

FLYGTEKNISKA FÖRENINGENS LOKALAVDELNING I TROLLHÄTTAN FIRAR I ÅR 40-ÅRSJUBILEUM. DEN SOM TOG INITIATIVET TILL FÖRENINGEN VAR DÅVARANDE ÖVERINGENJÖREN VID SVENSKA FLYGMOTOR AB SEDERMERA TEKNISKE DIREKTÖREN VID VOLVO FLYGMOTOR, GUSTAF GUDMUNDSSON. HAN SAMLADE EN LITEN GRUPP FLYGTEKNIKENTUSIASTER TILL ETT KONSTITUERANDE SAMMANTRÄDE DEN 22 FEBRUARI 1945. DA ANTOGS DE STADGAR, SOM REDAN GÄLLDE INOM HUVUDFÖRENINGEN I STOCKHOLM OCH SOM VI FORTFARANDE HAR MEN NU MED TILLÄGG FÖR RYMDTEKNIK. DÄR STAR BL A ATT FÖRENINGEN HAR SYFTET ATT GAGNA DEN FLYG- OCH RYMDTEKNISKA VERKSAMHETEN I LANDET. DETTA SÖKER VI GÖRA GENOM ATT VI FÖR FÖRENINGENS MEDLEMMAR OCH ANDRA INTRESSERADE ORDNAR FÖREDRAG, OFTA AV UTLÄNDSKA AUKTORITETER OCH STUDIERESOR M M. ÄMNENA FÖR DESSA ÄR FLYG- OCH RYMDTEKNIK OCH DESS ANVÄNDNING - HISTORISK OCH NUTIDA SAMT FRAMTIDSVISIONER.

INTRESSET FÖR FÖRENINGEN HAR ÖKAT STARKT OCH FRÅN ETT MEDLEMSANTAL DET FÖRSTA ÅRET AV 27 PERSONER HAR FÖRENINGEN VUXIT SÅ ATT VI NU ÄR CA 250 ST. AV DEM ÄR ETT LITET MEN GLÄDJANDE NOG ÖKANDE ANTAL KVINNOR

VI HAR I LOKALFÖRENINGEN MEDLEMMAR FRÅN ETT VIDSTRÄCKT OMRÅDE FRÅN GÖTEBORG TILL LÅNGT UPP I DALSLAND, SOM AKTIVT DELTAR I FÖRENINGENS VERKSAMHET.

UNDER DE 40 ÅR SOM GÅTT HAR VI SANNERLIGEN HAFT EN SPÄNNANDE UTVECKLING INOM FÖRENINGENS INTRESSEOMRÅDE.

NÄR FÖRENINGEN BÖRJADE SIN VERKSAMHET I FEBRUARI 1945 GICK ANDRA VÄRLDSKRIGET ÄNTLIGEN MOT SITT SLUT OCH MAN KAN NOG SÄGA ATT AVGÖRANDET I HÖG GRAD VAR ETT RESULTAT AV EN ENORM INSATS AV FLYG FRÅN VÄSTMAKTERNA. DENNA KRAFTINSATS BLEV MÖJLIG GENOM EN KONCENTRERAD SATSNING PÅ TEKNISK UTVECKLING OCH PRODUKTIONSRESURSER. ETT DIREKT RESULTAT AV DESSA ANSTRÄNGNINGAR VAR DE FÖRSTA ANVÄNDBARA FLYGGASTURBINERNA OCH VÄGEN ÖPPNADES FÖR UTVECKLINGEN AV VARA DAGARS JETFLYG.

DET FÖRSTA STEGET NÄR DET GÄLLER MOTORER FÖR PASSAGERARFLYG BLEV S K TURBOPROPMOTORER D V S GASTURBINER SOM DRIVER PROPELLRAR, MED DESSA ÖKADES FLYGHASTIGHET, RÄCKVIDD, DRIFTSÄKERHET OCH KOMFORT DRAMATISKT.

NÄSTA STEG TOGS MED TURBOJETMOTORN SOM YTTRELLIGARE FÖRBÄTTRADE ALLA DESSA EGENSKAPER. DEN FÖLJDES SENARE AV DEN S K TURBOFANMOTORN, DEN TYP SOM NU ANVÄNDS I ALLA MODERNA JETDRIVNA TRAFIKFLYGPLAN. FÖR FRAMTIDEN KAN VI SKÖNJA YTTRELLIGARE EN NY MOTORTYP, DEN S K PROPFAN, SOM KANSKE PÅ 90-TALET KOMMER ATT DRIVA ÅTMINSTONE MINDRE OCH MEDELSTORA FLYGPLAN OCH SOM BLIR BRÄNSLESNÄLARE OCH TYSTARE ÄN DAGENS MOTORER.

HÄR HAR BETONATS UTVECKLINGEN AV MOTORTEKNOLOGIN MEN NATURLIGTVIS HAR PARALLELLT SKETT EN VÄLDIG UTVECKLING AV FLYGPLAN, NAVIGATIONS- HJÄLPMEDEL, MATERIALTEKNIK O S V OCH ÄNDA MERA DRAMATISK ÄR UTVECKLINGEN PÅ RYMDTEKNIKOMRADET MED SOM RESULTAT DE SPEKTAKULÄRA PROJEKT SOM VI ALLA KÄNNER TILL OCH FRAMFÖR ALLT DESS INFLYTANDE PÅ KOMMUNIKATION.

JAG HAR MED DETTA KORTFATTAT SÖKT BELYSA, HUR BRETT OCH FASCINERANDE DET INTRESSEOMRADE ÄR, SOM ÄR GEMENSAMT FÖR MEDLEMMARNA I FLYGTEKNISKA FÖRENINGEN.

SLUTLIGEN VILL JAG NÄMNA ATT FÖRENINGEN, HUVUDSAKLIGEN GENOM MODERFÖRENINGEN I STOCKHOLM, ÄVEN VERKAR FÖR INTERNATIONELLT INTRESSESAMARBETE INOM RAMEN FÖR MEDLEMSKAP I THE INTERNATIONAL COUNCIL OF THE AERONAUTICAL SCIENCES (ICAS) OCH IAF, INTERNATIONAL ASTRONAUTICAL FEDERATION, OCH GENOM ATT ORDNA INTERNATIONELLA KONFERENSER OM OLIKA FLYGTEKNISKA ÄMNINGEN. EN SÄDAN, HELICO BALTIC -84 HÖLLS T EX FÖRRA ÅRET OCH HANDLADE OM HELIKOPTERTEKNIK

VI SER FÖR FLYGTEKNISKA FÖRENINGEN EN SPÄNNANDE FRAMTID.