



Foto: Saab-Scania, J Carlsson.

## Flickdrömmen

av Eva B Aldenstedt

*Egentligen minns jag inte riktigt när det började - kanske var det i alla fall sommaren -53 under vinbärbuskarna på mormors kolonilott ute i Riksby. Där satt jag och tryckte, darrande av skräck när Linjeflygs stora Metropolitanmaskiner gick in för landning på Bromma. De vuxna skrattade, men jag menade: "Skratta ni, jag ska visa att det inte alls är flygplanen jag är rädd för - det var bara några extra goda vinbär längst in under busken". Och det vidhöll jag - ända till det vara dags för nästa inflygning...*

Åren gick och det som tidigare varit rädsla började alltmer övergå i nyfikenhet, längtan och så småningom till en "olycklig kärlek". För jag var ju flicka och drömmen var ju att bli pilot i flygvapnet. Med spretiga bokstäver (för alla pojkar skriver väl spretigt?) fyllde jag andlöst i kuponger, där man rekvirerade ansökningshandlingar till FV. Lycka var när dessa dråsade ner i brevlådan, högtidligt adresserade till Erik

Aldenstedt. Erik alias Eva var nog på den tiden den mest flitige kupongifyllaren man hade på FV. Men lyckan grumlades ganska snart, för hur jag än funderade kom jag aldrig förbi rutan för "fullgjord värnplikt". Det var slutet på början av min karriär som flygvapenpilot.

## "Pangkortet"

Under tiden försökte jag stilla mitt intresse genom att fotografera allt som rörde sig i luften. "Pangkortet" fick jag på min första utlandsresa som 14-åring med klassen i London. Genom bussfönstret, på väg mot Eton, lyckades jag få en perfekt bild på en startande DC-8 från Heathrow. Förväntansfull, med diaprojektorns susande i bakgrunden, inväntade jag församlingens beundran för min fototeknik och motivval. Tystnad, ända tills någon frågade: "Vad är det där? Har Du fått flugskit på linsen?" Den diabiliden ligger numera i lådan för "missförstådda objekt".

Tiden gick, veckopengen blev större och en dag hade jag i alla fall sparat ihop till en rundtursflygning från Saab-fältet. Från den dagen var jag "såld".

## Vågade inte ta körkort

Samtalsämnet vid söndagsmiddagarna hemma blev hädanefter en smula enahanda, det blev mest diskussioner på "hög" nivå, dvs det gällde nu för mig att övertala mor och far att bekosta ett privatflygcertifikat. Det blev en segsliten historia, men så småningom lyckades far, som är en listig herre, komma med det avgörande dräpslaget: "OK - men då får Du se till att ta körkort först, så att jag slipper skjutsa Dig fram och tillbaka till flygfältet". Sedan den dagen nämnde jag inte ett ord om flygutbildning mer, för var det något jag inte vågade ge mig på så var det att ta körkort!

Även om jag vid omkring 20 drabbades av plötslig modighet och anmälde mig till körskola och fick min "lapp", så dröjde det ändå ytterligare tre-fyra år innan den stora dagen. Naturligtvis körde jag själv ut till flygfältet, som far sex år tidigare hade ålagt mig, och full av förväntan, respekt och lite nervositet klev jag in på Linköpings Flygklubb som ELEV! Dagen till ära hade jag inköpt en jacka i ljusblått "jeans-tyg", men eftersom det var i mars och alltså ganska kallt, så hade jag för säkerhets skull tagit på mig en blus, en T-shirt, en tjock olle och till sist jackan. Om det var kallt på marken - hur skulle det då vara högt där uppe? Vad jag då inte tänkte på var att det naturligtvis fanns värme i planen och vad jag difinitivt inte tänkt på var att spänningen och ansträngningen fick alla porer från hjässa till tår att öppna sig och snart fullkomligt flöt både jag och första flygktionen iväg.

## En fluga i barmen

Vis av skadan blev klädseln lättare därefter - lite väl lätt fick jag erfa-

ra framåt sommaren. Vi var inte ensamma i planet, min lärare och jag, nej, sommarflugorna gjorde oss sällskap på vindrutan. På höjd var de fredliga små kryp som höll sig lugna på "syrebristen", men väl på väg mot moder jord blev det fart på dem. Ve och fasa - mitt under den koncentrationskrävande landningen flyger en fluga rakt in under den sommaruppnäppta blusen. Och hur sjutton landar man med en surrande fluga vid barmen - det stod inte i handboken?

Min väg till privatflygcertifikat var säkert lika berg- och dalig som alla andra elevers. Dagen kom när läraren sa att "nu flyger Du så förbaskat illa så nu vågar jag inte åka med Dig längre" och så blev det dags för första ensamflygningen. Med glädjetårar i ögonen fick man för första gången dra på helt på egen hand. "Ladies and gentlemen - this is your captain speaking".

### Vem flyttade Rimforsa?

Nåja, man höll sig ju runt fältet, så någon fara för att man skulle flyga bort sig var det ju inte. Värre blev det när dagen för den sk EK-navigeringen var inne (EK = ensamkommando). Det hade blivit vinter igen och snötäcket gjorde det extra marigt att läsa kartan och skilja sjöar från fält och vice versa. Dessutom var jag övertygad om att någon säkert hade flyttat på alla landningsbanor under natten så att det inte skul-



*Eva och läraren Per Hultmark summerar dagens flygpass.  
Foto: Saab-Scania, Åke Andersson.*

le gå att hitta dem när jag skulle landa.

Full av koncentration gick jag igenom checklistan före start - allt klart - trafikledningen gav mig klart starta och så bar det av på uträknad kurs mot Västervik. Perfekt! Efter 10-15 minuter ropar Östgöta Kontroll och bad "SE-FKR - bekräfta att Du ska till Västervik!" Vad nu då? Har någon flyttat på RIMFORSA också? Eller hur kan det ligga på vägen till Västervik?

Förklaringen var enkel - jag hade glömt synkronisera kursgyro och kompass vid start. Men med tummen extra klistrad längs färdriktningen på kartan dök så småningom både Västervik och Oskarshamn, som var min nästa destination, upp. Äpplet som skulle "serveras" på denna flight till Jönköping fick vänta till efter "studs-och-gå" på Hultsfreds flygfält, som jag nådde efter lite extra letande.

SE-FKR satte så småningom hjulen på bana 12 i Hultsfred och begav sig på nytt upp i det blå med nosen mot Jönköping. Trodde jag! Med en glatt äppelätande flygelev vid spaken, förtröstansfull att man ju trots allt inte hade flyttat så mycket på fälten under natten, tuffade ekipaget vidare över småländska höglandet.



*Efter första EK-flygningen skall slipsen klippas! Men finns det ingen slips, så... Flygche-  
fen Lennart Johannesson håller i saxen. Foto: Saab-Scania, Åke Andersson.*

Strålande väder och snön på marken vållade inga (nåja!) större bekymmer. Sjön jag tagit sikte på låg ca 10-12 min framöver och tills dess var det bara att njuta av känslan att vara på väg alldeles på egen hand. "Men vad katten nu då? Det här är ju inte den sjön jag har tummen i (på kartan). Nej, nu jäklar. Nå'n ordning får det väl vara! Det här stämmer ju inte med min omsorgsfulla planering. Få se nu? Hultsfred, där var jag ju sist, och se'n gjorde jag så och flög så och sedan plockade jag fram äpplet i väskan. Men sedan då? Men hjälp, tänk om jag ligger över restriktionsområde D39, Ränneslätt med militärt skjutområde?"

Något snörde ihop magen till en pingpongboll, som hoppade upp och ner - alltmedan jag hörde översten på I 12 sammankalla alla styrkor i högsta beredskap - "oidentifierat flygplan på väg in över hemligt område - skjut först, fråga sedan. I min fantasi såg jag kära Kalle Rudolf och mig själv singla ner som ett stansat hålkort mot marken.

### Inte alltid så lätt

Nej, stopp och belägg! Det är ju Sommen. Och är det inte Norra Vi som ligger därframme? Snabbt över till Östgöta Kontroll frekvens: Öst-



*Framgångar skall firas! Mekaniker Kalle är en självskrivnen gäst.*

*Foto: Saab-Scania, Åke Andersson.*

göta - här är SE-FKR. Är det jag som är vid Norra Vi? Tystnaden var total - åtminstone 10-15 sekunder - innan ÖKC kom tillbaka "KR - nog finns det ett eko på vår radarskärm vid Norra Vi alltid och vi kan ju hoppas att det är Du!" Puh, återfunnen. Bäst att hoppa över Jönköping och gå direkt hem, "Saab-tornet, here I am again"! Skönt att vara hemma igen. Landning bana 11 och så en enkel match att ta taxibanan upp till klubben. Men där bedrog jag mig. På tvärsving till taxibanan stod en tvåmotorig bjässe och ville ut. Jag kände mig redan vingklippt, men att KR också skulle bli det var ju synd, så här gällde det verkligen att hålla undan för den andres motorer, Tjoff! Där stod vi - prydligt inkörda i snövallen - KR och jag. Det var bara att kupera, kliva ur och be om hjälp att baxa loss flygplanet.

Att jag lärde mig mer av den här flygningen än en perfekt genomförd EK-nav, är lätt att förstå. Så det dröjde inte många veckor förrän jag stod där med certifikatet i hand, redo att lägga heia världen under mina vingar. Nåja, småländska höglandet har i alla fall korsats åtskilliga gånger sedan dess och visst har jag kunnat konstatera att det var jag som var vid Norra Vi "den gången"!

Aldrig kunde jag väl drömma om, när jag satt under vinbärsbuskarna som liten, att jag själv en gång skulle fara omkring i lufthavet och att min sedermera olyckliga kärlek till flygande farkoster skulle få en så behaglig utveckling.