



LFK:s förste heltidsanställda.

av Lars-Åke Holm

Att vara den förste som erhöll A-diplom för glidflygare och den förste som i Sverige gjorde de flygningar som berättigade till C-diplom för segelflygare, är något som Olle Tidblom har rätt att vara stolt över. I maj 1943 blev han också Linköpings flygklubbs förste heltidsanställda med uppgift att vara stationschef och segelflyginstruktör. Olle Tidbloms flygarliv återspeglar i stora stycken bruksflygets framväxt i Sverige.

Född den 16 juni 1919 i Norrköping, växte Olle Bengt Gustaf Tidblom upp i denna stad, som i mitten och slutet av trettio-talet var ett av det civila flygets centra i Sverige. I ungdomsåren föreföll en trygg bana som tulltjänsteman vara utstakad, men Olles flygintresse skulle komma att ändra på det.

När Norrköpings Modell- och Segelflygklubb bildades 1935 var Olle en av de första medlemmarna. Det var under den tidsperiod när glidflyg hastigt utvecklades i Sverige. Flygplankonstruktionerna förbättrades, utbildningsmetodik och bestämmelser tog form, och utvecklingen i Tyskland, segelflygets hemland, insöps av entusiasterna i Sverige. En tysk vid namn Heinrich Kipp verkade som instruktör i NMSFK som låg

långt fram i utvecklingen.

Först av alla att erövrade det nyinstiftade A-diplomet var Olle Tidblom. Den fjortonde februari 1937 fullgjorde han de erforderliga flygningarna med en glidare av typ Grunau 9, kallad "Tuppen". Samma vår följde B-diplomet, som dock "bara" har nr 2, medan C-diplomet dröjde till maj 1938. Det har nummer 5, men är ändå ett "första", eftersom nummer 1 till 4 erhållits av segelflygare som fått sin utbildning i Tyskland.

Men detta räckte inte. Som det står i ett intyg från Norrköpings Automobil- och Flygklubb: "På grund av hans intresse och framgångar inom segelflyget har på sin tid klubbens vice ordförande bekostat Tidbloms motorutbildning till certifikat A:1 nr 4". Detta hände 1938. Det innebar rätt att motorflyga utan passagerare inom Sverige och krävde 15 flygtimmar. Steget till certifikat A:2 tog Olle året efter. En sådan komplettering tog 12 flygtimmar och berättigade till flygning med passagerare både inom och utom landet.

Andra världskriget bröt ut i september 1939 och det svenska försvaret fick nu politikernas uppdrag att snabbt göra något åt alla de brister som årtiondens försummelser orsakat. Ett sätt att snabbt få fler flygförare till flygvapnet, var inrättandet av en reservflygskola. I den skulle värnpliktiga som redan hade en tillräckligt god civil flygutbildning ges en komprimerad komplettering för att sedan kunna tjänstgöra som militära flygförare. Olle försökte komma med men blev inte antagen. Trots en lång kamp med många skrivelser till Flygvapnet förlorade han, och istället följde i mars 1940 en inkallelse till F 3 i Malmslätt som värnpliktig mekaniker. Han arbetade med S 16 Caproni och S 6 Fokker och följde även med som färdmekaniker. En tid var hans förband stationerat på



"Corren" ännas av Olle för flygning

Ljungbyhed i Skåne. En av hans kamrater var Arne Kjellström som han några år senare skulle komma att arbeta tillsammans med i Linköpings Flygklubb.

Från slutet av april till början av augusti 1941 fick han tjänstledigt från det militära för att flyga målbogsering i NAFK. Civila flygplan i bl a Norrköpings och Linköpings Flygklubbar fick på så sätt göra en insats för totalförsvaret.

Att han också var verksam med segelflyg visar de tre bevis som byggläda, biträdande segelflyginstruktör och segelflyginstruktör som den legendariske Tord Ångström utfärdade under 1941 och 1942.

Efter ytterligare två och en halv månads beredskapstjänst kunde Olle i slutet av oktober 1941 börja en anställning som kontrollant vid AB Flygplan i Stockholm. Man tillverkade de segelflygplan av typerna Grunau Baby och DFS Kranich som Flygvapnet och i viss mån KSAK anskaffade i början av fyrtioalet. Kontrollarbetet bestod dels i att granska tillverkade detaljer men också i att flyga det motorflygplan som drog upp segelflygplanen vid provflygningarna. I segelflygplanet satt då en kontrollant, Olles f d segelflyglärare, Heinrich Kipp. Strax efter provflygningen av det första flygplanet flyttade AB Flygplan verksamheten till Norrköping. Då de sista segelflygplanen levererats till flygvapnet fick företaget problem. Efter ägarbyte och försök med andra produkter utan framgång tynade AB Flygplan sakta bort.

Olle anställs i LFK

Genom sina kontakter i flygarkretsar runt om fick Olle i april 1943 ett erbjudande av Linköpings Flygklubb att som "stationschef" börja en



Klubbhuset, hem och arbetsplats

heltidsanställning den 1 maj. Anställningserbjudandet anger den furstliga lönen av 362:10 per månad och fri bostad. Det senare bestod av ett eget rum i det nyuppförda klubbhuset.

Arbetet innebar att sköta det mesta dvs "hålla flygande och rullande materiel med hjälpanordningar i användbart skick (mekanikertjänst); att föra journaler och böcker enligt luftfartsmyndighetens bestämmelser; att i viss utträkning vara behjälplig vid utförande av målflygningar samt att i viss utträkning även tjänstgöra som segelflyginstruktör och bygglédare. Arbetstiden utgör 48 tim per vecka". Det sista visade sig vara en chimär. Det egna intresset för verksamheten kombinerat med det faktum att han bodde på sin arbetsplats gjorde att det fanns arbete morgon, middag, kväll, vardag som söndag. Och semestrar blev det liksom aldrig några.

En episod som belyser både svårigheterna och entusiasmen i arbetet under krigsåren är följande. Under C-diplom-kursen sommaren 1943 hade man problem med att få tillräckligt bra termik för att kunna avlägga prov. Man beslöt att packa segelflygplanet i sin vagn och med gengasdriven dragbil på kristidsdäck åka till Ålleberg och flyga hang. Vägarerna var annorlunda då mot nu. Ner till Jönköping gick det ganska bra, men sedan ökade svårigheterna. I uppførsbackarna fick alla utom chauffören stiga av och skjuta på, och då och då avbröts färden för att laga punkteringar. Det betydde att ta av däckets av fälgen, lappa slangen, kränga på däckets igen och sedan pumpa. Vid Ålleberg räckte kombinationen gengasbil och mankraft inte till längre. Man kom inte upp! Vad göra? Någon kläckte idén att hyra ett par hästar hos närmaste bon-



Klart för bestigning av Ålleberg!

de. Och på det sättet drogs flygplanvagnen upp på Ällebergs topp. Belöningen kom nästa dag när fem C-diplom erövrades i perfekt hangvind.

På lärarkurs

Så pågick verksamheten fram till krigsslutet våren 1945. Det blev då åter möjligt att flyga privat, och flygklubbarna började se över sina möjligheter att utbilda nya piloter. Provflygare på SAAB arbetade som flyglärare på fritiden. Möjlighet att bedriva skolning på dagtid skulle innebära bättre utnyttjande av flygplanen. När den första civila flyginstruktörskursen hölls mellan den 22 oktober och 1 december 1946 på Bulltofta utanför Malmö i Ostermans regi, var Olle en av de sju eleverna. LFK betalade kostnaden, något som Olle dock fick "flyga av".

Skolningen tog nu ytterligare fart med i huvudsak Klemm 35, SE-AIX. Det innebar flygning i ett öppet flygplan, utan radio, och med en ganska summarisk teoriutbildning. Elevtillströmningen var god så som Olle minns det. Den första eleven som Olle tog sig an under hela utbildningstiden var kamraten från beredskapstiden, Arne Kjellström. En annan elev var professorn i flygtekniska ämnen vid Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm, Sten Luthander, som under en period när han arbetade med något på SAAB, passade på att skaffa sig praktisk flygerfarenhet.



En sista kontroll före flygpasset. En okänd i flygplanet och Olle på fotsteget.

1948 fick Olle och Arne tillfälle till både annorlunda och hårt arbete när klubbhuset och plåthangaren flyttades några hundra meter till sin nuvarande plats. Byggnaderna låg nämligen olämpligt till när den nya banan byggdes.

När LFK år 1947 beslöt att starta Östgötaflyg var avsikten att Olle skulle utföra flygningarna. Verksamheten kom att bli mycket blygsam under de första åren, detta trots inköp av flygplanet AGATON. Några försök till rundflygningsturnéer gjordes. Något som Olle särskilt minns var deltagandet i de första, jippobetonade försöken med flygdistribution av söndagsupplagan av några dagstidningar. Småflyg från när och fjärran samlades på Bromma. Tidningsbilarna anlände och tidningar slängdes in utan tanke på vare sig maxvikt eller tyngdpunktsläge och sedan spreds flygplanen igen som agnarna för vinden.

Ett missöde som dess bättre slutade lyckligt kan vara värt att berätta. Olle skulle vid ett tillfälle öva instrumentflygning i Klemm 35 SE-AIX med Claes Smith som säkerhetsförare. För att stänga ute synintrycken från omvärlden brukade man då flyga med en mörk huv som kunde fällas över den övande pilotens cockpit. Allt gick bra tills det var dags att avsluta och flyga hem. När Olle fällde tillbaks huvu, fick fartvinden fatt i den och slet loss den. Vid en snabb titt bakåt kunde de två ombord till sin förskräckelse se större delen av en stabilisatorhalva dalande som ett löv. Kvar på flygplanstjärten satt på ena sidan bara en rotstump och ett snedvridet höjdroder. Klemmen måste ha haft en mycket god grundstabilitet ty Claes Smith och Olle kunde flyga hem och landa utan ytterligare äventyrligheter.



AGATON får skidor

Till Stockholm

Efter sju arbetsamma men roliga år i klubben tyckte Olle att det kunde vara dags att pröva något nytt. Tillsammans med Arne var han i kontakt med Stockholms Flygklubb, som erbjöd båda arbete. Arne tyckte inte riktigt om vad han såg medan Olle tackade ja. Idag minner en liten silverbuckla märkt 3/9 1950 om uppbrottet från LFK.

Stockholms Flygklubb drevs vid den tiden mycket affärsmässigt och trivseln ville inte riktigt infinna sig. Tidningsflyget började nu på allvar, och en rad små flygbolag konkurrerade. Att som extrapilot flyga en flygning åt än det ena bolaget och än det andra, var inte ovanligt. Kraven från tidningarna och bolagsledningarna att leveranserna måste fram var hårda. Piloterna pressades hårt, flygplanen var dåligt utrustade med blindflygningsinstrument och avisningsanordningar saknades ofta helt. Som en följd av detta inträffade många haverier. Efter ett och ett halvt års anställning som flyglärare i Stockholms Flygklubb följde en kort tid som tidningsflygare på heltid vid Airtaco innan han slutligen lämnade den typen av verksamhet.

Bruksflyget expanderar

En ny epok inleddes 1953 när Olle tog anställning vid AB Jordbruksflyg, som med ett tjugotal Lill-Cubar och ett femtontal piloter utförde jordbrukspudring, skogsgödsling och till och med malmletning. Puder eller gödsellasten var måttliga 75 kg. Bristen på bra start- och landningsstråk, klena flygmaskiner och en allmän anda av legitimerad busflygning innebar att verkstaden ständigt var sysselsatt med att reparera sönderslagna Cubar. Själv lyckades Olle genom att vara vaksam och metodisk undgå haverier. De erfarenheter han gjort skrev han ner, och de användes sedan med Luftfartsverkets välsignelse vid puderflygningskurser.

AB Jordbruksflyg kom också att bli pionjärer med artillerieldledningsflyg i Sverige. En bit in på femtiotalet startade Armén försöksverksamhet med hjälp av AB Jordbruksflygs personal och flygplan. Olle kom att ta en mycket aktiv del i detta, vilket bland annat resulterade i att han fördes över till Armén från Flygvapnet. Fram till 1960 utbildades både förare och eldledare av AB Jordbruksflyg, medan verksamheten utvecklades och fick sin form. Under en tioårsperiod från 1955 och framåt hann det bli åtskilliga repövningar som artilleriflygare förutom civilt flygande åt Armén.

De ofördelaktiga kontrakten med jordbrukets organisationer, som innebar obetald väntan på rätt tillfälle att bespruta, kom att leda till AB Jordbruksflygs konkurs 1960.

Olle fick i juni 1960 anställning vid Ostermans, där han kom att stanna fram till april 1963. Arbetet gällde i första hand att flyga malmletningsuppdrag för SGU - Sveriges Geologiska Undersökningar - räkning.

Det var en verksamhet som han hade erfarenhet av från AB Jordbruksflyg. Dessutom blev det en del taxi- och fraktflygningar. Han kom nu i huvudsak att flyga Dornier Do-27 som Ostermans dessutom var generalagent för. När Armén köpte ett antal Do-27:or var det naturligt att Olle både fick hämta hem flygplanen från Tyskland och sedan flyga in arméförarna på typen.

Våren 1961 flög han under en tremånadersperiod i nordöstra Indien, där Ostermans hade fått ett kontrakt att utföra flygningar i anslutning till ett pipe-line-projekt. Att flyga till Indien från Sverige tog 58 timmar i luften. Olle minns tiden som en deprimerande men lärorik upplevelse inför all den misär han fick bevittna.

När malmletningskontraktet från SGU 1963 gick över från Ostermans till Värmlandsflyg, blev det plötsligt dåligt med arbete. Det ledde till att Olle fick anställning vid Rikets Allmänna Kartverk som pilot. Under de många åren sedan dess har han flugit olika typer av uppdrag för kartläggningsarbete och liknande ändamål. Han flög de klassiska Siebel-planen fram till 1970 när de togs ur tjänst. Dagen före nyårsafton 1970 fick han äran att flyga den sista flygningen med ett Siebel-plan ner till Malmen, där det nu ingår i de flygmuseala samlingarna. Olle har nu ett år före sin pensionering upphört med sina kartläggningsflygningar. Men det innebär inte att han slutat flyga. Sedan 1964 har Luftfartsverket använt sig av s k externa kontrollanter vid uppflygningar för certifikat. En av dem var och är fortfarande Olle. Inom sitt distrikt har han idag cirka trettio uppflygningar för A-certifikat per år, och han har hunnit avverka 1168 stycken t o m december 1982.

Under de gångna fyrtiofem åren har Olle Tidblom hunnit flyga över femtiotalet flygplantyper och samla på sig cirka 10 000 flygtimmar. När man summerar allt han hunnit ägna sig åt inom flyget finner man honom ofta mitt uppe i något nytt under utveckling. Att följa Olle Tidbloms verksamhet inom flyget, det är att följa det vardagsnära, nyttiga bruksflygets framväxt i Sverige.