



## Kiruna Fk, fjällflygare i norr

ROLF BERGSTRÖM

**K**iruna flygklubb är Sveriges nordligaste. Några år på 1970-talet fanns en liten förening i Mertjärvi, en by mellan Vittangi och Karesuando – men sedan återtog Kiruna flygklubben epitetet. Här är man ensam i ett stort luftrum – västerut åtta mil till Norge över obruten fjällterräng, från Sarek i söder över Kebnekaise till Abiskoalperna i norr, och norrut tolv mil över Rästöplatån till Trekröksöet. Mot öster, tolv mil till Finland över björk- och barrskogstagens lågfjäll, ändlösa vidder, tallösa myrar, sjöar och jokkar. Söderut, tio mil till den närmaste grannklubben, Nordvingen på Kavaheden i Gällivare som också är närmaste flygfältsgranne.

### I begynnelsen fanns intet...

När Åke Bergendal, efter en period som fältflygare vid F 15 och utbildning till bergsingenjör på Bergsskolan i Filipstad i september 1955 kom till Kiruna hoppades han att det skulle finnas en flygklubb. Han hade sett en *Tiger Moth* surra över staden – men det råkade vara en tillfällig besökare. Denna *Moth* hade dock funnits i Kiruna sedan 1949 men 1954 hade den gått till Gällivare. I Kiruna fanns varken några privata flygplan eller någon flygklubb.

### Militära mellanspel

Om civila flygplan var sällsynta i Kiruna hade man sett desto mera av militär flygverksamhet. Under första världskriget, vintern 1916, 1917 och 1918, hade 2:a flygavdelningen från de s k skyddstrupperna periodvis varit utbaserad från Boden till Kiruna, där man flög från Luossajärvi, tillfälligt också från Abisko, med sina Albatros och de alltför hastigt framtagna Thulin E-maskinerna. Vintrarna 1924 och 1925 hade en jakt- och spaningskurs varit förlagd till Kiruna med bas på Luossajärvi, med Dront och Phönix i de hangarer som fanns kvar efter flygavdelningen på en ö i sjön. Förutom flygövningarna passade man då också på att prova vilken av Bristol Ju-

pter eller Hawker-Siddeley Jaguar som skulle antas som standardmotor i det blivande flygvapnet.

Ären därefter var det långt mellan flygplansbesök – det skulle dröja till nästa krig. Vintrarna 1940 och 1941-1942 fanns återigen militärt flyg på Luossajärvi – då gällde det Finland och Norge. Sommaren 1943 blev krigsflygfält 34 färdigt vid Kalixfors, någon mil söder om staden. Hösten 1944 och våren 1945 fanns där mycket flyg. Det var den höst de tyska förbanden retirerade från Ishavsfronten och från norra Finland till nordligaste Norge. Reträten ur Finland gjordes under strid med finska förband. Jakt från F 8 med J 9 och den då nya J 22, spaningsförband från F 3 med S 17 och lätt bomb från F 4 med B 17 var då i omgångar baserade i Norrbotten med särskilda detachment på Kalixforsfältet. En grupp fanns också tillfälligt i Abisko. Uppgifterna var att hålla ett öga på striderna i Nordfinland och de tyska förbanden i Nordnorge. I uppdraget ingick också att eskortera och vid behov skydda C-47:orna från den amerikanska Balchen-gruppen vid flygingarna mellan Kallax vid Luleå och Kautokeino, Banakkfält vid Lakselv och Høybuktoen vid Kirkenes i Nordnorge.

Framför allt märktes den grupp S 14 från F 3, de s k *Fjällstorkarna*, som vårvintern 1945 var baserad på Luossajärvi. Deras uppgift var att hjälpa till vid undsättning av de många flyktingar som under sista krigsvintern kom från Norge över fjällkedjan. Många hade under svåra strapatser tagit sig genom det öde Sarekområdet, där de samlades upp i Suorva för vidare transport till bebodda trakter.

En särskild insats gjorde Fjällstorkarna vid en minolycka i norska Karasjok. S 14-planen, *Storkarna*, var de enda som kunde landa vid olyckplatsen. De skadade flögs till Kiruna och därifrån vidare med Balchengruppens C-47:or till Boden. När krighandlingarna upphörde i maj 1945 och den svenska beredskapen avvecklades blev det återigen rätt tyst i luften över Kiruna och Kalixfors.

### Civilflyg och klubbverksamhet – sen start i Norrbotten

Klubbflyg, liksom annat civilt flygande, hade svårt att komma igång i Norrbotten efter kriget. Flygandet hämmades av de stränga militära restriktionerna som stängde stora områden, särskilt i östra Norrbotten. I Luleå hade man redan före kriget bildat Norrbottens flygklubb. Den ombildades i början av 1940-talet till Luleå Flygklubb, som med en Klemm 35, SE-AKP, gjorde målflygningar men också bogsarade segelflygplan – de senare från flygbas-kåren. Klubben tynade emellertid bort i början på 1950-talet, mycket beroende på restriktionerna.

I Kiruna försökte något år efter krigsslutet en f d flygvapenförare, Carl-Gustaf Wickenberg, driva en civil flygfirma, AB Handelsflyg. Med en Heinkel 114, ett f d marinspaningsplan S 12, inköpt från flygvapnet 1948, började han att flyga fisk från fjällsjöar och förnödenheter till samevisten i Kirunaområdet. Verksamheten upphörde dock efter knappt två år – tiden var inte mogen. Heinkeln blev liggande vid stranden av Luossajärvi där den så småningom skrotades.



SE-ANL bogsarar över Ladtvovagge. I bakgrunden t h Kebnekaise. Observera temperaturinversionen. Foto Bert Persson.



SE-ANL är flyghistoria, återställd som nr 141 i norska flygvapnet, här på Gardermoen museum, men numera på Bodö Flygmuseum. I bakgrunden Fokker VE, f d SE-ALS i Svensk Flygtjänst. Foto SFF.

## ... men snart lossnade det. Kirunaklubbens första år

Det var alltså till mitten av 1950-talet rätt tyst i luften över Kiruna, utom de korta perioder när flygvapnet hade sina årliga övningar på Kalixfors. Men självfallet fanns det flygintresserade. Snart hade Bergendal hittat Rune Fällman, som i sin tur hade pratat med Walter Eriksson, legendarisk polismästare i Kiruna. De samlade en skara flygentusiaster till ett första möte i april 1956. Med stöd av KSAK ifråga om formaliteterna bildade man en flygklubb med sektioner för motorflyg, segelflyg och modellflyg.

Den 28 maj konstituerade sig den första styrelsen med polismästaren Walter Eriksson som ordförande och Tage Lundström som sekreterare. Överingenjören Axel Kjellgård blev skattmästare, ett gott val med tanke på hur klubben kunde finansiera sina första flygplan. Gruppledare för motorflygarna blev Åke Bergendahl med Kurt Lindström som materielförvaltare. Segelflygsektionen leddes av Stig Jacobsson. Bland de första ledamöterna fanns också Thure Hansson, den förste civile flygplatschefen på Kalixfors.

Dessa klubbens pionjärer hade lärt sig flyga på lite olika håll. Några, bl a Hans Tammert och flygarbröderna Tord, Ola och Gunnar Granqvist hade lärt sig flyga hos Gösta "Spökis" Andersson, i Östersund. Rune Fällman hade, liksom Bergendahl, en

bakgrund som förare i flygvapnet. De flesta hade ingen flygutbildning alls, bara ett starkt flygintresse – men i klubben skulle de lära sig flyga och odla sitt intresse.

Klubben hette från början Kiruna Scoutkårs Flygklubb – av en speciell orsak. I scoutkåren fanns nämligen en modellflygsektion. Modellflygande leder ju ofta till att vilja "flyga på riktigt". Den naturliga fortsättningen på modellflygande, åtminstone på den tiden, var segelflygning. Men hur finansiera flygplan? Medlemmar och flygscouter löste problemet genom att samlas kring olika slag som sedan såldes. Genom övrigt bistånd av den flygintresserade överingenjören Kjellgård på det stora närliggande malmbolaget blev skrotinsamlingen en synnerligen lönsam affär. Vid klubbens första årsmöte, den 16 november 1957, kunde man redovisa ett kapital på 15 000 kr, en avsevärd summa, som gjorde det möjligt att skaffa flygplan!

I juli samma år kunde man t o m köpa två flygplan, en LH 22 *Baby Falk*, SE-SHO och en Slingsby T. 21, SE-SHY. Den senare var ett tvåsitsigt skolplan – originellt nog med platserna arrangerade side-by-side. *Baby Falk* var en förminskad Grunau *Baby* med fackverkskropp av stål rör, och i maj hade Åke Bergendal gått en instruktörkurs på Alleberg. Ett halvår efter bildandet hade man i klubben uppnätt att ha en egen instruktör och egna segelflygplan, både för skolning och ensamflygning!



Över Rakkurjärvi, väster om Kiruna. I bakgrunden Kirunavaara, nere t h Eks Aeros flygstation. Foto Rolf Bergström.

Sen var det frågan hur man skulle komma upp i luften. Man började som vanligt med att vinscha – men det var ju inte tillräckligt i längden.

## Den norska *Mothen*

Två av medlemmarna, Rune Fällman och Gunnar Björk, hade i januari 1957 köpt tillbaka den tidigare Kiruna-*Mothen*, SE-ANL, från Gällivare och sålde den i juli vidare till Scoutkårens flygklubb för 7500 kr. Vid ett missöde skadades motorn men en utbytesmotor fick man från en annan *Moth*, SE-CGI, som havererat i Örnsköldsvik. Tekniskt kunnande för ett motorbyte fanns i den nybildade klubben. Ove Hallin hade 1958 kommit till Kiruna som tekniker på SAS för att se till de Convair *Metro* flygplan som då trafikerade linjerna på Norrbotten. Därför tyckte flygplatschefen Thure Hansson, ännu en f d flygvapenpilot, att Hallin borde klara någonting så enkelt som ett motorbyte på en *Moth*. Det där med eventuell formell behörighet för just *Gipsy*-motorer och *Mothers* var ju i sammanhanget en bisak – i Kiruna var man ju sedan rallartiden van att klara saker och ting själv. Den vägen blev Ove klubbens mekaniker som genom åren både flugit och skött alla klubbens flygplan. Typlistan blev med tiden tämligen lång.

Den *Tiger Moth*, SE-ANL, som klubbens flygande började med, har en något ovanlig historia. Den byggdes 1937 av Haerens Flyvefabrik i Horten som skolflygplan i norska flygvapnet. Vid det tyska anfallet den 9 april 1940 lyckades en handfull norska flygare i sista stund undkomma från flygplatsen Kjeller med ett antal *Moths* och några Fokker CE till Sverige, där flygplanen internerades. Efter något år lyckades Svensk Flygtjänst på förmånliga villkor hyrköpa de flesta av dessa för att flyga målgång för svenska försvaret.

Efter att ha stått uppställt ett par år i hangaren på det gamla civila mellanlandningsfältet i Vännäs, övertogs denna *Moth* av Nordisk Aerotjänst i Norrköping som SE-ANL för målflygning. 1949 köptes den av Åke Lindholm i Kiruna som flög den privat till 1954, då han sålde den till Knut Liljedahl, en av flygpionjärerna i Gällivare. 1957 var den alltså tillbaka i Kiruna. Denna *Moth* hänger numera i Bodö Flygmuseum, renoverad till ursprungsskick som nr 141 i Norsk Flyveväpen.

## Första flygningen

Med Rune Fällman i *Moth* och Åke Bergendal i *Baby Falk* gjorde man den 9 juni 1957 den första bogserstarten i klubbens historia – en markering av att man nu kommit igång. För att visa detta mera eftertryckligt ordnade man i oktober detta år sin första flygdag, ett evenemang som sedan återkom vartannat år fram till 1964 och därefter några gånger under 1980- och 1990-talen. Det som imponerade mest på denna första flygdag var dock modellflygsektionens uppvisning. De flög tydligen djärvt,

många av klenoderna kraschades. Som erkänsla för insatsen beslutade styrelsen att ersätta modellflygarna för de havererade modellerna!

De första åren höll klubben till på krigsflygfält 34, Kalixfors, som då var det enda fältet i Kirunatrakten. Det var fortfarande hemligt, men hade upplåtits för civil trafik – Kiruna hade sedan 1955 reguljär trafik på Luleå och Stockholm. Klubben fick ha sina flygplan i ett av ladvärmen – enkla byggnader utan några uppvärmningsanordningar. Det var därför ofta rätt bister för Ove Hallin, när han – vanligen på kvällstid – gjorde underhållsarbete på klubbflygplanen. Eftersom fältet ligger dryga milen söder om stan och transportmedlet var cykel, var det vanligt att skruvandet pågick så länge det var ljus. Kvällarna slutade ofta med övermattning i stationsbarakken, där det åtminstone fanns värme. I gengäld slapp Ove sådana gånger den långa kalla färden ut till fältet i gryningen, han fanns ju redan på sin arbetsplats när det ordinarie arbetet på SAS-flygplanen började. Första avgången, den s k Fakiren, gick vid 6-tiden på morgonen.

### Första flygkursen

Klubbens första flygkurs för A-certifikat startade sommaren 1958 med Gunnar "Spökis" Andersson som lärare för den första omgångens elva elever. Nästa kurs ordnades 1959, då med Gösta Hydén från Bromma Flygtjänst som lärare. Skolflygningarna gjordes från Kalixforsfältet, men när vintern kom flög man från isen på Luossajärvi. Hydén kom att vara i Kiruna ett par månader under denna första skolningsperiod.

Segelflygskolningen hade startat redan 1957 med Åke Bergendahl som flyglärare och Slingsbyn SE-SHI som skolplan. Segelflygande är ju en konst för sig, man har ju ingen motor som kan frälsa en ur en missbedömning. I början var det därför inte ovanligt med incidenter – dock utan manspiller. I december 1958 förlorades den första *Baby Falken*, SE-SHO i en alltför låg final – en av de mycket få tallarna på björktundran runt fältet råkade stå i vägen. Men man hade fortfarande Slingsbyn och med den fortsatte man ännu något år innan den 1961 såldes till Finland.

1960 kunde man emellertid med stöd från KSAK anskaffa en *Bergfalke* II, SE-SXO. Ett stort framsteg då den med sin heltäckande huv gjorde flygandet under den kalla årstiden åtskilligt behagligare. SXO blev för övrigt en trojjanare. Den överfördes 1971 till den avknoppade Kiruna Segelflygklubb, som flög den fram till 1997, alltså i nära 40 år!

### Inte bara klubbflyg

Samtidigt som klubben i slutet av 1950-talet och första åren på 1960-talet fick luft under vingarna, började det även dyka upp andra privata flygplan i Kiruna. Inte bara för det enskilda nöjet att flyga – nu började



Klubbstugan vid Kärvejaur en höstdag. Vid stranden Super Cub SE-ECZ. Foto Anders Lidström Kiruna.

det finnas ett intresse och en marknad för lokala flygtransporter. Det var fjällfiskern som skapade marknaden för sådana småflygföretagare.

Fjäll- och fiskflygföretag är annars starkast förknippade med Porjus, där Lapplandsflyg etablerade sig tidigt på 1950-talet och Piteåbröderna Lundqvist med Fisk Flyg i mitten på 1960-talet. Porjus var ju också platsen för ett av de första reguljära flygtransportföretagen i landet, Vattenfalls service på linjen Porjus-Suorva när den första Suorvadammen byggdes i början av 1920-talet.

Samma förutsättningar för fisk- och turistflygande fanns ju också i Kiruna. En marknad för fjällfisk, samernas ökande behov av transporter vid de årliga flyttingarna och rendrivningarna, samt initiativ med fiskecamper för turister skapade ett växande underlag. Nu tillkom också bröderna Granqvist med Firma Fjällflyg, Hans Tammert med T-flyg, senare Tammerts Aero AB, med tiden också Eks Aero, samt de lokala förgreningarna av Norrlandsflyg från Gällivare och Lapplandsflyg, först från Porjus senare från Umeå, som alla hade en blomstringsperiod till in på 1980-talet.

1957 skaffade sig Hans Tammert, som från flyttransporter övergick till flygtransporter, sin första maskin, en Fairchild 24W *Forwarder*, SE-AYI. Den följdes 1958 av den första *Super Cub* i Kiruna, SE-CEH. Året därpå, 1959, bytte Tammert *Forwarder* mot en Stinson 10J *Reliant*, SE-CLN, en verklig klassiker. 1958 hade bröderna Tord, Ola och Gunnar Granqvists skaffat sig en Republic *Seabee*, SE-AXP, för att flyga hem fjällfisk till sin fiskeaffär. Så småningom bildade de F:a Fjällflyg och började att flyga kommersiellt. Olle Ek, med sin speciella förmåga att marknadsföra sig flög för Lapplandsflyg till dess han på 1960-talet startade sitt eget företag, Eks Aero. Först hyrde han en Dornier 27, SE-COE, följd av en *Norseman* IV, SE-CPB, och därefter köpte han sin egen Dornier 27, SE-EDA.

Men även enskilda personer skaffade sig privatflygplan. Verner Eriksson, en av klubbens grundare hade sommaren 1956 inköpt en Stinson 108 *Voyager*, SE-CDF. Andra av klubbens grundare, Verner Byström och Gunnar Mauritzon, köpte 1958 en Piper J3C *Cub*, SE-BCT, en av de klassiska 65-hästarna och, Artur Hansson, "Greven" kal-



Luckyd ripjakt. Cessna SE-LKZ i bakgrunden. Foto Anders Lidström Kiruna.



Det gäller att hålla motorn varm – Cessna SE-LKZ på Gamasjavri en kall vinterdag. Foto Kiruna Flygklubb.

lad, en Fairchild F24W *Forwarder*, SE-CDZ.

På bara några år under senare delen av 1950-talet hade det blivit mycket flyg i luften över Kiruna. Av civilregistrerade flygplan i Norrbotten fanns hälften i Kiruna

### Vargspaning och storviltjakt

Fram till slutet av 1950-talet sågs vargen som ett hot mot renskötseln. Jakt på varg uppmuntrades av myndigheterna genom väl tilltagna skottpengar. För spaning och spårning av varg var flyg tillåtet och självfallet effektivare än till fots eller på skidor – själva avskjutningen måste dock göras från marken. Vargspårning från flyg blev sedan ett vanligt sätt att hålla kontroll på vargförekomsterna i närheten av renhjordarna.

Vintern 1959 hade ett par klubbmedlemmar medverkat med ett av klubbens flygplan i sådan spaning och också lyckats fåla en varg. Vid ett styrelsemöte i februari uppdrogs åt ordföranden, polismästare Eriksson, att ordna ersättningen för insatsen från berörd myndighet. Klubben fick utan prut den begärda ersättningen – sannolikt något unikt för en flygklubb.

### Verksamheten växer – segelflyg eller motorflyg?

Flygskolningen i klubbens regi resulterade i att klubben 1961 hade 43 medlemmar med motorflygcertifikat – man behövde nu fler flygplan. Den anrika *Mothen*, SE-ANL var ju bara tvåsitsig och användes i första hand för segelflygbogsering. Nu ville man ha en flersitsig maskin och valet föll på en Cessna 170B, SE-CDG. Den hade man tidigare sett över Kiruna i samband med malmletningsflygningar. Ägaren, Torsten Strindberg, sålde den med förbehållet att få hyra maskinen för eventuella ytterligare malmletningsflygningar i bl a Nordnorge. I samma veva erbjöds klubben av en tillfällighet att överta en havererad Auster V, SE-CGK. Den reparerades och försågs både med vindgenerator och självstart av firman Fre-

driksson på Torslanda. 1960 fanns alltså tre motorflygplan, den ursprungliga *Tiger Moth*, en Auster V och en Cessna 170. Därtill två segelflygplan, den gamla Slingsby och den nyanskaffade *Bergfalken*.

Segelflygandet var de första åren den drivande faktorn för klubbens utveckling. För att ge utbildade segelflygare möjlighet att ensamflyga skaffade man 1962 en andra *Baby Falk*, SE-SGS. Året efter var det dags att skaffa en andra *Bergfalke*, SE-TBH, och därmed kunde man utbilda segelflygare med två skolplan.

Man började nu också känna av en framväxande intressemotsättning mellan segelflygarna och motorflygarna. De flesta motorflygarna var också aktiva jägare och fiskare eller allmänt intresserade av friluftsliv i fjällen. För dem var flygandet inte bara ett flygande för flygandets speciella tjuuning utan också ett praktiskt, snabbt och bekvämt sätt att i egen regi ta sig ut i markerna – särskilt då till jaktmarker och fiskevatten i olika delar av fjällområdet. Det blev därför svårt att kombinera detta med att bogsera segelflygplan, särskilt sedan man 1967 sålt sin gamla fina *Moth* till Norra Ångermanlands flygklubb, som höll till på

Nordmalingsfältet. Segelflygarna å sin sida var mer intresserade av vad de betraktade som den sportsliga aspekten av flygandet. Närheten till fjällkedjan erbjuder ju också speciella meteorologiska betingelser för just segelflygning. Klubbens segelflygläger i Pirttivoopio kom till av den anledningen i början av 1960-talet. Segelflygintresset ökade då än mera, och 1966 skaffade man en PZL SZD-22 *Mucha Standard*, SE-TDG, ett ensitsigt flygplan byggt i plåt. Den följdes 1970 av en Glasflögel H 201 B *Standard Libelle*, också det en ensitsare, byggt i glasfiber.

### Flyget, fjällen, jakten och fisket

Det starka intresset för jakt- och fiske i Kiruna hänger samman med samhällets läge som en utpost i vildmarken. Under Kirunas pionjärtid vid sekelskiftet 1800/1900 var jakt och fiske nästan en nödvändighet för att dryga ut och variera kosthållningen. Femtio år senare var det ett allmänt fritidsintresse, lika livsnödvändigt men av andra skäl. Kiruna Jakt och Fiskeförening har genom åren varit Sveriges i särklass största förening av detta slag och hade på 1950- och -60-talen över 4000 medlemmar.

Bildandet av Kiruna Flygklubb var i grunden ett uttryck för ett allmänt starkt flygintresse – det låg i tiden. Kiruna var Riksdans –gruvorna gick för fullt, förtjänsterna var goda, allt expanderade. Segelflygandet var drivkraften i klubbens utveckling de första åren. Med det ökande antalet motorflygare med jakt- och fiskeintressen blev möjligheten att nå jakt- och fiskemarken med eget flyg den starkare drivkraften i klubbens verksamhet. Att på egna vingar ta sig ut i fjällvärlden eller till jaktmarker gav en extra frihetskänsla som därtill garanterade annorlunda naturupplevelser.

### Skilda vägar – Kiruna Segelflygklubb

Fjällflygarnas och segelflygarnas olika intressen ledde till att man 1971 separerade verksamheterna. Segelflygsektionen ombildades till Kiruna Segelflygklubb och fick med sig *Bergfalkarna*, *Muchan* och *Libellen*. Moderklubben hjälpte till med bog-



SE-ECZ landar på Altajärvi, söder om Kiruna. Anders Lidström tog bilden från Cessnan SE-LKZ en blank sommarkväll. Foto Anders Lidström.

strand så länge man hade *Super Cub* SE-EIG. Senare skaffade segelflygarna egna bogserflygplan. Segelflygklubben flyttade vid delningen tillbaka till Kalixforsfältet – motorflygarna i moderklubben hade 1962 flyttat till Kiruna nya flygplats på Piekusvuoma vid Tuolluvaara, så snart denna var färdig.

## Kiruna flygplats – äntligen en varm hangar

Flytten till Kiruna nya flygplats blev ett lyft i flygklubbens verksamhet. Där kunde man nu förvara sina flygplan i en varm hangar. Det var en förändring som gjorde livet lättare, inte minst för Ove Hallin, som nu kunde underhålla flygplanen utan risk för köldskador och utan att behöva övernatta på en öde krigsflygplats när det körde ihop sig.

Det var för övrigt också Ove Hallin som med en klubbkamrat gjorde den första landningen på den nya flygplatsen sommaren 1960, då banan ännu bara var halvgjord. Tilltaget gillades givetvis inte av flygplatschefen Hansson, den första landningen hade han sedan länge reserverat för SAS vid den ordinarie trafikmaskinens ankomst på in-igningsdagen. Och här kom nu en liten klubbflygare och snodde åt sig äran att vara den förste att sätta hjulen i betongen!

## Flygplansfrågan och fjällflygandets speciella krav

Den nya Cessna, SE-CDG och Austern SE-CGK, visade sig emellertid inte vara särskilt idealiska fjällflygplan. De flögs sommartid på hjul och vintertid på skidor. Skidorna var av trå och smala för att ge lågt luftmotstånd. Detta medförde att de hade alltför liten bäryta för de vanliga snöförhållandena på fjällsjöarnas isar. De skar ofta igenom i lösare snö, med incidenter eller fullständiga haverier som följd. Särskilt Cessnan var besvärlig i detta avseende, den fastnade ofta vid markkörning och taxning, och det krävdes åtskilligt arbete att trampa till startstråk.

Missnöjet växte, något måste göras. Diskussionerna i styrelsen var heta, buden många. Nya skidor, sälja Austern, skaffa flottörer och omställbar propeller till Cessnan eller byta något plan till någon typ mera lämpat för fjällflygning vintertid – enighet var svår att nå.

Emellertid, i februari 1961 sålde man Austern till Bollstabruk och i september gick Cessnan till Borlänge. I juli det året hade man nämligen köpt klubbens första PA-18-150, en *Super Cub*, SE-CUO. I oktober försågs den med flottörställ och därmed hade man fått ett länge önskat allroundflygplan, väl ägnat för jakt- och fiskeflygning över vildmarken runt Kiruna, sommar som vinter. Men man ansåg sig behöva två flygplan så därför köpte man också en PA-20-150 *Pacer*, SE-CTC. Men det räckte inte med denna, 1963 köpte man ett tredje flygplan, även detta en PA-22-125/150 *Pacer*, SE-CLD. Dessa flögs dock endast på hjul och skidor.

Cessna SE-GZV på Viepmadaloukte vid Riksgränsen en höstdag 1982. Foto Rolf Bergström.



*Pacer* SE-CTC visade sig gå bättre på snö än sina föregångare och behölls i klubben till 1967 då den såldes till Skellefteå. Den andra *Pacern*, SE-CLD, byttes redan 1964 mot ännu en *Super Cub*, SE-BYP och hamnade senare i Ovasiljans FK i Furudal.

Med klubbens första sjö *Cub*, SE-CUO, flög man alltså i tolv år, till 1973. Den var ju det idealiska jakt- och fiskeplanet, man nådde alla delar av fjällkedjan och för övrigt hela övre Norrbotten och kunde flyga alla årstider. Den andra *Super Cuben*, SE-BYP, blev dessvärre inte gammal i klubben. Efter bara ett år havererade den på sjön Vuolosjärvi, strax norr om Kiruna. Men nästan omgående skaffade man en ersättare, SE-EIG, som användes en period som bogserflygplan. Den flögs nästan lika länge som sin syster SE-CUO, men efter tio år i klubbens ägo havererade den 1974 vid Seitajauru.

Dessa två *Super Cub* fick olika öden. Den första SE-CUO såldes 1973 till en grannklubb i Karesuando, där den flögs till 1977 då den i ett haveri skadades så att den måste skrotas. Den andra, SE-EIG, användes till återuppbyggnaden av två andra *Cub*ar, en norsk LN-TSQ, och en svensk, SE-FON. Praktiskt nordism!?

## Klubbstugan vid Korvijaure och en speciell fjällflygsektion

Kanske var det genom sin villiga medverkan i vargspaning och vargspaningar som klubben 1961 fick tillstånd att bygga en stuga vid sjön Kärvejaure, intill norska gränsen, väster om Rästöplatån, 80 km norr om Kiruna. Stugan byggdes i lämpligt stora delar i hangaren i Kiruna. Arméns helikopterskola hjälpte sedan till att som en övning lyfta den på plats vid sjön, där den monterades ihop. Det blev då naturligt att också bilda en särskild fjällflygsektion med ansvar för stugan och det speciella fjällflygandet, med sina olika förutsättningar vinter och sommar. Det kräver kunskap om och erfarenhet av, inte bara terrängen och

hur den påverkar vindarna, utan också snöförhållandena, som kan variera mycket mellan dal och fjäll och starkt påverkas av snabbt växlande lokala vind- och temperaturförhållanden.

Klubbstugan vid Kärvejaure har blivit ett kärt och livligt besöks tillhåll inte bara för klubbens fiske-, jakt- och fjällflygare, utan också för många andra med mera markbundna fjällintressen. I gästboken finns noteringar av forskotare, lappfogdar, TV-kändisar som Forsgren och Blidegård, eller Nisse Linman från Korsnäsgrården och storviljägare som Järva-Per Blind från Ratekjokk, otaliga järvars och björmars baneman. Noteringarna vittnar om nöjsamma vistelser men också äventyr och strapatser. Där finns t ex ett lakoniskt tack av en norsk ripjägare som överraskats av en snöstorm och som hade stugan att tacka för sitt liv. Andra notiser berättar om upplevelser mellan ingen fisk alls och rekordnoteringar om jättegäddor och storartade rödingfångster, krånglande motorer, om sol över vita vider, flammande höstdagar med givande ripjakt, om köjdagar i dimma, regn och storm, som ingenting gav av fisk eller byte och höll flygplanen på marken.

## Reseflygandet – inte riktigt som fjällflygandet

Men alla var inte intresserade av enbart fjällflygning. Man ville också ha flygplan för allmän flygtränning och mera normal rese- eller långflygande inom "civiliserade" delar av landet. För detta ändamål köpte man 1969 en Piper 28 R *Cherokee Arrow*, SE-FDX, med komplett IFR-utrustning och infällbart landställ. Den var kanske lite väl avancerad, det fanns ännu alltför få förare med den IFR-kompetens som behövdes för verkligt reseflygande. Flygdisuttaget blev inte det beräknade och därför byttes den 1975 mot en vanlig enklare Piper-28-140 SE-FHU, som hade ägts av Kiruna Flygskola. *Arrow* flögs nästan enbart på hjul, vilket naturligtvis begränsade deras användning till normala flygfält.



Flygdag 2000. SE-ECZ med två norska F-16 Fighting Falcon. Foto Anders Lidström, Kiruna.

Man kan här notera att klubben mellan 1961 och 1974 vanligen hade tre eller fyra flygplan "på linjen", dock inte alltid samma flygplansindivider. Genom haverier och förmånliga bytestillfällen var det periodvis en rätt snabb omsättning. 1964 hade klubben 152 medlemmar, men mot slutet av 1960-talet hade antalet sjunkit till cirka 120. Ett antal medlemmar följde med över till Segelflygklubben 1971, varvid antalet sjönk till cirka ett 80-tal.

### Kiruna flygskola – "Ölmis"

Flygklubbens grundare hade nästan alla lärt sig flyga hos Gunnar "Spökis" Andersson i Östersund. Andra hade, som nämns, ett förflutet i flygvapnet, t ex Rune Fällman, Thure Hansson och Åke Bergendahl. För nya medlemmar kunde man nu genom klubbens ordna egna kurser med inhyrda flyglärare, t ex den tidigare nämnde Gösta Hyden från Stockholms flygskola eller Bertt Ölmberg. Han hade, som de flesta andra tillresta flyglärare, tänkt stanna bara de få månader en kurs varade. Men han upptäckte friheten i livet och flygandet på dessa breddgrader; han "fann fjället, skogen, sjön och älven", så som Sven Hömell, en annan

fjällflygare, uttrycker det. Han fann att mörkret inte var helt igenom mörkt, såg den kärva skönheten i midvinterns köld, hur värkluset målade blå skuggor i slutningarna och glitter på blankslipad skare. Fångades av midnattsolens rosa natt och sommarens vita ljus, höstens färgkaskader på myr och fjällmassiv. Hans "Ölmis" gjorde till sin mission att öppna denna värld för andra, lära dem att säkert färdas över detta ströslaget sköna men krävande landskap och startade en flygskola i januari 1968. Flygskolan drev han sedan i mer än 25 år, fick många elever också från Norge och blev känd som "Ölmis" långt utanför Kiruna. Skolan drivs nu vidare av Verner Björnström, som efter ett par år som lärare övertog den 1997.

Flygskolans verksamhet bidrog självfallet till klubbens verksamhet särskilt under 1970-talet. Klubben hade då mellan 80 och 100 medlemmar med en flygsektion och därtill den speciella fjällflygsektionen.

### Reservflygkår, brandflygbevakning

Den viktigaste drivkraften för att bilda Luleå-Boden Flygklubb 1961 och starta en

flygutbildning var behovet av en hjälpflygkår, bl a för skogbrandsbevakning. En sådan organiserades också, med de första reguljära flygningarna sommaren 1962. Länet täcktes då av tre slingor. Den södra slingan flögs av den nybildade Älvsby Flygklubb, den mellersta av likaledes nybildade Luleå-Boden Flygklubb och den norra, 42 mil lång, flögs av den nu väl etablerade Kiruna Flygklubb.

I Luleå-Bodens och Älvsby flygklubbar var brandbevakningsflygningarna en viktig inkomstkälla och eftertraktade av medlemmarna, de gav gratis flygtimmar. Men Kiruna Flygklubb var intresset svalare av flera skäl. Det "fria" flygandet till fjälls, till jaktmarker och fiskeplatser var viktigare och räckte till för de flesta. Dessutom var det vanligen ett fåtal klubbmedlemmar som kunde komma ifrån sitt vanliga vardagliga arbete för att ta flygpasset. De som kunde fick desto mer att göra, och somliga hann med uppåt 80 timmar på en säsong. Ove Hallin, klubbens flygtekniker, som ju hade sin arbetsplats på fältet, var en av dem som oftast fick hoppa in och ta flygpasset.

Brandriskbedömningen gjorde klubbens före på den tiden själva med stöd av observatorerna ute i byarna. Där hade myndigheterna satt ut ett antal sk Orres lador, där lufttemperatur och fuktighet registrerades. Trots svårigheten att få tillräckligt med föreare kom bedömningarna av någon anledning vanligen att ligga något i överkant, 4:or eller 5:or. Slingan tog tre timmar att flyga och vanligen blev det tre vändor samma dag. Det blev följaktligen många timmar i luften, och klubben kunde redovisa mellan 300 och upp mot 600 timmar per år. 1969 var ett toppår med ett flygtidsuttag på hela 900 timmar, mycket av detta brandflyg.

### Nya flygplan och sätt att finansiera

Klubben fick på 1950-talet något av en kavaljerstart – skrotinsamlingen gav, som vi sett, ett gott startkapital. I fortsättningen var det dock lite kärvare – men med bingo, lotterier, annonsblad och inte minst flygdagar hankade man sig fram någorlunda. Några av flygplansaffärens faktiskt lyckade – även haverier kunde vändas till vinst. Man köpte helt enkelt tillbaka vraken från försäkringsbolagen och kunde sedan – tack vare den breda och kvalificerade sakkunskapen i klubben – bygga upp dem till godkänt skick och med viss marginal till inköpspriset. Man lärde sig också med tiden att sätta realistiska timpriskostnader. Strävan efter billigast möjliga kostnader för medlemmarna ledde lätt till o-realistiska kalkyler. Nu gjorde man riktiga avsättningar för översyner, motorrepareringar och oförutsedda utgifter.

### Svarta hål men också en och annan bonus

Super Cub SE-EIG, som förlorades 1974, måste ersättas – och det blev nu av en fyr-



Super Cub SE-ECZ på Kaukulaure, i bakgrunden Liddopakte och i fonden Kebnekaises sydtopp. Foto Anders Lidström, Kiruna.

sittsig maskin, en Cessna 172 Reims Rocker, SE-FKA. Den köptes från Uppsala och hämtades från Sundbro-fältet av Ove Hallin och Pekka Menna. Den blev i fråga om ekonomin något av ett svart hål. Vid typinflygningen hade instruktören betonat att motorn måste gå på rik blandning – sannolikt ett missförstånd – som ledde till en avsevärt större bränsleåtgång än normalt. Under hemflygningen började problemen när man var halvvägs – ungefär i Sundsvallstrakten. En lyckad nödlandning ansattes – men nytt bränsle måste med stor möda hämtas långt ifrån och tankas från jeep-dunkar.

Flygplanet var utmärkt i sig, men kombinationen noshjul och skidstäl var inte särskilt lyckad – något fjällflygplan var det alltså inte. Då den därtill också var mycket dyr i drift hotade den att driva klubben mot ruin. Man måste byta till något billigare. Och billigare blev det – i flera avseenden. I Luleå hittade man en Piper 22S *Caribbean*, SE-CSN – ett klart nedbyte men med en mellanskillnad som också fyllde på klubbkassan. Planet gick bra på skidor, även om hemflygningen slutade äventyrligt. Kiruna-fältet var nästan helt snöfritt men man kunde ännu landa på den s k limpan, resterna av snövallen längs banan. Vid in-taxningen fastande man i snösjöran, men med glada amatörers hjälp kom man loss – men i ivern att lyfta planet knäckte man ett vingstag – ett dåligt omen.

När flottörerna monterades framemot sommaren, fann man att denna *Caribbean* nästan inte gick att få upp från vattnet vid bleke – en dålig egenskap hos ett sjöflygplan! Detta blev också orsaken till dess korta existens i klubben. Vid en start från Alesjaure sjönken den igenom och totalhavererade. I efterhand insåg man väl att denna bytesaffär gjorts något panikarikt, man anade kanske inte att planet hade svagheter som sjöplan, men Cessnan SE-FKA hade ju dränerat kassan. Försäkringen för *Caribbean* SE-CSN gav i alla fall en del, skrotet ytterligare några kronor och maskinen som sådan saknades av ingen – men man stod ännu en gång utan sjöflygplan, och det var inte lätt att hitta ett sådant till överkomligt pris.

Men man hade ibland också turen på sin sida. På en semesterresa i Finland sommaren 1977 såg Jan-Olov Nilsson en Cessna 172 *Reims Rocket* på flottörer parkerad på Malmi Airport. Han ringde omgående hem till klubben och det blev affär direkt. Det nya planet hämtades hem via Stockholm av de två Nilsson, Jan-Olov och Ingvald – två av klubbens mångåriga stöttepelare. SE-GZV blev ett lyckokast – på hjul, skidor och flottörer tjänade den klubben i över tjuo år, till 1999.

## Nutid och framtid

Under 1980- och 1990-talen minskade antalet medlemmar – det hade kommit andra sätt att ta sig ut i markerna. Snöskotern lanserades på 1960-talet, men först under 1970-talet utvecklades den till ett någor-



Cessna 172 RR SE-LKZ på Gamasjärvi en tidig vinterdag – än har snön inte kommit på allvar. I bakgrunden Tsaktso. Foto Anders Lidström, Kiruna.

lunda bekvämt och driftsäkert fordon, och under 1980-talet och än mer under 1990-talet, blev skotern var mans egendom – åtminstone i Kiruna som nu är den i särskild skotertätaste kommunen i Sverige.

Men klubben lever trots detta vidare. Under 1980-talet hade man en rad mycket lyckade flygdagar med talrik publik. Man kunde alltid räkna med F 21. Den egna flygparaden var i regel imponerande med uppåt ett tjugotal flygplan och helikoptrar i luften – 1982 ingick i förbiflygningen tre DHC *Beaver*. Programmen kompletterades med uppvisningar av fpl 35 *Draken*, Sk 60 i attackversion, 37 *Viggen* och oftast också Sk 50 eller Sk 61. Vid senaste flygdagen 2000 kunde man till exempel se både JAS 39 *Gripen* och ett par norska F-16 *Fighting Falcon* på plattan.

1980-talet med ett sakta dalande medlemsantal var ändå en period då man provade sig fram med olika typer av klubbflygplan. Man förlorade *Cherokee* SE-FHU i ett haveri på flygplatsen 1980, men ersatte den året därpå med en av samma typ, SE-FCB. Samma år köpte man också en Cessna 172, SE-GOV. Dessa flögs enbart på hjul och hjulskidor. 1984 sålde man dessa för att i stället prova en Cessna 150, SE-IMB. Den ansågs dock för liten och såldes därför 1988, ty 1989 fick man äntligen tag i en *Super Cub*, SE-ECZ, som man köpte från en annan avknoppning, Jukkasjärvi flygklubb.

Därmed hade man åter fått den bästa kombinationen av flygplan för fjäll- och sjöflygandet, den allsidiga *Reims Rocket*, SE-GZV och också denna allsidigt utrustade *Super Cub* SE-ECZ. När man 1999 förlorade trotjänaren SE-GZV i ett haveri på Vatnenjaure, ersatte man den omgående med en annan *Reims Rocket*, SE-LKZ. Med dessa två för fjäll- och ödemarksflygande beprövade flygplan flyger nu Kiruna Flygklubb in i framtiden.

Tack till Jan-Olov och Berith Nilsson, Åke Bergendahl, Ove Hallin, Anders Lidström och Hans Tammer för kärnan i artikeln, bilder, och många skrönor som inte fått plats samt till Lars E. Lundin för registeruppgifter och bilder.

## Källor

- Sammanfattning, manuskript 4 sid A4 av Anders Lidström (odot)  
 Manus till artikel i *Mach 51* av Ingvald Nilsson  
*Inside SAS* (norska utgåvan) årgång 8 Nr 5 1972  
**Tryckta källor**  
 Artiklar i SFT 3/82, 6-7/82, 5/95, 6/95, 2/96 och 1/97  
 Forslund, Mikael, 1997: S 12 Heinkel He 114. Flyghistorisk Revy  
 Gripenlöf, Sten, 1993: *Flyg för hela slanten*. Allt om Hobby Förlag.  
 von Porat, Gösta, 1963: *Flyget blev mitt liv*. Bonniers.  
 Svensk Civilregister 1, Flyghistorisk Revy nr 30. SFF 1983  
 Svensk Civilregister 2, Flyghistorisk Revy nr 36. SFF 1992  
 Svensk Civilregister 3, Lars E Lundin. Specialnummer av SFT, 1995  
 Svensk Civilregister (4), Lars E Lundin. SE-EAA t o m SE-EZZ, SFF 2003  
 Theander, Agge (red): *Kapiten Flygoken, del I skuggan av kriget. Kiruna 100-årsboken*, del I. Tidningsföreningen, Kiruna kommun 2000.  
 Vaernberg, Jan, 1995: *Flygoperation Balchen*. Amerikanska flygningar i Sverige 1944-1945. SFF och Norrbottens Flygförlöj.  
 Westerberg, Rolf (red) *Svensk Flygtjänst AB under 40 år*. Flyghistorisk Revy Nr 28. SFF 1979.

## Kiruna Flygklubb, flygplan åren 1957-

SE-SHO	<i>Baby Falk</i>	1957-59
SE-SHI	<i>Slingsby T 21</i>	1957-61
SE-ANL	<i>Tiger Moth</i>	1957-67
SE-CDG	Cessna 170	1960-61
SE-CGK	Auster V	1960
SE-SXO	<i>Bergfalke II</i>	1960-71
SE-CUO	Piper PA18-150 sjö	1961-73
SE-CTC	Piper PA20-150	1961-66
SE-SGS	<i>Baby Falk</i>	1962-63
SE-CLD	Piper PA22-125	1963
SE-TBH	<i>Bergfalke II</i>	1963-71
SE-BYP	Piper PA18-150	1964
SE-IEI	Piper PA18-150 sjö	1965-74
SE-TDG	<i>Mucha</i>	1966-71
SE-FDX	Piper PA28 Arrow	1969-73
SE-TJO	<i>Libelle</i>	1970-71
SE-FHU	Piper PA28R Arrow	1973-80
SE-CSN	PA22 Caribbean sjö	1975-76
SE-FKA	Cessna 172 sjö	1975-76
SE-GZV	Cessna 172 RR sjö	1977-99
SE-FCB	Piper PA28-140	1981-82
SE-GOV	Cessna 172	1981-84
SE-IMB	Cessna 150	1984-87
SE-ECZ	Piper PA18-150 sjö	1985-1987
SE-LKZ	Cessna 172 RR sjö	2000

Under 1971 flyttades segelplan (kursiva) till Kiruna SFK

