



Foto: Per-Arne Nyhlén

Mister Cub

av Lennart Berns

När jag var några meter från kraftledningsstolpen small det till utav h-e och motorn stannade! Jag styrde Cuben mot några ungbjörkar för att mildra kraschen. Men när trädtopparna började slå mot durken tog motorn igen. Jag kunde hanka mig hem och landa. Den gången var jag lite skraj.

Den som berättar är Arne Kjellström, världens mest erfarne Cub-pilot med över 14 tusen timmar på typen. Mellan 17 och 18 tusen timmar totalt. Från Lill-Cuben J3 till DC-7. Flygböckerna fyller en hel bokhylla. De berättar om tjänsten som flyglärare, om artilleri- och helikopterflygning i armén, om inspektion av kraftledningar över hela Sveriges land och om många flygäventyr, men framförallt om Arne Kjellström själv. En färgstark flygarprofil som nu efter trettio år hängt in flygaroverallen i garderoben.

Berättelsen om Arne Kjellström hade platsat i vilken flygbok som helst. Att hans mera utförliga presentation hamnat i denna bok har dock sina speciella orsaker. Det var nämligen i Linköpings Flygklubb som Arne Kjellström började sin flygarkarriär och det är Linköpings Flygklubb som han varit trogen genom alla år, trots lock och pock från bland andra ett av våra större flygbolag.

Arne Kjellström är grabben från Småland med ett brinnande intresse för mekaniska ting. Små omständigheter ledde inte direkt till flygets värld utan till bilar och bilmotorer. Att det ändå blev flyget berodde på de slumpens skördar som sås av värnplikt vid flygvapnet, bra och inspirerande chefer, dåliga arbetsmarknadskonjunkturer och en ledig plats som hjälpreda på Linköpings Flygklubb.



Arne Kjellström framför en Fokker under värnpliktstjänstgöringen i början av kriget. Det var i en Fokker han fick sitt luftdop. Fokkern ympade in flygbacillen i Arne för resten av livet.

Alltihopa började på våren 1940. Då ryckte Arne Kjellström in som värnpliktig bilförare vid Kungliga Östgöta Flygflottilj på Malmen, ty så hade inskrivningsförrättaren bestämt. Men det där med bilförare varade inte så länge. Ljudet av flygmotorer som varmkördes och Fokkrarnas dans över Malmen fick flygintresset att slå ordentlig rot i den tjuogoåriga ynglingen och gav honom ingen rast, ingen ro. Arne Kjellströms försynta förfrågan om omplacering och chefer som såg vilken låga som spirade i den unge flygsoldaten samverkade till att Arne efter bara några veckor fann sig förflyttad till en av divisionernas markstyrkor som hjälpmekaniker. Den som fattade beslutet var flottiljchefen Gösta von Porat, en strong chef som Arne fortfarande minns med värme och vördnad.

Den första perioden på Malmen blev inte särskilt lång. På sensommaren drog sig divisionen med J 11:orna ner till Ljungbyhed i Skåne för att bättra på garden mot söder och Tyskland. Arne hamnade på stabsexpeditionen i en flygel på nuvarande Flygarhallen. Kaptenen Schoug var hans chef, en rättfram man som genast genomskådat sin flygsoldats nyväckta flygpassion. När en officer från eskaderstaben var på Ljungbyhed för att göra sina rundor för flygtillägget fick Arne hänga med i Fokkern. Det blev hans luftdop. Arnes chef hade betämt att expeditionssoldaten behövde "rystas om" ett tag. Det blev många Fokker-flygningar för Arne den sensommaren, och flygbacillen hade bitit sig fast för alltid.

Efter Ljungbyhed följde en sejour på flottiljen i Karlsborg där det vankades flygning i inmönstrade Ju-52 med legendariske Ernst Roll vid spakarna. "Sätt Arne i aktern så det slänger ordentligt" tyckte hans chef som hyllade dåtidens tillväjningspedagogik.

Efter Karlsborg blev det Malmen igen, under dåvarande sergeanten Guander, numera känd som berättare av roande flygrövarhistorier. En dag sporde Guander om inte Arne Kjellström vore road av tjänstgöring i Boden, på den tiden mera gudsförgädet än dagens slätstrukna anpassning till resten av Sverige. För Arnes del var det ingen tvekan. På hösten 1940 befann han sig på 2. spaningsgruppen där han som mekaniker flög i baksits med von Porat. Ett och ett halvt år kom det att bli i Boden med kommendering till flygtjänstgöring som flygmekaniker. Därefter muck. Men såg den vardagsid under beredskapen som varade beständigt! Två sysslolösa månader i det civila blev det. Sedan kallade fanorna. Det ansågs sannolikt med ett tyskt anfall från Norge och Sveriges vapenföra män ställdes på krigsfot. Arne Kjellström fortsatte i sitt tidigare jobb som mekaniker och skaffade sig god praktik.

Kriget tog slut. Arne Kjellström ville skaffa sig ett civilt mekanikercertifikat, skickade in papperen från den militära praktiken och trodde att det räckte. Men icke! På motorsidan var inte praktiken tillräcklig, och Arne kastade sig därför med huvudet före ner i bilmotorer vilka ansågs väl så lika flygmotorer. Kolv som kolv, vevstake som vevstake. Men känslan för motorer upparbetades.

Arne Kjellström var efter sin flygvapenpraktik och efter de lärospån han hyvlat i bilverkstaden som klippt och skuren för en utannonserad plats som mekaniker i Linköpings Flygklubb som redan då var en av landets ledande och mera framstående. Året var 1946. Mekanikercertifikatet kom som ett brev på posten 1947. Samma år tog Arne Kjellström flygcertifikat och inledde därmed en karriär som imponerar till och med på redaktörerna för Guinness Rekordbok!

— Det var inga märkvärdigheter på den tiden, säger Arne Kjellström blygsamt. Jag hade småfuskat i flygvapnet. Efter sex timmar gick jag EK, alltså flög ensam för första gången. Samtidigt passade jag på att ta segelflygcertifikat, också i Linköpings Flygklubb. Jag vill minnas att det var SG-38 vi hade, en konstruktion som förde tankarna till Otto Lilienthal på 1800-talets slut.

Motorflygutbildningen skedde först på Klemm 35 som flygklubben fått ärva från flygvapnet. Därefter kom Piper Cub J3 in i bilden, och föga skulle väl Arne då ana att han efter trettio år skulle vara den person i världen som hade mest erfarenhet av Cub!

Flyglärare var Olle Tidblom som var något av dåvarande Linköpings Flygklubbs allt i allo. Han var mekaniker med trollspö, flyglärare och administratör. Efter diverse turer hamnade han på Kartverket som flygfotograf och en av dem som sett till att Sverige fått en rättmätig plats på kartan.



Arne Kjellström klar för start i Linköpings Flygklubbs Klemm 35 med vilken han bogserade segelplan för att få flygtid.

Vid den här tiden, 40-talets sista år, var Linköpings Flygklubbs verksamhet till stor del upphängd på J3-Cubarna. De hade ursprungligen inköpts som surplus av Albin Ahrenberg. Klubben hade ett par Cubar för skolflygning och uthyrning. Vidare byggde man upp Cubar som skadats eller havererat. Härigenom fick klubben välbehövligt ekonomiskt tillskott när planen såldes vidare i reparerat skick. Arne Kjellström var med om dessa reparationsarbeten. För att skaffa flygtid bogserade han segelplan med Klemmen eller följde med Olle Tidblom när denne kuskade runt i bygderna som rundtursflygare. Planet som då användes var klubbens slagskepp, en fransk Caudron Pelican med spaken hängande i taket.

50-talet närmade sig. Olle Tidblom hade försvunnit. Claes Smith var skolchef. Lärare var de båda Saab-provflygarna Olle Hagermark och Howard Jacobsson. När den senare omkom i ett haveri med en av prototyperna för Flygande Tunnan slutade också Olle Hagermark med flygningen. I stället var det Arne Kjellström som 1950 skaffade B-certifikat och flyglärartillstånd. Utbildningen skedde på Piper Cub i LFK. Den tidens B-certifikat, som är den lägsta klassen trafikflygarcertifikat, var betydligt mera krävande än dagens. Det innehöll allt det som krävdes för instrumentflygning. I-beviset var ännu inte uppfunnet. Arne fick tjugo timmar instrumentflygutbildning.

— Jag tyckte inte det var svårt, säger Arne Kjellström. På den tiden fanns inga sofistikerade navigerings- och landningshjälpmedel, bara en och annan rundstrålande fyr. Nere på kontinenten fanns ett blindlandningssystem som kallades för GCA. Instrumentflygning bestod mest av klocka och kompass och att ligga rätt på vingarna.

Flyglärartjänsten innebar mycket jobb och Arne Kjellström blev praktiskt taget mantalsskriven i Cub. Flygdagböckerna berättar om 800 timmar årligen, vissa dagar kunde det bli 8 timmar i luften. Arne trivdes fint, så fint att han inte reflekterade över att börja som pilot på SAS. Nog hade han kvalifikationer, alltid! SAS krävde vid den tiden bara 300 timmar. För Arne var det främst två skäl som avgjorde att han stannade. Dels fick han en löneförhöjning i flygklubben på 300 kronor i månaden vilket gav en lön som inte var fy skam jämfört med den tidens lågavlönade flygstyrmän i trafikflyget, och dels trivdes han fint i klubben.

— Då som nu var det väldigt fin kamratanda och en härlig sammanhållning, säger Arne. Som flyglärare gick han dock miste om tävlingsflygandet. Sådana var bestämmelserna för flyglärare. Arne Kjellström hade tidigare varit en framstående tävlingsflygare. 1949 vann han tillsammans med Lars Grönlund den första Riksmotorflygtävlingen.

— Cuben var fin som skolplan, minns Arne Kjellström. Men den var svår att sidvindslanda om man inte kunde konsten. För jämviktens skull flögs planet från baksitsen. När lärare var med fick han alltså sitta där fram. I start och landning lutade man sig åt höger för att eleven skulle se

hastighetsmätaren. Det fanns bara en instrumentbräda, och den satt där fram.

Cubarna var mycket pålitliga arbetshästar. De gick i ur och skur utan det minsta lilla tillbud. Tillströmningen av elever var stor. Många var teknologer från Tekniska Högskolan i Stockholm. Den svenska flygindustrin befann sig i början av 50-talet i kraftig expansion, och det gällde att ta tillvara begåvningarna. Saab inrättade därför flygstipendier för att locka till sig kvalificerade tekniker. Linköpings Flygklubb svarade för en stor del av teknologernas flygutbildning. Kullar på tio teknologer var inte ovanligt. En annan klubb som var engagerad i den här verksamheten var Tekniska Högskolans Flygklubb som också hade tre Saab Safirer till sitt förfogande. Förutom att vara rekryteringsbefrämjande för svensk flygindustri gav flygutbildningen även nog så nödvändig känsla för flygning hos dem som senare skulle sätta sig ner för att konstruera.

Arne Kjellström mäktade efter en tid inte med all flygutbildning själv. Dels hade verksamheten i klubben svällt ut och dels hade Arne fått ett annat engagemang som vi skall se senare. Han anmälde läget för klubbens motorflygchef och sedermera ordförande, den kände provflygaren vid Saab, Bengt Olow. Bengt Olow hade en gång i tiden varit framstående flyglärare på krigsflygskolan i Ljungbyhed och hade många försänkningar kvar. Härigenom kom det sig att Arne fick kollegor som Valter Andersson, Nils "Mora-Nisse" Carlsson och Bengt Damberg. Samtliga var flyglärare från Ljungbyhed. Valter Andersson hoppade av det jobbet och fick i stället kontrollflygarjobb av splitternya Drakar när han inte flög Cubar för Linköpings Flygklubb. Andra som passerade revy som flyglärare var Harri Jalonen och Sven-Erik Larsson.

1953 inledde Arne Kjellström en ny karriär, den som artilleriflygare i armén. Artilleriflyg i sin primitivaste form fanns redan i slutet av 1800-talet och till första världskrigets slut. I korgar som dinglade under förankrade ballonger satt observatörer som på telefonlinje rapporterade de egna artillerinedslagen. Observatörernas position var utsatt. När ett fientligt jaktplan närmade sig kastade sig korgmänniskorna med ett patriotiskt vrål ut över sargen och utlöste de primitiva fallskärmarna. Ballongobservatörerna var de första militärer som utrustades med fallskärm. Vanliga flygare fick inte bära dem. Det skulle försämra stridsviljan och stridsmoralen, ansåg lantmilitärerna som satt i den tidens flygvapenledning.

Ballongobservatörerna ersattes på tjugotalet av spanare i konventionella flygplan. Inte sällan var det spanaren, en arméofficer, som var chef i planet. Inte piloten. Han var chaufför. Artilleriflyg med flygplan förekom i vårt land under 20- och 30-talen. Idén togs upp igen i början av 50-talet. Men då hade armén inga utbildade flygare. Därför gick budet till erfarna civila flygare som var villiga att underkasta sig en grundutbildning samt inordna sig i ett repetitionsutbildningssystem. Arne

Kjellström var inte sen att nappa och han fick transport från flygvapnet till armén med värnpliktig sergeants grad.

Arne Kjellström var sällsynt lämpad för jobbet som artilleriflygare. Han var en duktig och erfaren pilot, och flygplanet som användes var en utvecklad Piper Cub, mera känd som Super Cub. Det fanns ingen vid denna tid som kände Cuben och dess begränsningar bättre än Arne. Artilleriflygning, som innebär att enligt ett särskilt lägesangivningssystem tala om var de egna granaterna slår ner över fientligt territorium, går i huvudsak så till, att artillerieldningsplanet rusar fram i högsta fart på lägsta höjd, tar upp i en halsbrytande wing-over, rapporterar samt dyker ner i lingonriset. Cuben, som i svensk militär skepnad fått beteckningen TP 51, var utmärkt lämpad för uppgiften. Den speciella artilleriversionen klarade av avancerad flygning och den var dessutom högvingad. Nuvarande SK 61 Bulldog med sin låga vinge är betydligt sämre, men ett offer på försvarsgrensamordningens altare.

Arne Kjellström gjorde sina kurser och sina repetitionsövningar, varvade med flyglärarygget i Linköpings Flygklubb. Hans talang som artilleriflygare upptäcktes nästan genast, och det dröjde inte länge förrän den forne novisen blev lärare, en av de bästa. Han kom att avancera till flygavdelningschef, något som normalt bara förbehålls aktiva befäl. Hundratals blev de elever som Arne utbildade för vårt lands försvar.

Artilleriflygets domäner låg i Boden, en plats som Arne mindes från sin flygvapentid. Boden kom att bli Arnes andra hem under tioårsperioden 1953 - 1963.

I slutet av 50-talet föddes i armén de första tankarna på eget helikopterflyg. Helikoptrarna hade visat sin stora nytta under Korea-kriget. Användningsområdet var främst evakuering av sårade. Vetskapen om snabb vård visade sig vara i hög grad befrämjande för stridsmoralen. Men helikoptrarna kunde också användas för mycket annat. Med på listan över nyttigheter fanns landsättning av jägarförband, rekognoseringar och underhållstransporter till utsatta förband.

Innan armén skaffade egna helikoptrar skedde utbildningen av förare hos Ostermans. Förarna var i likhet med de flesta artilleriflygare värnpliktiga. Arne Kjellström, pigg på det mesta om flyg, var icke förvånande en av de första eleverna. Utbildningen bedrevs på Bell-47.

Helikopterflygningen innebar en ny karriär för Arne Kjellström. Samtidigt höll den honom borta än mera från jobbet i Linköpings Flygklubb som fick förstärkning på lärarsidan med Hans Andersson, numera driftig kårchef för Frivilliga Flygkåren och chef för KSAK Motorflyg.

— Egentligen tyckte jag aldrig riktigt om att flyga helikopter, avslöjar Arne Kjellström. Man fick sitta och passa hela tiden. En vanlig flygmaskin flyger sig ju själv.

När arméns helikopterflyg organiserats med egna helikoptrar kom

verksamheten att förläggas till Boden. Det rådde en hejig pionjäranda de första åren. På fältet i Boden var aktiviteten alltid hög. Kanske drev optimismen utvecklingen för fort. En dag landade en ström av B 18, flygvapnets gamla trotjänare sedan mitten av 40-talet, på fältet. Likt jockey som tas till veterinären för den sista sprutan visste de väl föga om det öde som väntade dem. Knappt hade de bogserats bort till fältkanten förrän skrotnickar med skärbrännare kastade sig över dem. Motorerna föll med dova dunsar till marken. B 18 skulle väck ur flygvapnet, ty så hade bestämts. De sista dödades i Boden och året var 1960. Ingen sparades för eftervärlden. Idag satsar flyghistoriska entusiaster flera miljoner kronor på att restaurera en B 18 som återfunnits på 27 meters djup i Härnösands hamninlopp. Arne som åsåg slakten tyckte det var för djävligt. Ty Arnes hjärta klappar starkt för det flyghistoriska.



Piper Cub J-3 skulle komma att bli Arne Kjellströms arbetsplats under många år. Den hade en 65 hkr Continentalmotor som gav planet den svindlande farten av 95 kilometer i timmen på sommaren och 110 kilometer i timmen på vintern när luften var kall.

På Arne Kjellströms flygarlyra finns minsann många strängar. En ny anslag han 1956 när han började med flyginspektion av kraftledning. Det är en alldeles speciell konst som kräver mycket av sina utövare. Flygskicklighet, precision och gott omdöme är några av ingredienserna. En lätt match för Arne!

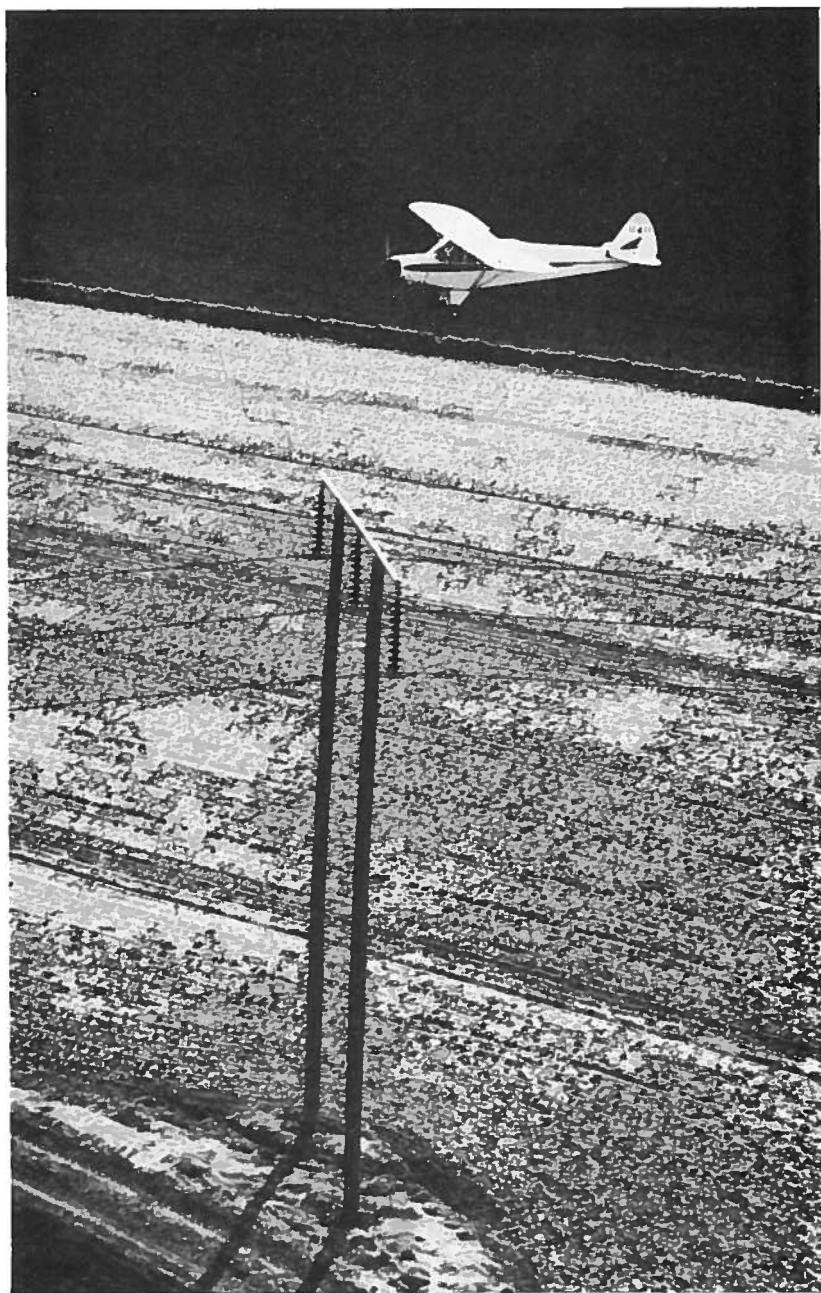
Inspektion av krafledningar från luften kan indelas i fyra moment. De två första är att kontrollera isolatorerna från båda sidorna. Det tredje momentet är att titta till infästningarna och det fjärde att kontrollera stolpar och stag. Flygningen måste ske i låg fart och på bara några meters avstånd från ledningar och stolpar. Inspektionen sker oftast mornar och kvällar för att undvika turbulens.

Arne Kjellström kom att flyga för alla de stora kraftbolagen: Vattenfall, Sydkraft, Uddeholm, Krångede för att nu nämna några. På sex år hade han flugit längs varenda kraftledning i Sverige. Sedan började det om på nytt. Huvuddelen av tiden flög han för Östgötaflyg som är Linköpings Flygklubbs bruksflygföretag. Intäkterna från verksamheten kom klubben tillgodo. Planet som användes var naturligtvis Cub. Arne kom också att inspektera ledningar från helikopter. Han var då tjänstledig från klubben och jobbade för numera avsomnade Helikoptertjänst AB.

Att flyga kraftledning är ingalunda riskfritt, men de drygt tjugo år som Arne höll på hände honom inget. Det allvarligaste tillbudet var det som refereras i ingressen till detta kapitel. När motorn stannade var Arne på bara några meters avstånd från en 130-kilovoltsledning. Teknis i Stockholm och Vattenfall undersökte noga, men kunde inte hitta några förklaringar. Det troliga var att spänningsfältet runt stolpen fick motorns magneter att sätta i halsen. En annan teori var att ozonfältet kring ledningarnas infästning helt enkelt kvävde motorn. Nu finns en "Lex Kjellström" som reglerar hur kraftledningar skall inspekteras från luften.

1967 gick den fortfarande unge Arne Kjellström ur värnpliktsåldern och skulle därmed fått sluta med artilleri- och helikopterflyg i kronans maskiner. Men han var alltför värdefull att mista. En särskild bestämmelse kom till och Arne fick hålla på ytterligare några år. 500 helikoptertimmar blev det sammanlagt. Ganska mycket för en som lyfter sig själv i håret! Så beskriver Arne helikopterflygning.

Av allt det flyg som Arne Kjellström sysslade med, minns han helst jobbet som flyglärare. Och nog minns eleverna Arne alltid. En lugn och fin pedagog som aldrig hetsade upp sig. De grövsta fadäserna kommenterade han med en finstämd gliring. Sprakfålar på klubben höll han bakom ryggen, ty han hyllade ungdomlig flygarglädje även om den ibland gränsade till det otillåtna. Klubbmedlemmarna ser upp till Arne som sin farsa. I hans ansikte är det alltid glada miner. Också när han fick snö i hjulkåpan på en Stinson och voltade över på rygg mitt framför näsan på klubbkompisarna.



Super Cub PA-18 ersatte så småningom Lill-Cubarna och är fortfarande arbetshäst i Linköpings Flygklubb. Arne Kjellström använde den bland annat för flyginspektion av kraftledningar.

Foto: Per-Arne Nyhlén.

Arne minns de allra flesta av sina elever. Några har fått en stjärna i marginalen. En är speedwayvärldsmästaren Ove Fundin.

— Han hade en fenomenal förmåga för avståndsbedömning, minns Arne.

En annan elev var Rolf Bandell som sedermera hamnade på Transair. Vänskapen med honom och andra höga befattningshavare på charterflygbolaget gjorde att Arne för ett halvår satt bakom spakarna på DC-7. Det var på 60-talet och han hade tjänstledigt från flygklubben. Någon fast anställning i Transair blev det dock inte. Arne tyckte helt enkelt inte det var kul och han längtade tillbaka till flygklubbsskompisarna.

DC-7 var inte det enda stora flygplan som Arne Kjellström fick stifta bekantskap med. Under en kraftledningsinspektion hamnade han på Gunnarn i södra Lappland samtidigt med en av flygvapnets Catalinor. Ur Catalinan steg befälhavaren, en fanjunkare med öknamnet Dunken, och frågade Arne om han inte kunde greja en inflygning på Cuben.

— Visst, svarade Arne, men bara om du flyger in mig på Catalinan! Sagt och gjort. Det var på den tiden när flygbränslet var billigt och bestämmelser tånjbara. Dunken fick flyga in sig på Cuben och Arne gjorde ett antal godkända landningar med Catalinan på Gunnarn.

En annan person med svenskt världsrykte som Arne Kjellström mött under sin långa och spännande flygkarriär är Albin Ahrenberg. I en sjä-larnas förening blev de båda goda vänner, och Arne vederfors en stor ära: han blev medlem i Albins jaktlag!

Albin Ahrenberg, mannen som betytt mera än de flesta för att göra Sverige flygsinnat, var en egensinnig person. Arne Kjellström har många minnen. Vid ett tillfälle satt Albin och Arne i den förres skogsstuga och smuttade på en Standard Selection efter en lyckad jakt när två av Albins kompisar knackade på dörren. De var kaptener i SAS som nyligen kommit hem från Bangkok med fin whisky till Albin som present. — Kan inte fan dricka sån här smörja, sa Albin och slängde de redan upphållda glasen i brasan med en häftig explosion som följd.

Arne Kjellströms flygning fick ett abrupt slut 1977. Han var i Norrland och flög kraftledningsinspektion när han nåddes av luftfartsverkets långa arm. Man hade upptäckt några hack i EKG-kurvan efter att Arne gjort sin årliga läkarundersökning. I byråkratisk jätteiver, utan minsta gnutta psykologi, beordrades Arne ta tåget hem till Linköping. Det blev nya undersökningar. Den ojämna kurvan fanns kvar och Arne blev landsatt för gott.

Numera lever Arne Kjellström som glad och spänstig pensionär, friskare än någonsin. Han är sig lik, frånsett att magen vuxit en smula i marschriktningen. Kontakterna med flygklubben har han kvar. Men den huvudsakliga sysselsättningen är att restaurera och köra sportbilar. — En har ju alltid varit något av playboy, flinar Arne.



FLYGAREVETERAN

Vid en festlighet på Linköpings flygklubb under onsdagskvällen avtackades flygläraren och trafikflygaren Arne Kjellström i samband med sin pensionering för de drygt 30 åren i flygklubbens och Östgötaflygs tjänst. Han är en av Sveriges mest kända flygare och han har nära 18 000 flygtimmar på konventionella plan och helikopter. Alla dessa timmar har flugits manuellt utan autopilot. På bilden tackas Arne Kjellström (t h) av klubbens ordförande Olof Esping.

(ÖC 21 december 1978)