

EN FLYGNING à la KONGO

Jag skall försöka beskriva ett flygpas som det kan förflyta just nu i efterkrigstidens Kongo. Uppdraget är en OPERATIONAL TRAINING d v s rena flygövningar lika den vi sysslar med hemma i Sverige. Förbandet: en rote (2 plan) J 29.

En telefonkontakt ned till våra hangarer där man som vanligt svarar att våra plan är klara för start. Några vetenskapliga upplysningar angående vädret får man inte i Kongo. Vi får nöja oss med att titta ut genom fönstret, en metod som förhånas så av våra meteorologer därhemma. Det är idag som så ofta soligt på förmiddagen, framåt middagstid kommer cumulusmolnen att börja växa - och till kvällen kan vi nog vänta oss ett av de tropiska slagregnen.

Så till aerodynamerna. All markservice går snabbt och smidigt tillväga på F22 och snart viner motorerna. Klockan är halv tio, ingen trafikledare har kommit till tornet ännu. Men vår radarstation har varit i farten en god stund och hälsar oss godmorgon i radiolurarna. Vi väljer bana med hänsyn till vindriktningen. Ingen annan trafik syns över Kamina så här tidigt, så vi sätter sporrarna i våra silvervita springare. Även om vi har tung last av kanonammunition, raketer och extratankar är det inga svårigheter att starta på Kaminas 2700 meter långa bana. Detta trots att banans höjd över havet och den höga temperaturen avsevärt försämrar planens prestanda.

Stället upp, klaffen in och vi accelererar ut mot Kaminabasens gräns. Vi ser den beryktade barriären, The Barrier, skynta till under vänstra vingspetsen. Det är vägspärren som utgör gräns mellan våra indiska Jatbataljons-soldater och de katangesiska gendarmerna. Det var här som svenska trupper i september 1961 framgångsrikt stoppade gendarmernas offensiv mot Kaminabasen, genom att få in två fullträffar på två pansarbilar och en ammunitionstransport. The Barrier vaktas nu av indierna.

Vi är nu utanför 'vårt' område. Vi följer vägen mot Kaminaville, staden 30 kilometer från Kaminabasen, där soldaterna inte är säkra på om de ska bli kompisar eller mot-



Konstituerade kaptenen Lars Gunnar Jansson, i vardagslag löjtnant på F 10, är en av de hemkomna från den svenska jaktflyggruppen i Kongo. I artikeln berättar han om ett av de många uppdragen över Kongo. Artikeln är saxad ur jaktflyggruppens kongotidning Weekly 22. Th om Jansson löjtnant Sigvard Brege, som nu återgått till F 3 som fänrik efter sex upplevelsemättade månader i Kongo.

ståndare till oss. Plötsligt dyker tre ocklistor upp på vägen. Gendarmar i full mundering med god fart mot basen. Vi tycker oss se befälhavaren forma munnen till den swahiliska motsvarigheten till kommandot SKYDD och så är vi förbi. I bakspegeln syns de tre överge sina velocipeder och stå på huvudet i grönskan. Sorry, men vi undrar om deras själar var vita och uppsåtet gott?

Tre minuter har gått av vår färd i luften. Vi svänger in över Kaminaville, huvudstaden i norra Katanga. Här vållar vi ingen uppståndelse. Vi se de civila kongoleserna kika upp mot våra SAAB eller FOUQA, som de kallar oss. Ett ånglokomotiv producerar rökpuffar på järnvägsstationen med tre, fyra vagnar i hasorna. Flygfältet är som vanligt tomt, sånär som på en gräsklippningsmaskin som betar i banändan. Vi kostar på oss en roll över den ensamma klipparen och lämnar Kaminaville. Nu vet dom att vi jobbar idag och vi har konstaterat att allt är lugnt på deras sida.

Vi kopplar på kraftledningen som går från vår bas norrut. Raka som meridianer löper trådarna över den gröna buskvegetationen. Vi flyger på lägsta höjd för att om möjligt konstatera skador på stolpar och ledningar. Allt verkar helt och proper. Efter cirka 85 km når vi kraftverket vid Kilubi. Byggnaden ligger idylliskt inbäddad i grönskan vid kanten av en liten dalgång. Vattnet under avloppsröret är lugnt som i en ankdamm i Tollarp, men i kringledningsrännan

F 22:s kongoflygning längsta svenska ombaseringen

Kapten Harry Hannesson, B 4, konstituerad till major vid den svenska jaktflyggruppen i Kongo, har nu tillsammans med personalen i den först utsända gruppen återkommit till fosterlandet. Här nedan berättar han om den långa nedflygningen - den längsta ombaseringen i flygvapnets historia. I ett kommande nummer av Flygvapen-nytt återkommer han om upplevelserna i Kongo. T h Hannesson med utsikten från Akropolis i Aten som effektiv bakgrund.



skunnar vågorna fritt. Vemodet sprider sig innanför G-dräkten då vi ser detta slöseri. Samtidigt pinas nämligen reservaggregaten i både Kaminaville och på vår bas. Allt bara för att det sitter några gendamer där nere i kraftverket, spelar kort och säger FINIS.

MAGRULLNING PÅ 7000 M

Efter denna flygning på låg höjd uppsöker vi svalkan i högre luftlager. Då vi nått 7000 m tränar vi avancerad flygning. Vi byts om att leda roten i loping, roll och diverse magrullningar som herrar journalister brukar uttrycka sig. Nu är det G-påkänningarna som pressar svett ur våra porer. Då hörs vår radar i lurarna:

- Cobra 16, hör Du mig? Cobra 16 det är vi. Vi svarar och får då uppgift om att flygplan som ligger 25 km från vår position. Radar forstättar att leda oss och snart har vi ögonkontakt med en DC6:a. Vi indentificerar den som dagens första transportkärre från Leopoldville.

Vi trycker förbi DC6:an för att hälsa. I radion hörs en stämma vars ägare tydligen vaggats i Brooklyn, New York, over there. - Hay, Charlie, there were some fighters around here. Vi talar om att det var Kamina Fighters som tittade på honom och får ett glatt - You are welcome, boys - till svar.

Efter ytterligare några minuters övningar på högre höjd är det dags för oss att landa. Vi går in i trafikvarvet utan några större uppvisningar och ansätter landning efter en och en halv timmes trevlig flygning. I trygg förvisning om att denna flygning inte kan användas för FN-fientlig propaganda. Inte ens om flygofficeren B Å Bengte hade anlitats för uppdraget.

När vi startade med F22:s fem flygplan från Barkarby den 28/9 hade vi en känsla av befrielse. Vi var på väg! Visserligen var det bara fem dagar sedan vi hade fått beskedet att vi var uttagna till förbandet, men det hade varit fem dryga dagar fyllda med förberedelsearbete av allahanda slag och mycken tid till sömn hade det inte blivit.

Mottagandet var väl förberett för oss på F 10. Det var ju heller inte första gången som F 10 sände iväg ett förband på utlandsflygning. När vi landade väntade Skånepressen och vi ställde pliktskyldigast upp runt FN-bokstaverna vid en 29:a. Vi hade fått en viss vana vid det de sista två dagarna. Nästa dag använde vi till fortsatt förberedelsearbete och flög ett pass för att prova flygplanen, framförallt pejlarnas funktion, start med full last och funktionsökjutning med två flygplan, som vi inte hade hunnit med på F 8.

Dagen därpå (30/9) var vi tidigt igång. Väderleksutsikterna söderut var relativt lovande, men på F 10 var det kraftig dimma med sikt 50 - 100 meter. Det lättade emellertid och vi kunde starta kl 0920. Vi steg mot den danska fyren Brofeld. Vi flög i något utdragen förflytningsgruppering. 1:a överste Lampell, 2:a fanjunkare Björklund, 3:a jag själv, 4:a löjtnant Brege och 5:a kapten Jansson. De båda andra piloterna, överstelöjtnant Everstål och löjtnant Nordberg, skulle få lösa av i Aten. Över Västtyskland tilltog radiotrafiken och det var svårt att förstå den för oss ovanliga nomenklaturen. Efter en del besvärigheter med fyrar och trafik i det relativt dåliga vädret kom vi så in i en prydlig flank och landade på Spangdahlem, som ligger i Västtyskland inte långt från Luxemburgs gränsen.

Chefen för basen, en stor, lugn, leende amerikansk överste, önskade oss välkomna. Flygplanen togs genast omhand av vårt ena markteam, som hade varit på basen sedan den 28:e. För nerflygningen hade två C 130 (Herkules, ett stort amerikanskt transportflygplan med goda last- och fartegenskaper) ställts till vårt förfogande. Den ena C 130:an var alltså på Spangdahlem och den andra var vid denna tidpunkt på Istrana, utanför Venedig, som var vår nästa landningsplats. Så snart som möjligt efter vår start skulle C 130 på Spangdahlem enligt planen flyga till Brindisi, dit vi skulle komma efter Istrana. På det sättet skulle vi "rulla" söderut och ha försäkrat oss om god service.

Efter en kopp kaffe och färdplansskrivning skulle vi så starta mot Istrana. Just när vi hade satt oss i flygplanen, kom det meddelande, att vi inte fick flyga över Österrike i samlat förband. Detta löstes snabbt så att Lampell startade med roten och jag fick leda tregruppen med start 15 minuter senare. Det blev en pärs med den intensiva radiotrafiken och de invecklade trafikförfaranden, som råder i denna del av Europa. Efter starten leddes vi i leder på ett för oss svårförståeligt sätt. Just när jag drog på hörde jag Lampell be att få styra söderut. Han skulle inte tillbaka till Sverige, sade han. Han fanns således efter ca 15 minuters flygning någonstans i trakten av Spangdahlem. Nåja, allt redde ut sig. Vi kämpade oss söderut, hade turen att få se Alperna och landade efter en GCA-inledning på Istrana i tre kilometers sikt. Här gjorde vi ett kort lunchuppehåll och hade sedan en lugn och behaglig flygning i helklart väder till Brindisi, längtet ut på den italienska klacken.

På hotellet var det pressande varmt och man började undra hur det skulle bli att leva nere i Kongo alldeles vid ekvatorn.

29:OR I FÖRSVARSGRUPPERING

Kl 0830 den 1/10 startade vi mot Aten. Färdlinjen gick ca 15 km utanför Albanians kust och eftersom vi hade blivit varnade för eventuell albansk aggressivitet flög vi i försvarsgruppering med stridsfart och skärpt ögonspänning. Några albanska jaktflygare syntes emellertid inte till, så vi kunde övergå till att studera den klassiska marken under oss. Vädet var helklart. Man fäste sig här liksom över Italien vid att marken är helt brun och liksom utbränd. Från gamla historieböcker kända platser som Araxos och Korinthos tittade vi på och när vi närmade oss Aten spanade vi efter Akropolis, men vi leddes in för landning så långt från staden, att det inte gick att upptäcka den sevärdheten. Vid landningen blev kapten Jansson tvungen att nödfälla landstället. Felet visade sig sedan vara mycket ovanligt. En manöverkolv hade brustit i toppen. Reservdelar fanns inte ombord på vår C 130:a i Aten, möjligen i Tobruk, men det var vi inte hjälpta av. Vår markstyrka med förvaltare Martinsson i spetsen gjorde emellertid ett gott arbete och steglödde kolven, så att det gick att fortsätta. Under tiden passade flygstyrkan på att bese Akropolis, - så inget ont

Kl 1415 var det klart för start mot El Adem, brittisk bas utanför Tobruk. Färden gick över Medelhavet och vi gynnades fortfarande av klart väder. Vi hade flygplatsen och fyren

Souda på Kreta som brytpunkt - gammalt känt namn från Kreta-operationen under kriget. Så dök Afrikas kust upp och vi landade i stark sand-sidvind på El Adem. Nu var det bråttom, om vi skulle hinna till Cairo, innan det blev mörkt. Vi hade bett om extra snabb service och det var man beredd att ge oss, fick vi veta före landningen. Tankningen gick också undan och vi satte oss i flygplanen efter 45 minuters uppehåll. Man körde fram ett stort startaggregat. Det var emellertid felaktigt. Ett ännu större aggregat kom fram, men med

Överstelöjtnant Everstål antrar sin J 29 på en afrikansk flygbas.



samma resultat. Efter tjugo minuters fördröjning lyckades vår markstyrka få ut vårt startaggregat ur transportflygplanet, men det vägrade då att starta. Efter sammanlagt en halv timmes fördröjning kom vi iväg. Solen stod nu betänkligt lågt. Flygtiden till Cairo var en timme och fem minuter, men eftersom vi flög rakt österut blev dagen kortare. El Adem ligger på 24° och Cairo på 31,5° östlig bredd, så bara under flygningen skulle vi förlora 30 minuters dagsljus.

Under flygningen spanade vi ner mot öken och fortfarande kan man se många spår efter världskrigets ökenoperationer. Där var gamla flygbaser, fordonsvrak och spår i sanden efter ställningakrig.

MÖRKRET FÖLL SOM EN RULLGARDIN

Mörkret kom verkligen snabbt. Den gamla liknelsen med rullgardinen stämde bra vid detta tillfälle. Det stod klart att det skulle bli mörkerlandning i Cairo. När vi närmade oss Cairo, tilltog radiotrafiken och den försigtig gick på en mycket svårförståelig engelska. Vi "stackade upp" kring Lampell och när han sade, att vi fick ligga på plats så länge vi kunde men fick vara beredda på att dela upp förbandet, var vi alla övertygade om att vi kunde och skulle hänga med honom in till "brake" i trafikvarvet. Ingen av oss ville lämna platsen bakom hans trygga röst och på egen hand i mörkret börja brottas med de hart när obegripliga trafikledarna. Inledningen för landning gick bra och vi stod snart uppradade på linje mitt emot stationsbyggnaden.

När vi steg ur flygplanen möttes vi av skrik, oljud, högtalare, oordning och smuts. Vi var verkligen komna till en för oss ovanlig miljö. En mycket liten och mycket högljudd figur slet av oss våra fina tjänstepass. Vi var inte helt belåtna med den ordningen. Nya sensationer väntade oss. Vi for in till Cairo i en taxi, där vi satt fyra fram och fyra bak. Av någon anledning var det två chaufförer. Den som styrde satt i knä't på den andre och så gott som hela vägen in till Cairo formligen låg han på tutan och gjorde omkörningar, som i Sverige omedelbart skulle betytt indraget körkort. Vi bodde på ett mycket elegant hotell, Cairo Hilton, men ett enkelrum kostade också dryga 50 kronor. Jag bodde på tolfte våningen och



Ovan: Sudanska "mekar" på Wadi Halfa. Nedan: Artikelförfattaren, överstelöjtnant Evertstal och överste Lampell tillsammans med bl a den kongolesiske armégeneralen Lundula på flygfältet i Stanleyville.



när jag gick ut på den stora balkongen, kunde jag se ut över det upplysta centrala Cairo och Nilen, som bubblade förbi alldeles nedanför hotellet. Det var på något sätt överkligt, men samtidigt fascinerande att den fanns där, eller kanske rättare sagt att jag fanns där. Bara två kvällar tidigare hade vi varit i Ängelholm.

Vi hade gärna velat se pyramiderna, men klockan var för mycket och vi var för trötta. Vi gick för att äta en sen supé. Så fort vi lämnade hotellet attackerades vi av några araber, som hade beslutat sig för att sälja en del saker till oss. Så fort en av dem hade klarat ut att vi var svenskar, viftade han med en sak i luften och ropade "tjugafemf". När vi vid tolvtiden återvände till hotellet kastade de sig åter över oss och när vi klockan halv sex på morgonen samlades nere i foajén, såg vi hur våra vänner araberna väntade på oss utanför. Vi diskuterade dem oss emellan. Vilken energi, vilken drive! Vad skulle inte dessa karlar

Forts. på sidan 28.

F 22:5 KONGOFLYGNING LÄNGSTA SVENSKA OMBASER- RINGEN

Forts. från sidan 9.

kunnat bli, om de inriktat sig på något vet-
tigt.

"VI VAR I AFRIKA"

När vi kom ut till flygfältet såg vi i dage-
ljuset hur rörigt och smutsigt där var. Star-
ten var bestämd till 0800. Vi kunde emellertid
inte få syrgas, men lovades den när som helst.
Av någon anledning hade syrgas och luft inte
kommit med bland den i övrigt välplanerade ut-
rustningen. En titt i syrgasförbrukningsdia-
grammet visade att vi skulle klara hoppet till
Wadi Halfa utan påfyllning. Det kom ingen syr-
gas och vi förundrade oss över varför, men
Everstäl förklarade det helt enkelt med att vi
var i Afrika. Vi böjde oss för hans erfarenhet
och startade kl 0900 utan syrgaspåfyllning.
Färden gick nu rakt söderut och vi skulle om
möjligt nå Addis under dagen. Den planerade
landningen i Luxor slopades, eftersom det an-
sågs vara en osäker plats och vi gick i stäl-
let direkt på Wadi Halfa. Vi flög så att vi
hela tiden hade Nilen i sikte.

Ett konstigt land detta Egypten. Det består
egentligen bara av en flod med mycket smal
dalgång, ett delta med kustrens och sedan
bara öde sandvidder.

Vi landade i Wadi Halfa efter en timma och
fyrtiofem minuter (ungefär Luleå - Ängelholm).
Basen bestod bara av en relativt bristfällig
bana på 1850 meter och en stationsbyggnad mitt
ute i sandöknen. Tankningen gick snabbt undan,
men det fanns ingen syrgas, varför vi beslöt
att göra 70-milaflygningen till Khartoum med
avtagna syrgasmasker på 3500 meter. Det skulle
gå bra med hänsyn till bränsleförbrukningen
och i Khartoum skulle vi säkert få syrgas en-
ligt Everstäl, som nu började komma riktigt på
sin mammas gata. (Han har tidigare tjänstgjort
två år i Etiopien).

Starten från Wadi Halfa bekymrade oss något.
Den höga temperaturen, den korta banan och
vår stora startvikt gjorde att vi behövde
1800 meters rullsträcka. Vi hade emellertid
20 kilometers motvind och det omräknat gav
oss ytterligare 200 meter bana. Starten blev
heller inget problem. Flygningen till Khartoum

gick bra och när vi låg i trafikvarvet kunde
jag se det mycket omtalade sammanflödet mellan
blå och vita Nilen. Det var verkligen en mar-
kant skillnad på färgen på vattnet.

Det var pressande varmt i Khartoum, 37 grader.
Transportflygplanet, som skulle gå från Cairo
till Khartoum, hade blivit försenat p g a mo-
torkrängel och landade 45 minuter efter oss.
Lampell och Everstäl sökte upp flygplatsche-
fen för att förbereda syrgaspåfyllning m m.
Det var en mörkhyad gentleman i korta kalsonger
och skärmmössa och han var bara intresserad av
en sak, nämligen landningsavgiften. Han fick
så småningom svaret att sända räkningen till
Kungen av Sverige. Han blev tillfälligt nöjd
men kom sedan och ville ha hjälp med att skri-
va ut adressen. Räkningen adresserades då till
kapten Åhlund, E 3 stab.

INSTRUMENTFLYGNING TILL ETIOPIEN

Betjäningen drog ut på tiden. Syrgasanslut-
ningarna blev ett problem och vi började be-
fara mörkerlandning i Addis. Flygplanmästare
Petré redde emellertid ut syrgasproblemet och
vi kom iväg. Banan visade sig vara precis la-
gom lång för att vi skulle komma i luften.
Flygningen till Harar Meda utanför Addis blev
den svåraste under resan. Vi kom in i mycket
stora cumulonimbusmoln och flög ansluten
instrumentflygning i ca 20 minuter i kraftig
turbulens. När vi närmade oss fältet flög vi
åter i moln och vi beredde oss på en avancerad
instrumentlandning. Under den proceduren fick
vi plötsligt se fältet i en glugg. Everstäl
kände igen det: Det var "hans" gamla fält. Det
må säkert förlåtas oss att vi inte instrument-
flygarmässigt med en brant dykning "stod på"
ner i gluggen.

Vår ena C 130 stod på fältet och mycket folk
kom oss till mötes. Många av Etiopien-svenskar-
na hade kommit dit. Vi blev synnerligen väl
mottagna. På kvällen ordnades det ett stort
party för oss på hotellet i Bishoftu. Chefen
för etiopiska flygvapnet, general Assefa, var
värd. Han hälsade oss välkomna och ville gär-
na bese J 29:an, som han hört mycket talas om.
(Några bilder från den korta visiten i Etiopi-
en publicerades i FV-nytt nr 4-1961).

Vi hade diskuterat möjligheten av att under
nästa dag ta oss till Leopoldville. Det skulle

vara en god prestation att ha tagit ner förbandet på fyra dagar. Emellertid var vi osäkra på betjäningssmöjligheterna i Stanleyville och förbandet hade körts hårt, så Lampell beslöt att nästa dag enbart göra tvåtimmarsshoppet till Entebbe. Det skulle bli den längsta etappen hittills.

Nästa dag påbörjades tankningen med JP 1 från fat. Detta drog ut på tiden, varför det beständes JP 4, som fanns i tankbil. Vi hade för hela nerflygningen beställt JP 1, men eftersom det bara hade funnits vid några tillfällen, hade vi under resan varit tvungna att blanda. Detta betydde att vi fick vakta motorerna i starten, så att vi inte gick övervarv.

HJÄLPSAMMA AMERIKANER

De amerikanska besättningarna understödde hela tiden det höga tempot. När vi exempelvis körde ut för start från Harar Meda, kunde vi se hur C 130:ans motorer startades för att planet skulle kunna komma efter oss så snart som möjligt. Amerikanerna var oss ständigt till hjälp med sin stora erfarenhet av utlandsflygningar och de vann allas uppskattning.

Harar Meda ligger 2000 meter över havet, så det var behövt med 3000 meter bana. Det tog tid innan vi fick stigfart efter den starten. Flygningen till Entebbe gick över öde landskap. Sista delen av flygningen gick över moln, varför vi fick göra instrumentlandning. Det var rena njutningen att höra den utmärkte engelske trafikledaren. Banan var lång och bra, det råde mönstergill ordning på banan, flygplatsens restaurang var prydlig och där serverades utmärkt mat. Flygstyrkan kopplade av medan en beskäftig civil man satte på pitotrörkapell och såg om och bevakade våra flygplan.

Transportflygplanet i Khartoum hade fortfarande besvär med en motor och man hade blivit tvungen att stanna kvar i Khartoum över natten i stället för att komma till Harar Meda, som planlagts. Fram på eftermiddagen kom emellertid båda C 130:orna till Entebbe och vi hade således samlat ihop oss inför den sista dagsetappen över Kongo till Leopoldville.

Entebbe är en mycket vacker plats. Den ligger vid stranden av den stora Victoriasjön. Victoria Hotel, som vi bodde på, var av hög klass

och vi njöt i fulla drag av vår lediga eftermiddag.

På morgonen visade det sig omöjligt att få några väderleksuppgifter från Stanleyville. Det ena transportflygplanet sändes i förväg för att ta reda på vädret på ort och ställe och sända detta till oss i Entebbe. Vädret visade sig vara bra och vi startade. När vi ropade upp Stanleyville, svarade oss majoren Andrén från F 12. Han var utsänd från Leopoldville för att hjälpa oss tillrätta. Vi gjorde ett par lovar över staden. Efter landningen möttes vi av en delegation med general Lundula i spetsen. Han hade med sig några ledamöter från Stanleyvilles lokalregering.

Det var en klar dag med stekande sol. Markstyrkan, som skulle tanka de fem flygplanen från fat, fick ett styvt arbete. Varje flygplan skulle fyllas upp med tio till elva fat. Vi, som är vana vid att folk verkligen arbetar, reagerade inte så mycket, när mekanikerna i sina genomblöta overaller kämpade med tankningen, men om man betraktade helhetsbilden, så var vår mekanikergrupp alldeles unik. Runt plattan i skuggan av hangaren och av träden satt som på första parkett hundratals etiopiska och indiska FN-soldater; dessutom fanns där flera hundra kongoleser, som tagit ledigt för att övervara den ovanliga händelsen, med ett svenskt flygförband i Stanleyville. Inför denna stora loja publik arbetade mekanikerna i ett kör i tre timmar för att därefter somna i transportflygplanet. Det är svårt att veta vad åskådarna tänkte, men det måste ha gjort ett ovanligt intryck på dem.

DRAMATISK START

Starten blev dramatisk. Banan var förhållandevis kort, temperaturen var hög och det råde vindstilla. Vi körde fram en och en längst ner till banändan, stoppade flygplanet, drog upp till fullgas och släppte bromsarna. Vi följde Lampell med blicken, när han rullade iväg. Vi såg honom försvinna borta vid andra banändan utan att se honom lämna. Under några hemska sekunder var vi övertygade om att han hade havererat, men så såg vi 29:an sakta se sig upp över träden. Alla kom i luften, men några marginaler fanns det inte och av starter, som man gjort i sitt flygarliv, kommer starten i Stanleyville säkert alltid att

inta en särställning.

Sista etappen till Leopoldville var också den längsta med sina 1250 km. Vi flög i försvarsgruppering med vapnen laddade, som vi gjort sedan Entebbe. Under flygningen fick vi stifta bekantskap med de jättestora cumulonimbus, som finns på dessa breddgrader. Vi drevs upp på 12.500 meter, men de var betydligt högre, uppskattningsvis 16.000 meter. För att gå runt en "gubbe", som läg ivägen, fick vi göra en kursavvikelse på 20° och hålla denna kurs i 15 minuter. På långt håll fick vi in Leo:s fyr, som är på tio kilowatt. Landningen beredde oss inga problem, eftersom flygplatsen N'Djili utanför Leo har en bana på 5000 meter, vilket lär vara en av de längsta i världen. Man väntade oss och vi blev väl mottagna av brigadier Nordström och överste Rosenius.

På kvällen firade vi den lyckligen genomförda nerflygningen på en restaurang i Leopoldville. Det var härligt att vara framme med alla flygplanen och all materielen. Visst hade markstyrkan skött sig utmärkt och med energi och fantasi klarat sina besvärligheter och visst var det en fjäder i hatten för oss piloter att vi tagit ner flygplanen hela. Men den största äran av den lyckade nerflygningen måste dock tillskrivas den gamla, hederliga, fältmässiga 29:an. Flygvapnets hittills längsta flygning var genomförd. Den flugna distansen var enligt kartan 10.580 km och flygtiden var 17,5 timmar. Under hela flygningen var den enda anmärkning, som skrevs i någon loggbok, det tidigare omnämnda felet på landstället. 29:an fungerade tydligen lika bra i Afrika som hemma i Sverige.

På morgonen lämnades divisionen av till Force Commander, general Mac Eoin, med följande ord: "Sir, UN Fighter Squadron 22 operational, ready for action within 45 minutes!"



"Now straight ahead and if we catch it I'll make it worth your while"