

17 timmar över Ålleberg

Cumulusredaktionen skickade ut sin durkdrivna reporter Lars "Larry" Hagman. Larry gjorde det enkelt för sig, han tog bara med sig sin bandspelare till en gammal segelflygveteran som gillar att prata om sig själv. Här är intervjun i ett avkortat skick.

Cumulus: Hur var det att flyga i sjutton timmar? Hur började det?

Den Gamle: Du vet, vi seglade fram på knappt 75 meters höjd över västhanget på Ålleberg och Karl-Erik säger: "Vill du meddela att vi landar om fem minuter." Jag öppnar sidorutan och väntar tills över restaurangen. Sedan hämtar jag luft och ylar för allt jag är värd. Vid nästa passage såg vi att folk rört sig mot landningsbanan. Karl-Erik svänger in Kranichen över platån för en kort bas, det går undan i medvinden, vi landar och får en kort stund på marken för oss själva. Marken gungar, den skulle så göra ytterligare ett par dagar.

C: Men det här var väl slutet? Så lätt slipper du inte undan. Hur började det?

D.G(bläddrar bakåt i sin flygdagbok och efter en tankepaus kommer det): Jag är glad att du frågade. Eftersom det gått mer än 50 år tror man kanske att minnet har fördunklats. Det verkar inte vara så, fråga mig vad jag gjorde för en vecka sedan och jag börjar stamma. Men Ållebergstiden glömmer jag nog aldrig.

Jag mötte Karl-Erik Övgård sommaren 1944 när jag som 15-åring för första gången kom till Ålleberg. Jag hade som alla A-kursare fått ut en grön mössa, men var nu barhuvad. Karl-Erik var på väg ut mot banan och jag var den första han råkade på. "Har du varit uppe i molnbasen? Hur högt ligger den?" sprutade han ur sig utan att se vilket blåbär han tilltalat (jag hade 0 timmar i flygdagboken, högsta uppmätta höjd var 1,51 meter i höjdhopp, saxstil).

Jag gjorde A-kursen med en trygg gotlänning som instruktör. Vi övade med SG38. Man gummirepstartade nere på slätten med 8-19 man i repen samt en losskopplare vid planets stjärt. Flygeleven kommenderade laget och började med att ropa "Planet fast?" varvid losskopplaren svarade "Planet fast!", sedan kom "Vid repen färdiga?". "Färdiga!" kom svaret. Varpå föraren skriker "Sträck!" och vrålar "Spring!". Instruktören ropar "Loss!" med lagom fördröjning beroende på elevens erfarenhet. Och man seglade iväg en kort bit (sen allt längre), det gällde att hålla kurs och att inte doppa vingen samt landa snyggt. Eftersom jag hade modellflyg i ryggen tyckte jag det skulle vara rätt enkelt. Men jag minns att jag missuppfattat hur roderpedalerna fungerade, lyssnade väl inte, sidrodret gick tvärt emot vad jag trott! Så när jag skulle rätta till kursen kan ni säkert tänka er vad som hände. Där fick jag mig en obehaglig läxa när det blev markkontakt med kvidande landningsskida och brysk groundloop. Störtkrukan slet nästan av huvudet. Avslutningsvis startade man från en 75 m "hylla", högt nog att störa markreferensen, då gällde det att lyssna på fartljudet och att kolla vingordans lutning mot horisonten. Någon hastighetsmätare fanns ju inte.

Åter hemma i Stockholm bad jag få åka ner igen på B-kurs. Lite senare innan jag kallnat var jag åter på Berget och kom då att lära känna Karl-Erik Övgård lite mer. Han var nämligen instruktör på kursen.

Det här var alltså 1944, WW2 pågick som bäst, det var kul att lyssna på Soldaten Sender Vest som spelade fin jazzmusik och som sände minutfärska nyheter om bl a bombraiderna i Tyskland.. Det var ont om varor, t ex bensin fanns inte till privatbruk. Men Ålleberg hade. Där lärde jag mig på

obevakade stunder när jag blivit varm i kläderna både köra bil och MC (500cc). Därför kunde jag få dra vinschlinor på banan när den dagen kom. Ålleberg var nog en dröm för de flesta grabbar. Uppe på bergets västsida fanns en startbrygga. Första starten därifrån kände jag mig så uppspelt att jag lyfte vänsterhanden till salut (den skulle vara på knät) då jag seglade över replaget (så nära att jag tyckte jag kunde ta dem i hand) och så ut över stupet. När jag kom upp igen fick jag min första utskällning på Berget, och flygförbud av K-E (tack och lov bara över dan).

Uppbogsring till krönet efter landningen på slätten tarvar några ord. Man hade byggt en träbana rakt upp för bergsidan (som är mycket brant). Och så fanns det en vinsch (bensindriven) uppe på krönet. Flygplanskärran med en stång med två handtag som gick bak mot stjärten fästes under landningsskidan. Vinschlinan kopplades i nosen, två man höll i kärrans handtag och en man i vingpetsen (skyndande uppför berget på en trappa, det gällde att hålla farten, annars åkte planet av träbanan). Så var det en signalist på krönet (vinschföraren såg inte planet). Det fordrades alltså fem man, ett helt litet ryskt slavläger! Den övningen gav styrka och kondition. Signalmansplatsen på krönet hade det visserligen fysiskt lätt, men måste vara uppmärksam så inget obehagligt hände med planet. Han kunde inte försjunka sig i den fina utsikten däruppe eller somna in. Där stod alltid den starkaste eller den äldste. Där stod aldrig jag.

Med hjälp av cykel tog man sig ibland på kvällen in till Falköping, där det var dans i folkparken. Det var kul, men Övgård tyckte det en gång blev lite för sent - flygförbud igen! Slutet av kursen fick jag ibland vara lotspilot åt A-kursen, man flög då ned SG38:an till gröngölingarna på slätten och kunde ibland passa på att pröva lite hangflygning. Med B-diplomet, 27 minuter och 7 sekunder i loggen lämnade jag Ålleberg. Två år senare var jag tillbaks, nu med C-diplom på fickan (taget på Skarpnäck), för en S-kurs. Det var då det hände saker.

Cumulus: Ja, det där låter intressant, vilka upplevelser! Vi kanske skall ta en rökpaus innan du kommer in på den "riktiga" flygningen.

Den Gamle: Visst, jag tar en kopp kaffe.

Fortsättning följer i nästa nummer.