomi. Saab och LFK har även samverkat vid ett flertal andra flygdagsarrangemang genom åren, på 1950-talet anordnades en stor flygdag vartannat år.

Fler Saab:are i LFK:s ledning

De allra flesta ordföranden i LFK genom åren har "rekryterats" från Saab. Förutom ovan nämnda Claes Smith och Olle Esping, så gäller det *Elis Nordqvist* (1936-44), tekniske direktören *Lars Brising* (1952-53), provflygaren m.m. *Bengt Olow* (1957-1968), chefsingenjör *Hans Mennborg* (1984-1998), samt på senare tid *Håkan Börjesson*, *Tomas Karlsson* och den nuvarande ordföranden *Göran Berseus*. Bengt Olow porträtteras ingående i Saab-minnen 21.

Lennart Petersén, som kompletterade sin tekniska ledningsposition inom Saabs flygplanproduktion med att vara teknisk chef i LFK och

dessutom en framstående tävlingsflygare och tävlingsarrangör, även på nationell och internationell nivå.

Hans Zetterberg, projektingenjör på Saab och teknisk chef m.m. i LFK.

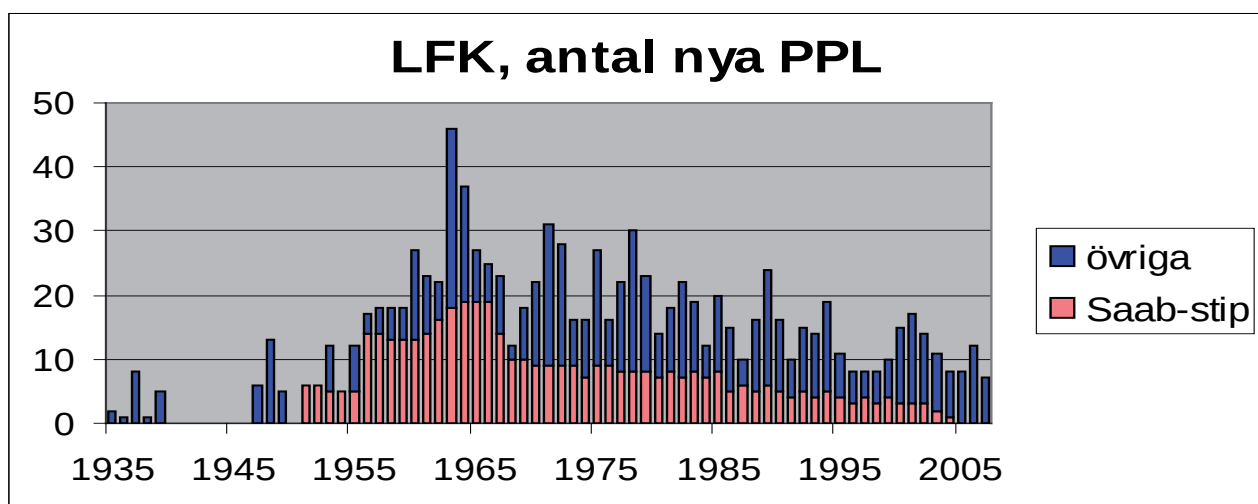
Tage Wennström och *Tommy Bergström*, båda mångåriga sekreterare i LFK.

Vidare har ett flertal Saab-ekonomier verkat som kassörer eller revisorer i LFK.

Flyglärare

Flera provflygare på Saab verkade på fritiden som flyglärare i LFK, t.ex. *Valter Andersson*, som sägs ibland ha "skolat" med LFK-elever redan kl 6 på morgonen, före Saab-jobbet som testpilot för Draken m.m.

Lennart Johannesson började sin långa LFK-bana som segelflyglärare när han som nyanställd Saab:are kom till Linköping i mitten på 1950-talet. Han utbildade sig senare även till motorflyglärare och var klubbens flyg- och skolchef i många år (1975 - 1993). Därefter har författaren till denna uppsats, *Sture Bjelkåker*,



under och efter en 20-årig Saab-anställning successivt "sadlat om" till flygläraryrket, och har varit klubbens flyg- och skolchef 1993-2009.

Flygplantekniker

Den "meste" flygmeken på LFK har varit Karl-Erik Gustavsson som skötte om klubbens flygplan under ett 30-tal år, och som avslutade sin bana med att bygga upp en havererad Piper Super Cub från grunden, som därför fick registreringen SE-KEG. Därefter har två före detta Saab:are tagit över den tekniska tjänsten på LFK och Östgötaflyg, först *Thor Romare* och sedan *Håkan Johansson*.

Hedersmedlemmar

De nära förbindelserna mellan Saab och LFK avspeglas också i att flera betydande befattningshavare på Saab har blivit hedersmedlemmar i LFK, bl.a. chefen för Saabs dåvarande Flygdivision *Tore Gullstrand*, själv pilot och med stort intresse för LFK verksamhet, samt den legendariske Draken-konstruktören m.m. *Erik Bratt*.

Saab-stipendier

Det viktigaste och mest omfattande exemplet på samverkan mellan Saab och LFK är utan tvekan den grundläggande flygutbildning som många Saab-anställda fått möjlighet till genom s.k. Saab-stipendier under en lång följd av år mellan 1952 och ända in på 2000-talet. Utbildning till privatflygarcertifikat (Private Pilot License, PPL) användes en tid av Saab även i rekryterings-syfte, när det gällde att locka teknologer från de tekniska högskolorna att ta "värving" på Saab. Under några sommarveckor under en följd av år fick ett antal teknologer sålunda tillfälle till såväl praktik/examensarbete vid Saab som en komplett privatflygutbildning vid LFK. Totalt genom åren har ca 440 Saab:are och blivande Saab:are fått sin grundflygutbildning på LFK. Under några år i mitten av 60-talet utbildades årligen ett 20-tal Saab:are till flygcertifikat, och dessutom ca 15 övriga medlemmar.

Under ett antal år på 1980- och 90-talen anordnade LFK även kortare introduktionskurser för Saabanställda, bestående av två timmar flygskolning och två kvällar flygteori. Dessa kurser gav god inblick i vad flygning innebär i praktiken, en nyttig erfarenhet för det dagliga arbetet på Saab.

En annan kurs med mer flygteknisk inriktning bestod i att under ett par skolpass med lärare i LFK:s Saab Safari få genomföra olika flygmanövrer och därvid avläsa instrumentutslag, responstider och spakkrifter med en handspak-kraftmätare lånad från Saab. Efter flygningen fick eleven ur uppmätta värden beräkna olika flygegenskaper och jämföra dessa med teoretiska värden.

Ett antal provflygare på Saab med enbart militära flygbehörigheter har på 1990-talet vid LFK genomgått PPL-kurs som grund för vidare civila behörigheter som behövdes för de allt vanligare internationella uppdragen med JAS Gripen

Civila linjetrafiken på Saab-fältet började i LFK klubbhus

Den primära användningen av Saab-fältet var från begynnelsen 1932 i första hand ASJA:s och sedermera Saabs flygprovverksamhet. Någon reguljär civil flygtrafik blev det inte tal om förrän på 1970-talet. Saab bedrev dock under alla år firmaflyg och interna företagslinjer för Saabs egna tjänsteresor.

Den första reguljära flyglinjen för allmänheten från Saab-fältet startades 1979 av flygbolaget AMA-flyg med destination Göteborg/Landvetter. Denna civilflygstart hade viss anknytning till LFK, som "flygterminal" användes nämligen till en början LFK:s klubbhus med incheckning vid en disk i vestibulen. Denna minimala "flygterminal" blev naturligtvis snart för trång, så en första etapp av nuvarande flygterminal uppfördes ganska snart. Den utvecklades så småningom till en komplett flygterminal för nuvarande Linköping City Airport.

Just i år - 2012 - fyller för övrigt Saabs flygplats i Tannefors 80 år, det första drifttillståndet från den dåvarande luftfartsmyndigheten utfärdades i april 1932 enligt en notis i Östgöta Correspondenten.



Mats Warstedt gratuleras till VM-silver i Precisionsflygning av Ulf Edlund.

Motorflygtävlingar

Den förste som tävlade för LFK var ovannämnde *Bo Lundberg*. Vid en flygtävling i Norrköping redan 1935 vann han samtliga grenar. Den tävlingsform som man i LFK ägnat mest intresse genom åren är precisionsflygning, bestående av navigering på sekundnivå, spaning efter foto- och dukmål samt pricklandning med och utan motordragkraft.

Bland Saab:are som tidigt utmärkte sig i tävlingssammanhang kan nämnas *Nils-Åke Nilsson*, *Evert Hedman*, *Carl-Mårten Danielsson* och *Lennart Petersén*, alla med stora SM- och NM-framgångar. På senare år märks även Saab:aren *Mats Warstedt*, som två gånger erövrat VM-silver i precisionsflyg.

Men tävlingsverksamheten innefattade inte bara en elit, utan har också alltid haft en ovanligt stor bredd i LFK, vilket säkert haft en betydande flygsäkerhetshöjande effekt. Otaliga landningstävlingar har genom åren utförts vid Saab-fältet, dels internt i LFK, dels med utomstående deltagare. Bl.a. anordnades i många år Linköpingsmästerskap i landning med deltagande av både klubb- och yrkesflygare från bl.a. Saab och Malmen. Flest segrar i dessa LM-tävlingar har Saab:aren *Tage Wennström*.

Flygplanparken

Även i sammansättningen av LFK:s flygplanpark genom åren ser man tydligt banden med Saab, bl.a. genom de Saab-tillverkade flygplantyperna Saab Safir (reg.SE-BNL) och Saab Supporter/Safari från Saab-ägda Malmö Flygindustri (registrering SE-XCF och SE-ILB).

Under ett antal år var Saab också återförsäljare för lätta allmänflygplan, dels av typ Rallye, dels typ Cessna, och det är därmed inte förvånande

att dessa flygplantyper även återfanns hos LFK. Cessna-planen utgjorde under åren 1968–89 basflygplanparken i LFK med som mest 6 flygplan av typ Cessna 150, 152, 172 och 182.

Cessna-epoken innebar för LFK att man övergick från i huvudsak sporrhjulsflygplan – t.ex. Piper Super Cub – till i huvudsak noshjulsförsedda flygplan, och samtidigt från mest tvåsitsiga till mest fyrsitsiga flygplan. Denna utveckling underlättade både utbildningen och flygplanens användbarhet för längre flygresor. Cessna-perioden övergick i slutet av 1980-talet i en Piper-epok med upp till 5 flygplan av typ Piper 28 Cadet och Piper 28 Archer.

På nästa sida återfinns bilder på fyra ”generationer” LFK-flygplan.



Olle Esping och Bengt Olow vid en från Saab nyförvärvad Rallye.

Foto: I. Thuresson.

Flygplantillverkning

I slutet av 1980-talet bedrev ett antal LFK-medlemmar med erforderliga yrkeskunskaper från Saab flygplantillverkning vid LFK under medverkan från Saabs Industriskola. Man tillverkade ett flygplan typ MFI-9 från grunden utifrån ritningar från Malmö Flygindustri. Flygplanet – som fick registreringen SE-XIS – flögs sedan ett antal år i klubben innan det såldes till Göteborg år 1999.



1950-talet: från vänster Weihe, Olympia, Baby Falk, Baby, Moth, Piper Cub (två) och Slingsby T21.

LFK Fyra generationer flygplan



1960-talet: fyra Super Cub.



1980-talet: från vänster Cessna 152 (tre), Super Cub, Saab Safari, Cessna 172 (två), Cessna 182.



1990-talet: Saab Safari, Cessna 152, Piper Archer (två), Piper Cadet (tre), MFI-9, Super Cub.



*LFK-tillverkning av MFI-9, byggledare
Senny Barth...*



... och här ses resultatet SE-XIS i luften.

Flygtidsuttag

LFK har i många decennier varit en av Sveriges allra största flygklubbar, både räknat i antal flygande medlemmar och räknat i flygtid. Särskilt under 70- och 80-talen har flygtidsuttaget ofta varit över 4 000 timmar per år, vissa år flögs därutöver nära 1000 timmar i det av LFK ägda bruksflygföretaget Östgötaflyg bildat 1947. Numera är det årliga flygtidsuttaget mindre än 3 000 timmar. Milstolpen 100 000 timmar total flygtid sedan starten uppnåddes år 1980, och 200 000 timmar uppnåddes 2006, det motsvarar cirka 45 resor till Månen tur och retur.

Antal medlemmar i LFK med flygcertifikat är numera drygt 200, men har som mest varit ca 300. Längre var omkring hälften av medlemmarna Saab-anställda, men de senaste decennierna har denna andel minskat.

Sett över en längre tidsperiod har ca hälften av flygtidsuttaget avsett flygutbildning av olika slag, och den andra hälften flygplanuthyrning, i första till medlemmarna men även t.ex. till Frivilliga Flygkåren. Som ovan nämnts, har Saab bekostat en hel del flygutbildning för anställda, men även flygningar som Saab:are med certifikat utfört i tjänsten, t.ex. flygningar till olika flottiljer runt om i landet, i många fall med avsevärd tidsbesparing jämfört med andra transportsätt.

En annan populär aktivitet på 1950- och 60-talen var att Saab:are som köpte sina Saab-bilar i Trollhättan flögs dit av flygkunniga kollegor i LFK-flygplan och körde sedan sina nya bilar landvägen hem till Linköping.

LFK idag och i framtiden

De senaste åren har inneburit en del tekniskiften för LFK. Bl.a. har flygnaveringen förenklats avsevärt med GPS-teknikens hjälp, och klubben har börjat skaffa flygplan med

skrov av kompositmaterial, i stället för av metall. De nyaste flygplanen av typ Diamond 20 har även s.k. glaspanel, med "dataskärmar", som ersätter



DA20 interiör med "glaspanel".



LFK:s senaste nyförvärv Diamond DA20.

flera konventionella flyginstrument, inklusive en elektronisk flygkarta i form av "moving map" på instrumentbrädan.

På flygmotorsidan går utvecklingen mot bränslesnålare och mer miljövänliga alternativ. LFK har under några månader provat flygplan med dieselmotor som kunnat tankas med JET-A1 från flygplatsens bränslefordon.

Flygplanens instrumentering har allmänt uppdaterats de senaste decennierna i takt med att LFK flygskola börjat bedriva instrumentflygut-

bildning utöver grundskolningen. Detta inleddes redan 1981 när Saab:aren *PG Lundborg* importerade en begagnad Link-trainer för simulatorutbildning. Denna ersattes år 2007 av en ny avancerad svenskutvecklad och av Transportstyrelsen godkänd flygutbildningssimulator med ett visuellt system som kan simulera alla typer av terräng och flygväder med 225 graders synfält, och med autentiska data från 20 000 flygplatser "worldwide".

Sedan år 2000 är LFK flygskola den enda flygklubben bland ca 12 flygskolor totalt i landet som har s.k. FTO-tillstånd (Flying Training Organization), vilket krävs för utbildning till IFR-behörighet enligt de nya europeiska JAR-reglerna. Varje år anordnar LFK en teorikurs IFR med elever från hela landet, mest privatflygare som vill utöka sin flygbehörighet med instrumentflygning IFR. Flera kvalificerade teorilärare i denna och andra LFK-kurser är och har varit Saab:are.



LFK utbildningssimulator typ Simprod.

Ännu en ombasering?

Inom några år kan det bli aktuellt att LFK ombaserar för andra gången inom Saab-fältet, i så fall till nya moderna lokaler i ett nytt allmänflygcenter (GAC) som planeras norr om flygbanan. Detta är en del av ett ännu större projekt som kommunen inlett - Linköping Aviation Park – som är ett blivande industriellt ”flygkluster” med olika flyganknytna industrier och näringsverksamheter.

Slutord

I denna uppsats har jag försökt beskriva ett antal exempel på samband av olika slag mellan den stora flygplanfabriken Saab och den likaledes stora flygklubben LFK. Man kan ana att många av dessa

samband har inneburit påtagliga synergieffekter, kanske mest till nytta för LFK och dess medlemmar, men i många avseenden även för Saab och dess personal. Detta tror jag de flesta av oss som haft ett ben på vardera stället kan intyga.

Det har säkerligen snackats en hel del flygklubb på Saabs tjänsterum genom åren, men omvänt har det också uppstått och utvecklats ett stort antal för Saab-jobbet viktiga kontakter mellan Saab:are som mött varandra på flygklubben.

De många personsambanden och de olika stöttningarna från flygföretaget Saab har på ett avgörande sätt bidragit till LFK:s ledande position i flygklubb-Sverige.

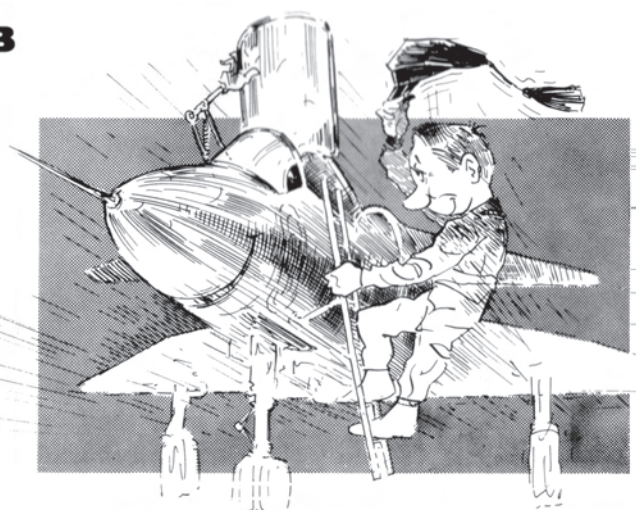
LÄR DIG FLYGA!



SAAB
erbjuder:

LINKÖPINGS FLYGKLUBB
startar teorikurs för blivande privatflygare måndagen den 11 oktober 1965. Tag kontakt med Flygklubbens expedition, tel. 013/12 09 00, för närmare upplysningar.

Fri flygutbildning



(1970)

Författaren Sture Bjelkåker

Född i Göteborg	1944
Civilingenjör CTH, teknisk fysik	1968
Privatflygarcertifikat A	1972
Trafikflygarcertifikat B, IFR	1977
Flyglärare	1978
Saabanställningar	
- Robotdivisionen, systemanalys	1968
- Flygdivisionen, civila produkter	1972
- Robotdivisionen, provanalys	1975
- Flygdivisionen, flygprovanalys	1978-87
- uthyrd till Boeing, USA	1979-80
Luftfartsinspektionen, flygsäkerhetsanalys	1987
- chef Utbildningssektionen	1988-89
- ledamot, Examinationsrådet för "Air Law"	
Eget företag SEB Aero	1993-2009
Flygchef Östgötaflyg	1993-2009