



Foto: Per-Arne Nyhlén

## Kalle, vår trogne mekaniker

av Lars-Åke Holm

*Det är i januari 1983. I ett verkstadsutrymme i LFK:s gamla trähangar står den nymålade rörstommen till en Super Cub på ett par bockar. LFK:s mekaniker Kalle Gustafson visar och berättar om små detaljer och egenheter hos just detta exemplar. För inte så länge sedan var det kroppen till ett havererat flygplan. Nu håller den under Kalles kunniga händer på att renoveras för att återuppstå som en pånyttfödd, Fågel Fenix - en flygfärdig Super Cub.*

Karl-Erik Gustafson är LFK:s trotjänare i tillsynshangar och verkstad, verksam med översyner och reparationer på klubbens flygplan sedan 1954. Alla känner honom kort och gott under namnet Kalle.

Han föddes den 6/3 1922 i Norrköping, den stad han växt upp i och förblivit trogen under alla år, trots att arbetsplatsen sedan 29 år tillbaka ligger i Linköping. Under uppväxtåren hade han ungefär femton minuters cykelväg till flygfältet vid Kungsängen. Så småningom kom flygverksamheten vid fältet att bli en allt starkare magnet. Flygtidningar och modellbyggnadsartiklar spädde på flygintresset. En av lekkamraterna var Kalle Wallén, sedemera legendarisk mekaniker vid Kungliga Tekniska Högskolans Flygklubb på Skå-Edeby.



*Kalle under NMSFK-tiden "med tre måsar på bröstet och modell-flygplan i handen.*

Vid 13-14-årsåldern blev de två grabbarna medlemmar i Norrköpings Modell- och Segelflygklubb. De byggde modeller i en lokal på Teknis i Norrköping. Så ofta han hade möjlighet, hängde Kalle vid flygfältet. Där började han hjälpa till med sådant en grabb kunde klara av. En man som gick under namnet Stubbetorparn, men som egentligen hette Torsten Johansson, ägde en Puss Moth. Med den brukade han bedriva rundflygning på söndagarna. Kalle fick hjälpa till med att sälja biljetter och putsa på flygmaskinen, och ibland fick han en flygtur som tack för hjälpen.

Så småningom började Kalle också delta i de glidflygplan- och segelflygplanbyggen som klubben bedrev under ledning av P-O Persson, Kruska kallad. Kalle sågade spryglar, limmade och slet och blev med tiden kvalificerad som byggladare, godkänd av Heinrich Kipp, den lille tysken som i Norrköping lärde ut så mycket om segelflyg.

Stubbetorparn köpte en Waco (SE-AFF) och anställde en (bil-) mekaniker vid namn Erik "Jerker" Nilsson, som senare bytte namn till Lenngren. Kalles hjälp hade vid det laget blivit allt mer regelbunden och kvalificerad, och under åren 1937 - 1939 kom han tidvis att arbeta som hjälpmekaniker under Jerker. Till vardags arbetade han först vid International Harvester och sedan vid AB Kardbeslag, två firmor som inte hade det minsta med flyg att göra.

Strax före kriget tog Stubbetorparn ytterligare ett steg och bildade AB Nordisk Aerotjänst tillsammans med Knut Bjuhr. Samtidigt köptes ytterligare en Waco (SE-AED). 1939 erhöll Kalle fast anställning vid Aerotjänst.

Parallellt med detta arbetade han som byggladare i NMSFK. Som ersättning för det arbetet fick han gratis segelflygutbildning och erövrade A-diplomet 1938 och B- och C-diplom 1939, det senare med nummer 108. Men flygandet var ett dyrt nöje och han fick ägna fritiden åt andra aktiviteter som kanotpaddling och segling på Bråviken. Från 1939 kom

även ett annat intresse in i bilden. Han blev radioamatör och det håller han på med än i dag.

När kriget bröt ut tog försvaret Nordisk Aerotjänsts flygplan i anspråk för målgång. Alla flygningar skedde nu för försvarets räkning och därmed försvann också de löpande tillsynerna på flygplanen. De togs bara in till Aerotjänst för större översyner.

Under ett målflygningsuppdrag med Waco:n SE-AFF inträffade en tragisk händelse. Stubbetorparn flög och hade några officerare med som observatörer. Genom något misstag sköt ett luftvärnsförband skarpt och träffade flygplanet som störtade varvid de ombordvarande omkom.

Från Stockholm flyttade ett företag vid namn AB Flygplan till Norrköping. Man byggde segelflygplan av typerna Grunau Baby och Kranich åt Flygvapnet och KSAK. I bolaget arbetade redan en annan blivande LFK-medarbetare, Olle Tidblom, som Kalle kände sedan tidigare. Eftersom det började bli ont om arbete i Aerotjänst när många flygplan låg ute på målboisering, hade Kalle inte något emot att flytta över till AB Flygplan. Vana vid att bygga segelflygplan hade han ju redan. Han byggde nu sryglar tills han inte längre stod ut med att se en sådan. Han fick då byta jobb och sysslade sedan med att klargöra de nybyggda flygplanen före provflygning. Detta hann dock bara pågå en ganska kort tid.



*Värnpliktige mekanikern Kalle Gustafson vid en fena som tillhör vadå?  
En J20-atrapp?*

I augusti 1942 ryckte han in till militärtjänst vid F 11 i Nyköping. Där träffade han åter Kruska, som efter en tid som värnpliktig vid F 3 i Malmslätt tagit fast anställning och sedan flyttat över till F 11 när den flottiljen startades. Kruska hjälpte nu Kalle att bli placerad vid flottiljeverkstaden. Där kom han att arbeta med S 16 Caproni, B 4 Hawker Hart, Sk 11 Tiger Moth, Sk 15 Klemm 35, GV-38 och Stinson. När problemen med Capronins tillverkningsfel uppdagades, startades ett jättelikt arbete med att bygga om vingbalkar och andra trädetaljer.

Möbelsnickare från hela Småland engagerades i detta arbete. Kalle kom att ingå i ett arbetslag som sysslade med alla dess linor och trissor.

När han gjort färdig sin militärtjänst återvände Kalle till Norrköping. Han fick åter arbete på AB Flygplan. Men en kort tid därefter kom firman i svårigheter. Den såldes och de nya ägarna försökte sig på tillverkning av bilkarosser i trä och barnvagnar men utan någon egentlig framgång och firman tynade sakta bort.

Under den här perioden hade Kalle hjälpt till på Nordisk Aerotjänst, och där fick han på nytt en heltidsanställning. Första jobbet efter återanställningen blev ett halvårs mekanikertjänst i Karlskrona där företaget målbogserade.

1945 tog Kalle mekanikercertifikat. Det innebar inte i praktiken så mycket för arbetet, men gav rätten att ta det formella ansvaret och att signera loggböcker och dylikt.

När målflygandet upphörde vid krigsslutet fick Aerotjänst söka nya verksamhetsfält. Förutom de vanliga flygplansverkstadsjobben slog man sig på att bygga om flygplan. Ett stort sådant arbete var att tillver-



*Vilken schvung i klädsel och propellerryck!*

ka och installera puderaggregat i ett stort antal Lill-Cub'ar, något som gav Kalle stor erfarenhet av denna flygplantyp.

En dag under 1954 hade Arne Kjellström vid LFK ärende till Aero-tjänst. Det gällde en Cub-motor som skulle repareras. Arne och Kalle kände varandra sedan tidigare och pratades vid. Det slutade med att Arne erbjöd Kalle ett tillfälligt arbete på LFK. Avsikten var att arbetet bara skulle vara över sommaren, men på hösten anställdes han av Olle Esping. LFK fick därmed en heltidsanställd mekaniker och Arne kunde ägna mer tid åt flygning och mindre åt mekanikerarbete.

I april 1955 köpte LFK en hårt sliten Safir utan motor från SAAB. Det var det flygplan som bl a använts som experimentflygplan med pilvingar inför 29-arbetet i slutet på fyrtioalet. Den renoverades i LFK:s verkstad med bl a Egon Lundbergs hjälp. I april 1956 kunde den på nytt flyga försedd med en ny Gipsy Major 10 motor och med registrering SE-BNL.

## Cub - expert

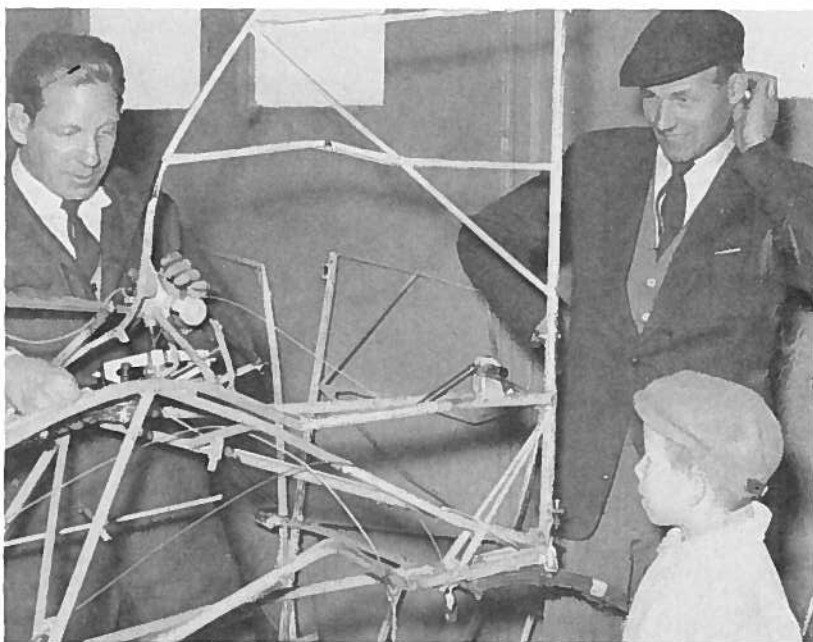
Ett arbete som återkommit då och då genom åren är omdukning av Cub'ar. I dag är Kalles kompetens på det området nästan unik. Sitt gedigna kunnande fick han hos Aerotjänst där dukning av Waco-flygplanen och Cub'arna varit rutinjobb.

Under 1948 - före Kalles tid i klubben - hade man köpt in två havererade Lill-Cub'ar (först SE-ASP och sedan SE-ATU) och renoverat dessa. Den första såldes direkt och gav pengarna som behövdes för att köpa in den andra, som blev kvar i klubben ända till 1963.

Kalle minns när nästa havererade Cub köpts in och skulle hämtas till klubben. Det var dagen före julafton 1956. Arne och han tog tillsammans hem den på en vagn dragen av en öppen Jeep. Det blåste halv snöstorm. Vindrutetorkarna fungerade inte och Kalle fick stå upp och torka av rutan var femtionde meter så att Arne skulle se att köra.

Ytterligare tre havererade Cub'ar har köpts in genom åren för att renoveras och sedan säljas. Det var SE-CBR 1953 (som stannade i klubben i tio år) och LN-NAO 1958 som blev SE-CLR och nu till slut den i inledningen nämnda maskinen. Med hjälp av sådana här arbeten har beläggningen på verkstaden kunnat jämnas ut. Ett arbete av den här typen ställer ju inga krav på att vara färdigt en viss dag, utan får ta den tid det tar. Kostnaden för "utfyllnadsarbetet" får man igen när flygplanet säljs.

För ett par år sedan tillkom ett nytt slags arbete. Kalles gedigna flygplankunnande och särskilt hans dukningserfarenheter togs då i anspråk av det blivande Flygvapenmuséet i Malmslätt. Först renoverades en Gipsy Moth i LFK:s lokaler. Kalle fick då hjälp av Nils Häggkvist som en gång i tiden varit med om att bygga Mothar på ASJA. Mothen finns nu på Malmö Tekniska Museum. En andra Moth i version Sk 9 Trainer



*"Hur kunde det bli så här!" Kalle och Arne Kjellström vid en misshandlad Cub-stjært.*

iordningställs nu ute på Malmen. Förhoppningen är att därefter få ta itu med en unik Thulin G.

Att duka om höjdrodret till muséets Siebel var kanske inte så besvärligt, men definitivt nervpirrande var det att duka om vänster yttervinge på Catalinan på Malmen. Det är åtskilliga meter ner till marken från Catalinans vingar och utan arbetsställningar blev omdukningen en akrobatisk utmaning.

Klubbens flygplan har växlat, men arbetet att hålla dem flygande har alltid varit lika viktigt. Ett stillastående flygplan kostar bara pengar. Kalle har dock inte varit ensam om jobbet. Det har oftast funnits en eller flera klubbmedlemmar med mekanikercertifikat som på sin fritid gjort periodiska tillsyner. Under senare år har han tidvis haft pryoelever och elever från SAAB:s verkstadsskola som kommit för att få praktik. Arbetet i verkstaden är oftast oglamoröst och odramatiskt. Men Kalle kan berätta om när han från "parkett" kunde bevittna hur han fick ett "reparations-objekt". Det hände sig i mitten av sextioalet att en av klubbens dåvarande två Musketeers fick ett magnetfel på Visby flygplats. Kalle flögs över av Holger Blomstedt i den andra Musketeeren tillsammans med nödvändiga reservdelar för att reparera. Under vingen på den trasiga flygmaskinen bredde Kalle ut en vit duk och på den lade han delarna efter hand som de skruvades bort. Tre viktiga skruvar var han särskilt rädd om och en av de närvarande ombads hålla ett särskilt



*Nils Häggkvist och Kalle framför den renoverade Gipsy Mothen före leveransen till Malmö Tekniska Museum.*

*Foto: Saab-Scania, Åke Andersson.*

öga på dem. Det löste denne genom att stoppa dem i fickan. Reparationen tog sin tid och eftersom några hade bråttom att komma hem beslöts att alla utom Kalle och hans "chaufför" skulle åka hem i den hela Musketeeren. Sagt och gjort. Vad ingen tänkte på var att tre små skruvar också åkte med i riktning mot fastlandet. En stund senare var det dags att sätta dit skruvarna, men de fanns bara inte. Misstanken föddes att de kanske var ute och flög. Man slog raskt på radion i den nu nästan flygfärdiga maskinen och ropade upp den hemåtvändande. Där kunde man ju snart konstatera att man hade skruvarna så det var bara att vända. Visby TL ville vara hjälpsam och gav den återvändande maskinen klart att landa på det grässtråk som finns strax söder om stora banan, detta för man inte skulle behöva taxa så långt. På något vis missbedömde piloten landningen, kom in för långt fram men försökte ändå fullfölja landningen, vingen klippte i ett staket med järnstolpar som delvis doldes av växtligheten, flygplanet studsade opp igen över ett stort hål i marken och föll sedan nästan rakt ned. Ingen skadad men rejäla plåtskador i ena vingframkanten och motorkåpan blev resultatet. Hur sedan Kalle kunde göra en provisorisk lagning och få myndigheternas godkännande



*Efter Kalles handpåläggning kan man känna sig trygg.*

*Foto: Per-Arne Nyhlén.*



för flygning är en annan historia.

Arbetsmiljön i den gamla trähangaren blev efter hand allt mer otidsenlig. Det tog lång tid att få upp värmen med hjälp av vedpannan kalla vintermorgnar, och hangargolvet var kallt och dragigt. Det innebar en stor förbättring när den gamla plåthangaren 1978 byggdes om till en ljus och varm verkstadslokal.

Hur har då Kalle trivts i LFK under alla dessa år? Respekten var stor för alla fina ingenjörer från den stora flygplanfabriken när han kom till klubben. Det hade varit noga med tilltal och rangordning på Aerotjänst. Snart kom han dock underfund med att fina kunskaper i något avancerat system i ett SAAB-flygplan inte nödvändigtvis innebar att personen var lika kunnig i vardagsnära handhavande av t ex en Cub. Och klubbens medlemmar visade sig vara både vänliga och trevliga att ha att göra med. Och på den vägen är det än idag.

Kalle är en profil i klubben. Skulle någon klubbmedlem handskas med ett flygplan på ett i Kalles ögon mindre lyckat sätt, får han genast veta det, och nåde den slarver som taxar ett flygplan så oförsiktigt att han lyckas blåsa in skräp i hangaren. Men hans mer eller mindre stränga påpekanden är bara fråga om uppfostring som ytterst är till allas bästa. När han framåt kvällen återvänder hem till Norrköping - och det kan ta en stund extra innan han kommer iväg om det finns någon att få en pratstund med - är det kanske för att med stationssignalen SM5GAA anropa någon annan radioamatör i etern. Och på QSL-kortet återfinns ett favoritmotiv, en Waco YKC, i Kalles ögon ett av de finaste flygplan som byggts.

För övrigt, hittar ni inte Kalle på LFK leta på Læsö, Kalles smultronställe.

**SWEDEN**  
**SM5GAA**

**Karl E. Gustafsson**  
Husebygatan 5 B  
**S-602 28 NORRKÖPING**



*Klubbhuset 1980.*

*Foto: Saab-Scania, Åke Andersson*