

Flygtekniska föreningen 75 år

I samband med årsmötet den 9 maj 2008 firade FTF 75-årsjubileum.

För att celebrera denna händelse hade Hedersledamoten **Göran Lilja** inbjudits att tala om föreningens historia i egenskap av veteran och hans erfarenheter av FTF under nästan fyra decennier.

Andra talare under jubileet var **Ulf Edlund** som behandlade den svenska flygindustrins historia. **Billy Fredriksson** och **Ulf Ohlsson** hade anföranden som gav deras syn på framtiden inom speciellt flygområdet.

Här följer **Göran Liljas** föredrag om Flygtekniska föreningens historia:

Jag skall ge några högst personliga glimtar ur föreningens historia, den första tiden, tillkomsten av lokalavdelningar, föreningsverksamheten, med tiden ökade internationella ambitioner och vägen fram till var vi står idag. Jag skall också försöka ge en bild av några av de personer som satt djupa spår och av en del minnesvärda episoder.

Nu är detta inte helt originellt. Man gjorde det efter 10 år och efter 25 år. Föreningens historia fram till 50-årsjubileet är föredömligt behandlad av **Björn Törnblom** och återgiven i 1984 års matrikel. Jag har tagit mycket därur. Därtill har jag själv tidigare publicerat mig i Bevingat (nr 3-2003) gällande tiden därefter.

Föreningens första och **konstituerande möte hölls** på IVA den **1 december 1933**. Platsen var naturlig. IVAs flygtekniska kommitte hade efter tio år avslutat sitt arbete. Fler namnkunniga personer var drivande och engagerade, bland andra **Ivar Malmer** och **Tord Ångström**. Det påföljande första föreningsmötet hölls på restaurang **Gillet** i mars 1934. Då antogs stadgar som i stort står sig än i dag. Där utökades styrelsen med **K-A Norlin**, **K. Lignell** och **Sten Luthander**. Medlemsavgiften fastställdes till 10 kronor. De 60 deltagarna fick lyssna till föredrag över *Intryck av amerikansk flygteknik just nu och segelflygning*. En notis i DN från 1933 säger att ”*Flygteknici sammansluter sig....och att vid mötet visades scioptikonbilder*. Man var väl framme redan då. Föreningens förre klubbmästare Carl Ståhlberg höll 1994 på med en husrenovering och hittade den notisen i en trossbotten.

Under 1934 höll **Rolf von Bahr** och **Sten Luthander** **föredrag om Autogiron**.

Programverksamheten hade många intressanta inslag. Jag kan lämna prov på några. Det var vanligt att prominenta utlänningar på besök hos någon i föreningen ombads att hålla föredrag. På den tiden hann man att planera för sådant. Jag minns själv Jack Steiner från Boeing. Igor Sikorsky mfl. förekom.

En frekvent lokal med närhet till Gillet blev Teknologföreningens gamla byggnad. För en ung person var det imponerande att komma hit med porträtt i olja, stora skinnsoffor och imponerande trappor. Med den tidens magra ekonomi hade vi och andra råd att nyttja en så värdig facilitet. Glädjen blev kortvarig. När dammet lagt sig efter rivningsvågen blev det en tid i nya Ingenjörshuset och Restaurang Oxen. Detta visade sig alltför kostbart. Dessbättre gavs möjlighet att nyttja Wennergren Center, dåvarande MHS och BP-huset i Värtan.



GÖRAN LILJA

Senare skall jag komma in på kongresser. Det fanns även tidigt prov på mer omfattande aktiviteter. Dit hörde ett **internationellt symposium 1954 om jetmotorunderhåll** som då var ett tämligen outforskade område och ett **om flygtrafikledning 1969**. Det är möjligt att ett symposium om flygsäkerhet på 60-talet på KTH också hörde hit.

Medlemsutvecklingen var till en början lugn. I början av 50-talet hade man nått några hundra. Med lokalavdelningar och med SIS kom man sedan upp i runt 1700 ganska snabbt.

1944 **instiftades Thulinmedaljen**. Den har varit ett uppskattat och prestigefullt medel för att uttrycka uppskattning av framstående insatser. Den utdelas vid föreningens årsmöten, runt 14 maj (Thulins dödsdag) och ska i guld- och silvverlörens godkännas av IVA. Statuterna står sig. Självfallet har de i praktiken fått anpassas till en ny tids förutsättningar. Flyg omfattar annat än de klassiska vetenskaperna och en rymdfarkost anses i denna mening flyga. **Jetfonden** instiftades 1961 med bidrag från ett antal personer och företag som grundplåt. Syftet var att främja jetflygets säkerhet och ekonomi. Ett antal stipendier har delats ut genom åren men kopplingen till just jetflyget har inte varit stark. Man kan utläsa att synen på jetflyg var optimistisk, men försiktig. Ett föredrag hade handlat om huruvida jetflyg hade en framtid.

Lokalavdelningar: Trollhättan 1945, Linköping 1954, Malmö 1964 och Göteborg 1994. Drivande i Trollhättan var överingenjören på nybildade Svensk Flygmotor AB Gustaf Gudmundson. Jag minns honom själv 30 år senare som en mycket drivande kraft och frekvent deltagare i Stockholm.

I Linköping dröjde det till 1954, enligt Björn Törnblom sannolikt på lättheten att nå Stockholm. Drivande där var Frid Wänström och Lars Brising. Självfallet var även Saab, Flygförvaltningen och FFV drivande här.

Malmö bildades 1964

Där fanns då Transair och Malmö Flyg-industri och Svensk Flygtjänst samt Rudolf Abelin, Ulf Cewers, Claes Schmidt. Senare kom Björn Andreasson hem från USA och blev en betydande kraft.

Någon gång på 80-talet kom riksmötena igång som ett forum för styrelser och funktionärer. Jag var själv med om starten. Idén kom ursprungligen från Dean Jonsson i Trollhättan.

Göteborgsavdelningen tillkom år 1994. Den hade mycket sin grund i den växande rymdverksamheten. Därtill kom elektronisering i flyget. Förste ordförande var Alfred Person som också hade varit en stark tillgång i arbetet med IAF-kongressen 1985 och som hade länkat Göteborgs gryende rymdverksamhet till föreningen. Lars Anderson var med från huvudföreningens sida och drog i det hela.

Något om matrikeln: Ingvar Gullnäs höll ett föredrag om flygbullerutredningen någon gång på 70-talet och nämnde den flottiljchef som efter pensionering lät bygga sig en villa omedelbart utanför flottiljen för att han ville vara säker på att ligga väl täckt av bullermattan. Jag tror det handlade om **Bill Bergman**, mångårig matrikelredaktör. Till Bills uppgifter hörde att ragga annonser. En gång hade han otur och hamnade i händerna på en person som ville få FTF att engagera sig i en egendomlig pristävling. Uppgiften bestod i att konstruera någon typ av flygande tefat. Bill överöstes med ritningar. Det hela slutade med att Bill stämades för att ha stulit en patentidé. Bill kallades att inställa sig vid rätten. Jag var sekreterare. Han och jag fick inställa oss i Helsingborgs tingsrätt, lyckligtvis med resultat att vi kunde gå ut som fria män. En annan person som blev utsatt för den här personen var redaktören Pär Arne Jigenius vid GT, senare chefredaktör och numera pressombudsman. Efter några år avled Bill Bergman och hans roll som annonsruggare övertogs av **Kirre Brännström** på BP. Han hade mängder av leverantörer. Matrikeln var full med annonser över bränsleslangar och bildäck. De betalade bra. Kirre var en intressant person. Han hade ett för den tiden ovanligt intresse, nämligen golf och kämpade för att bredda den sporten.

Svenska Interplanetariska Sällskapet bildades 1950.

Man hade även vad jag förstår en juniorverksamhet. En drivande kraft var **Åke Hjertstrand** som även var med i bildandet av IAF året därpå. SIS stod för värdskapet för IAF kongressen i Stockholm 1960 på Folkets Hus vid Norra Bantorget. Samgående mellan FTF och SIS diskuterades under några år och skedde 1964. Därmed fick föreningen en områdesbredd som är den vanliga i Europa och i USA med få undantag. Detta påverkade självfallet programverksamheten i riktning mot ökad breddning

Den internationella verksamheten är intressant. Sverige hör till bildarländerna även av ICAS. Den tredje ICAS kongressen hölls i Stockholm 1962 också på Folkets Hus.



Fr. v. Jerry Gray, Sven Hökborg, Carl XVI Gustaf, Lars Anderson

Drivande krafter där var Bo Lundberg och Björn Bergqvist.

Klubbmästeriet har alltid legat föreningen varmt om hjärtat. Förste klubbmästaren under många år var Erik Jägerblom, enligt uppgift kunnig i att spela luta. Han var klubbmästare fram till 1965 då han efterträddes av **Rolf von Bahr**. En legendarisk person på många sätt. På våren 1934 flög han in den första rotorflygfarkosten i Sverige. Det var en autogiro, föregångaren till helikoptern. Och med den började Rolf engagera sig i olika former av lufttrafik. Han deltog med uppvisning vid invigningen av Bromma flygplats 1936 och hade tidigare gjort det vid Vantaa i Helsingfors. Under andra världskriget deltog han i neutralitetsvakten och i undsättande av fartyg runt våra kuster. Mest känd är han nog ändå för sina turistflygningar vintertid i **Storlien**. Historierna om honom och hans bravader är många. **Erik Bratt** har återgett en del. Rolf stannade i sin roll till in på 80-talet då **Lasse Karlsen** tog över.

Rolf tog initiativ till de mycket nöjsamma och lyckade **Helico Baltic** konferenserna varav tre hölls under 80-talet på Silja Line med dåvarade Silvia Regina och Finlandia. Det kunde gå häftigt till i Värtan. Det var en överraskning för många utländska besökare att uppleva så elegant tillvaro på en färja. Till de prominenta föredragshållarna hörde Sergei Sikorsky, son till Igor. **Prins Bertil** deltog vid ett tillfälle. Så sent som 1964 försökte entusiasterna Erik Bratt och Rolf von Bahr att förbättra autogirotekniken. Dess enkelhet hade en del fördelar över helikoptern. Rolf gick ur tiden 1988.

När vi är inne på minnet av kamrater vill jag nämna **Torulf Jansson**. Mångårig kassör, och trogen i alla de roller han sattes i. En arbetshäst och sprakfåle på samma gång. Det kunde bli sena kvällar. Den sista gång vi såg honom var vid 100-årsfirandet av Bröderna Wright. Har var då märkt av sin sjukdom men full av optimism och inställd på att börja arbeta. Tyvärr blev det inte så.

En annan är **Bengt Andersson** i Linköping. Han var sekreterare då jag kom in i bilden på 70-talet och fortfarande till sin bortgång runt 2003. En mer blygsam profil i förhållande till vad han utträttade kunde man knappast tänka sig, ett riktigt ankare (Bevingat nr 3-2003).

Under slutet på 70-talet uppstod intresse för att ordna en **ny IAF-kongress** i Sverige. Sådan hålls varje år. Jag tror att första förslaget gällde 1981. Vägen till ett beslut var krokig och full av gropar. Dock kom ett beslut till 1985. Ordförande då var **Sven Hökborg** och han tog även ledningen av organisationskommittén. Hela flyg- och rymdsverige ställde

upp. Sverige skulle visas. **Kungen** blev beskyddare och öppningstalare. En stor händelse var att två amerikanska och två sovjetiska rymdfarare uppträdde tillsammans. Själv hade jag nöjet av en del kontakt med Vladimir Shatalov och hade stöd av **Sven Olof Olin**. Till det mer iögonfallande hörde en rymd-utställning som **Lars Anderson** var ledare för (Se bilden, sid.3). Själv hade jag hand om tekniska besök och skulle följa med en tur till **Esrang och Luleå**. Nu var det så att somliga bara skulle till Esrange. Inga problem. En annan grupp skulle till Kiruna och Luleå. De var fler än antalet tillgängliga platser på reguljärflyget mellan Kiruna och Luleå. Sedan skulle de till Stockholm för att vara i form nästa dag. Problemet löstes av att **F7** hade en tomflygning med en Herkules från Såtenäs till Stockholm. Och den gick lägligt nog via Kiruna och Luleå. Det var en intressant uppgift på flygplatsen i Kiruna att fördela en stor grupp människor, många med bräcklig engelska och liten vana utomlands på tre flygplan.

Det goda ekonomiska resultatet av IAF-85 blev grundplåten till FTF-fonden och följande kongresser.

Sedan följde självklart intresse för en **ICAS-kongress**. Siktet ställdes på 1990, 26 år efter den tidigare i Stockholm. Jag var ordförande organisationskommittén och Lars Anderson hade ersatt mig som ordförande i föreningen. Även nu hade vi kungligt beskydd. En person som blev avgörande för beslutet var **Tore Gullstrand**. IAF hade lärt oss att det hela var ett vådligt äventyr även om det gått över förväntan den gången. Trycket på låga avgifter var starkt. Vi hade ju höga ambitioner och sådana kostar. Sverige var inte heller billigt. I utlandet var man van att få det mycket billigt i dessa sammanhang. Sponsorerna här hemma hade noterat att föreningen gjort storkovan med IAF. Jag förklarade den särskilda matematik som ligger bakom den här sortens evenemang där det är en liten skillnad mellan katastrof och framgång men går allt väl så blir det god utdelning. Tores reaktion var att det är väl i så fall inget fel. Det ingjöt mod. Tore ställde upp som hedersordförande. Vi drabbades denna gång av politiska oroligheter pga att de sydafrikanska delegaterna ej beviljades visum. Jag kan säga att det var en del nervösa tillfällen och försiktigheten var befogad.

Här kan jag inte låta bli att nämna **RAeS** som då hade hand om ICAS sekretariat. Det var ett ovärderligt stöd, särskilt av en till synes oerfaren 21-årig dam med det italienskklingande namnet **Maria Aprilande**. Hon var ett organisatoriskt geni. Senare blev **Billy Fredriksson** president i ICAS och **Anders Gustafsson** sekreterare.

På det internationella planet skall också nämnas CEAS Confederation of European Aerospace Societies som bildades (Frankrike, UK, Tyskland) 1993. Sverige gick med samma år. **Ulf Olsson** är svensk styrelsemedlem.

Det finns även svenska samarbetspartners. IVA är redan nämnd. Därtill har från och till olika former av samverkan i administration och programverksamhet skett med SMR, Teknolog-föreningen, Flygjournalisternas Klubb, KSAK, Flygarsällskapet och Svensk Flyghistorisk Förening.

FTF har också velat publicera sig. Vi hade redan i början på 90 talet något vi kallade Flygbladet. Det hamnade under en period hos Lfv med Lars Nilsson som redaktör. Namnet ändrades till Bevingat. Efter att LaN bortgång togs det hela över av Lars Anderson som fortfarande sköter den uppgiften. Lars Anderson initierade också vår första hemsida 1996. Den nya hemsidan från 2006 sköts av **Hans-Olof Hansson** i Göteborg.

Med början 1992 hölls de svenska nationella kongresserna. Första året i dåvarande Scandic vid Slussen och numera och sedan 1995 på Norra Latin. Vad avser lokal kan man alltså se tillbaka på de första stora IAF- och ICAS-kongresserna och säga att cirkeln är sluten. Gunnar Lindqvist höll ett historiskt bildspel. Därefter har det fortsatt vart tredje år. Det är som synes fantastiska saker vi fått vara med om. Lite galen ska man nog vara för att ge sig i kast med det vi har gjort. Nu tror jag det är Oscar Wilde som sagt att de galenskaper man ångrar mest är de man inte begått. Det ger stöd till känslan att vi har anledning att vara tacksamma för vad vi varit med om.

Vi har rört oss från skioptionbilder över dia till Power Point på 75 år.

Göran Lilja

FTFs Hemsida på Internet

www.flygtekniskaforeningen.org

BEVINGAT finns på Hemsidan under rubriken "**Publikationer**" och kan laddas ned fr.o.m nr 4 1996.

OBS! Den tryckta versionen av BEVINGAT upphör fr.o.m. nästa nummer!

BEVINGAT

utkommer med 4 nr/år och distribueras till FTFs medlemmar

Redaktör

och ansvarig utgivare

Lars Anderson

Kammakargatan 52

111 60 Stockholm

Tel. 08-791 84 91

bevingat@flygtekniskaforeningen.org

Lokalredaktörer

Mattias Mårtensson, Göteborg

031-735 00 00

Bengt Bengtsson, Malmö

046-29 19 08

Ulf Olsson, Trollhättan

0520-940 00

Manuskript adresseras till redaktör eller lokalredaktörer. Manusstopp för nästa nummer: den 3 oktober.