



Äventyrlig bröllopsresa

av *Bo Lundberg*

Den 6 juli 1935 var en hektisk dag för min fästmö och mig. På morgonen skulle jag vid ASJA provflyga en ny Moth, SK 11 A, - den sista i en serie - på eftermiddagen skulle vi gifta oss.

Det var bråttom. Och spännande. Istället för att som brukligt är skaffa en bostad hade vi köpt en gammal bil. Det var en tvåsitsig cabriolet typ Cord, ett sportigt fartvidunder för den tiden. Den hade tillhört Ivar Krüger och lär ha kostat 60 000 kronor. Vi fick den för 1 800 kr. (Reservdelar fanns inte att få i landet).

Inne i Linköping lade Maria sista handen vid att packa bilen proppfull med en massa grejor för tältning genom Europa - målen var Paris och London - för vi hade inte råd att bo på hotell så särskilt mycket.

Jag bad en stilla bön att provflygningen skulle gå bra. Inte med tanke på risken, jag var i god flygtrim och väl invand att ta ner plan på ASJA:s lilla flygfält, men för det mesta var det alltid något som måste justeras t ex omspanning av planets många vingstag, vilket ofta tog flera timmar. Sådant fanns det inte tid till för bröllopet var naturligtvis snävt tidsplanerat och bröllopsgästerna hade då behövt stanna en dag till i Norra Vi där det hela skulle gå av stapeln.

Men jag hade tur. Blott en mindre justering behövde göras och efter ytterligare en "stjärtsväng" kunde jag godkänna kärran.

Något fördröjda gällde det att hinna fram tills bröllopsklockorna började ringa. Jag pressade Corden hårt på de ofta smala skogsvägarna.

Och jag lugnade Maria med att det blir i alla fall inte något bröllop av förrän vi kommer fram. Men allt klaffade. Vi hann till och med byta om till medhavda bröllopskläder.

Blommor från ovan

När vi kom ut ur kyrkan för sedvanlig fotografering fick vi en trevlig överraskning. På lägsta tänkbara höjd sveper ett flygplan över huvudena på den församlade menigheten och släpper ned en praktfull blombukett med hälsningar från Linköpings Flygklubb. Det var tjuusigt.

Föraren var Lennart Segerqvist, min ställföreträdare som provflygare. Han flög samma plan som jag godkänt några timmar tidigare. Han berättade senare att han hade övertalat vår chef, Sven Blomberg, att det nog var bra att göra ytterligare en kontrollflygning.....

I det följande begränsar jag mig i stort sett till att berätta om sådant som har anknytning till flyg. Som bakgrund dock några få stolpar:

Omedelbart efter civilingenjörsexamen våren 1931 blev jag anställd av Sven Blomberg som konstruktör och provflygare. Min flygutbildning hade jag fått under reservofficersutbildning vid flygvapnet med början 1926. På Ljungbyhed hade jag förmånen att få den legendariske lapplandsflygaren Ferdinand Cornelius som lärare. Han tyckte jag flög "för teoretiskt. Du ska flyga med ändan, Lundberg, inte med huvut", skrek Corre i talratten.

Vid ASJA hade jag konstruerat och provflugit kabinplanet Viking II, eller SE-FYR. Min barndomsdröm att få luftdöpa en egen konstruktion gick i uppfyllelse. SE-FYR blev bl a Stockholmstidningens reportageplan, länge flugen av skicklige Åke Söderberg.

Vid ASJA hade jag också provflugit många andra plan av olika typer, bl a Jaktfalken, som var rätt besvärlig att få ner på fältet, och samtliga 25 SK 10. Vidare ordnade Blomberg så att jag våren 1934 fick tre månaders anställning vid Bücker Flugzeugbau i Berlin som provflygare och konstruktör. Jag flög Jungmann och Jungmeister och visade tyskarna ryggs핀 som vi i Sverige hade specialiserat oss på.

Jag hade vunnit första pris i de fyra flygtävlingar jag deltog i under min tid i Linköping, tre (den 29-30 maj 1935) anordnade av Norrköpings och en av Malmös flygklubb. Den sistnämnda tävlingen ingick i Malmöklubbens tioårsjubileum 20 augusti 1933. För att mildra intrycket av skryt skyndar jag mig tillägga att framgångarna kanske mera berodde på att jag hittat på ett "navigeringsdiagram" - för snabb kurskorrektion för vindavdrift - än på eventuell flygskicklighet.

Här bör inflikas att ändamålet med Europaresan inte bara var smekmånad utan också att på bekostnad av ASJA och ett stipendium från KTH (Ivar Malmer) bedriva flygtekniska studier.

Mitt första "flygmål" var världsutställningen i Bryssel där det var en stor flygutställning. Den var intressant. Roligt var också att slå upp tal-

tet på gräsplanen en bit från den imposanta utställningsentrén. Tältning var inte lika vanligt i tätbefolkade Europa som i vårt härliga land. Så det var ofta en liten undrande folksamling vid vårt lilla tält.

Sedan var vi snart i Paris och jag kunde sätta igång med att besöka flygindustrier. Det var högintressant, men mina nu 48-åriga lärdomar torde knappast facinera läsarna av denna bok. Om min reserapport anses flyghistoriskt värdefull står den till förfogande.

På jakt efter begagnat flygplan

I slutet av juli fick jag så plötsligt ett brev från flygklubben med uppmaning att köpa ett begagnat flygplan i England för ca 300 pund då vår Moth hade havererat (Se kapitel Motorflygplan).

Det var som tusan! Att köra sportbil och tälta har sin tjusning i ungdomens dar men att få göra en långflygning utomlands var helt enkelt toppen!


Efter några veckor styrde vi kosan till London och industribesöken fortsatte. Jag studerade samtidigt second hand-marknaden för skolplan och vi åkte runt till olika flygplatser, Croydon, Hendon, Heston m fl. Jag provflög många plan och läser nu i min flygdagbok namn som Swallow, Eagle, Spartan, Monospar, Handley Page "General Purpose", Evoy, Miles Hawk och Autogiro C 30 (ej påtänkt). Men alla var för dyra eller i för dåligt skick.

Den 1 september tänkte jag just telegrafera till Linköping för att få en större kostnadsram men vi åkte till Heston ännu en gång för ett sista försök. Och så, den gången stod oss lyckan bi. En "ny", sju år gammal Avro Avian med beteckningen G-EBXJ hade dykt upp. Den flög bra, motorn spann som en katt, farten uppgavs till 150 km/tim (dvs något snabbare än Moth) och kärran var nymålad i rödaste rött. Däcken var dåliga men försäljaren gav mig genast ett par nya. Efter en del prutningar fick jag ekipaget för 180 pund och fick telegrafiska sanktioner för köpet från klubben. Försäljaren bjöd oss därefter på en god lunch.

Kanske var jag en aning förvånad över hans bredvillighet att så billigt skilja sig från den egendom han talade så vackert om.

Men hur skulle jag få hem min fru och bilen? Att låta Maria ensam köra hem bilen var inte att tänka på bland annat för att hennes körkort bara var ett par månader gammalt. Det enda kloka var naturligtvis att sätta Maria och Corden på en båt till Göteborg. Men se det blev tvärt nej. Inga övertalningsförsök hjälpte. Min kära hustru - en envis, och modig, linköpingsflicka - insisterade på att flyga med mig hem. Kanske litade hon på mig. Det gjorde jag väl själv, men inte helt på planet. Det var dock ganska gammalt med okänd förhistoria.

Så Corden fick åka ensam till Göteborg och vi köpte flygkläder och kartor. Den 3 september tog vi oss till Heston och jag telegraferade till Linköping att vi skulle komma hem i övermorgon.

B or C		POST OFFICE TELEGRAPHS.		
Charges to pay s. d.		If there is doubt about the accuracy of any part of this telegram ring "Telegrams Enquiry" or call at the Office of delivery for free repetition.		
TIME OF RECEIPT		This form, and if possible the envelope, should accompany any enquiry other than by telephone.		
		Prefix. Time handed in. Office of Origin and Service Instructions. Words.		
2 20	78	78 C 1335 20 LINKOPING 17/16		
From				To
THE INFORMATION OVERLEAF WILL INTEREST YOU.				
INGENIOER BO LUNDBERG 86 PARKROAD KINGSTONONTHS = STYRELSEBESLUT KOEP BEGAGNAT FLYGPLAN STOP PENGAR TELEGRAFISKT JORDBRUKARBANKEN STOCKHOLM = = SAMUELSSON				



Avro Avian före starten från Hoston



"Tji fick du! Jag flyger med dig hem." Bilen just lastad på båten till Göteborg. Min hustru är en envis och modig flicka från Linköping.

Det var underbart fritt från formaliteter före starten på Heston. Ingen frågade efter vart vi tänkte flyga och ingen upptäckte att mitt certifikat just hade gått ut. Vi äntrade planet med Maria i framsitsen och kollade efter starten att talförbindelsen, med luftslang, fungerade. Kursen ställdes mot Ostende och jag steg till ordentlig höjd före Engelska Kanalen. Nödlandning i havet i händelse av motorstopp var inte tilltalande.

Vi övernattade i Ostende. Staden var i sorg, blommor och florbekämpade flaggor överallt. Det var drottning Astrids begravningsdag.

Nästa mål var Schiphol, Amsterdam. Efter tankning och lunch sattes kursen mot Hamburg således över Zuidersee. Det var en mycket längre övervattenflygning än över Engelska Kanalen så jag tog högsta möjliga höjd. Vi mötte åskväder med kolsvarta moln och skarpa blixtrar. Jag lade om kursen mer söderut, vädret blev bättre och snart passerade vi gränsen till Tyskland.

Motorstopp - Nödlandning

Men plötsligt smalt det till i motorn. Allt blev med ens tyst och stilla. Propellern stod som ett vertikalt streck.

Maria försökte tala i luftslangen men den hade gått av. Hon vände sig om och såg frågande ut. Undra på det! Jag pekade nedåt, en gest som jag tänkte kunde verka lugnande, men det var en rätt meningslös gest för att vi inte kunde stanna kvar i luften utan måste nödlända förstod naturligtvis Maria utan min hjälp.

Situationen var onekligen oroväckande. Det var bara skog inunder oss. En landning i trädtoppar överlevs visserligen ofta, men att behöva slå sönder klubbens ”nya” plan var i dystraste laget.

Men så, under den fortsatta glidflykten, upptäcker jag en grön fläck en bra bit föröver. En äng! Skulle jag nå fram? Och skulle jag kunna ta oss ner helskinnade? Min last var dyrbar.

Här må erinras om att övningar i nödlandning vid motorkrängel visserligen görs rutinmässigt i flygutbildningen. Men det är en ofantlig skillnad mellan, å ena sidan, att ha motorn på tomgång så att man kan dra på, om man t ex skulle komma för långt (varvid man alltså kan gå runt och göra om försöket) och, å andra sidan, att ha ”dödstopp” på motorn. Då *måste* första försöket lyckas.

Men turen stod mig bi. Jag hann fram till ängen, till och med med sådan marginal att jag i en 180-graders sväng i anflygning kunde se att ängen verkade någorlunda jämn. Men den var i minsta laget och omgiven av den höga skogen.

Med absolut lägsta fart och maximal vingglidning kom vi ner. Det var flera meter kvar till stängslet. Vi drog verkligen en lättnadens suck! Men så utsattes vi för ett nytt hot - låt vara mindre allvarligt - i form av en anstormande skara kor. De var förmodligen uppjagade av Avrons illröda färg. Vi gick till motattack och snart fick vi undsättning av tillskyndande ortsbor.

De kallade sedan på polis som kom och såg väldigt misstänksamma ut. Det var två år efter Hitlers ”Machtübernahme”. När ett engelskt plan landar undanskymt i en djup skog strax innanför gränsen kan det naturligtvis vara spionage. Vakt sattes ut. Efter en del parlamenterande fick jag dock tillstånd att försöka hitta felet på motorn och laga den.

Jag tog bort en del av motorplåtarna och fann att det på underplåten låg en mängd bultar och muttrar m m samt två ventilstänger. Men en ventilstäng fattades så det skulle inte gå att laga motorn. I övrigt fick jag alla pusselbitarna på sina platser.

Polisen skjutsade oss till värdshuset i byn som befanns heta Oldendorf. Vi fick en bit mat och sedan skjuts till Bremens flygplats. Jag anmälde mig för flygplatschefen och fick order att infinna mig nästa morgon för förhör. Jag hade med mig en av ventilstängerna och bad enträget att flygplatsens verkstad skulle göra en exakt kopia av den. Det beviljades.

Det visade sig emellertid att verkstaden inte snabbt nog kunde få fram rätt material. Ventilstången (ca 3 dm lång) var ett tunnväggigt rör av lättmetall, men det enda verkstaden kunde åstadkomma var en stång i massivt stål. Jag tog risken att motorn kanske skulle vibrera en del men nog skulle det väl klara sig fram till Linköping. Så jag bad dem göra en så lätt stålstång som möjligt men absolut måttkorrekt i ändarna.

Korsförhör

Förhöret av ett antal officerare dagen därpå var en upplevelse. Jag korsförhördes i flera timmar om vad jag hade gjort i England och dessförinnan i Frankrike - jasså flygtekniska studier, ach so! - och varför jag hade landat så nära gränsen etc. Och till råga på det hela upptäckte de grundliga tyskarna, vad varken engelsmännen, belgarna eller holländarna sett, nämligen att mitt certifikat var ogiltigt ---

Till slut lyckades jag dock övertala dem att ringa Sven Blomberg. Så skedde och Sven måtte ha talat kraftspråk ty därefter var tyskarna som en omvänd hand. Ventilstången levererades och på kommandoorden "Die Notlandungsabteilung heraus" körde en lastbil fram med en officer, en underofficer och ett antal mekaniker.

Jag fick ett säkerligen överdrivet intryck av att det fanns en mängd "nödlandningsavdelningar" längs gränsen till Holland som inte gjorde annat än att ta hand om mer eller mindre suspekta nödlandningsfall.

Maria ville naturligtvis följa med tillbaka till nödlandningsplatsen så att vi direkt kunde flyga vidare till Hamburg. Men nu var det jag som sa nej. Vid starten på den lilla skogsinhägade ängen fick planet inte ha ett enda onödigt kilo ombord. Det kunde bli kritiskt ändå, så Maria parkerades på ett café på flygplatsen med instruktion att vid ett visst klockslag stå på en viss plats vid startbanan.

Framkomna till ängen vid Oldendorf lämnade vakthavande poliskonstapeln militäriskt över vår Avro till chefen för nödlandningsavdelningen. Ordning skall det vara. Sedan gjorde avdelningen en minutiös inspektion av det engelskregistrerade planet. Man kan aldrig vara för säker.

Ventilstång från skogen

Under tiden började jag montera den ny tillverkade stålstången. Den passade exakt. I längd. Men skulle vibrationerna bli för svåra? Det behövde vi aldrig ta reda på. För just som jag med hjälp av de tjänstvilliga mekanikerna skulle provköra motorn inträffade det absolut mest osannolika som jag kunnat drömma om. En man kommer knallande fram över ängen viftande med en pinne i handen och frågar om den möjligen hörde till planet. Och visst gjorde den det. Det var min bortramlade felande ventilstång som mannen just hade hittat i skogen en bra bit från ängen.

Återigen en sagolik tur! Självfallet tog jag bort stålstången - som jag tog hand om som en souvenir för Linköpings Flygklubb - och monterade den riktiga, helt oskadda ventilstången.

Motorn provkördes. Den spann åter som en katt. Men nu gällde det att komma upp i luften. Det såg onekligen nätt och jämt ut. Jag samrådde med "avdelnings-chefen" och vi kom överens om att det nog skulle gå bra om jag tillämpade den klassiska metoden att ha folk som höll fast planet tills motorn kommit upp i fullvarv.

Så gjordes. Alla avdelningens mannar plus poliskonstapeln grep tag i undervingen, jag gav full gas och på överenskommet tecken av mig släppte dom taget och dök under vingen. Jag var i luften och strök, troligen med ett par meter till godo, över trädtopparna.

Efter 20 min (enligt min flygdagbok) landade jag på Bremenflygplatsen och stannade vid Maria, som lydigt stod där hon skulle med vårt handbagage. Hon klev raskt upp i framsitsen, någon vid startbanan gjorde honnör, vi var i luften och jag la ut kursen mot Hamburg.

Resten av bröllopsresan var sensationsfri. På trekvart var vi i Hamburg. Vi övernattade på flyghotellet efter en festmåltid, som vi tyckte oss värda.

Dagen därpå kom vi på 2,5 timme till Malmö/Bulltofta där vi tullade in och tankade. Och sen bar det av till Linköping där jag (efter en flygning på blott 2 timmar och 25 minuter) först roade mig med högst otillåten lågflygning över taken. Vi tog mark på ASJA:s flygfält, som nu syntes mig riktigt stort, den 6 september. Alltså blott en dags förse- ning.

På fältet stod min mycket gode vän Sven Werner för att välkomna oss. Sven var min skicklige medkonstruktör för bl a VIKING II och J22. Nu hälsade han oss som representant för flygklubben och jag överlämnade högtidligen stålventilstången som konkret ursäkt för den något försenade leveransen av klubbens andra flygplan.



Paret Lundberg före start till Stockholm för leverans till Stockholms-Tidningen. Planet (VIKING II) användes också av Svensk Filmindustri.