

En trotjänare har sagt sitt...:

FARVÄL TILL VAPNET

J 29 "Flygande Tunnan" har gjort sitt sista pass i operativ tjänst. Därmed har ett blad vänts i den svenska flyghistorien. Och det blad som vänts är fullskrivet med idel ärofulla minnen. Det är dem vi skall försöka att, i någon mån, skildra i Flygvapen-Nytt. — "Ej med klagan skall Ditt minne firas ..."

J 29 kan utan tvekan karaktäriseras som en fullgod exponent för svenska kvalitetsprodukter, enkannerligen SAAB-produkter. Tunnan var en gång det första serietillverkade, pilvingade jetjaktplanet i Europa. Vi skrev då året 1949. En gång var Tunnan även ett av världens bästa, ej minst i bemärkelsen fältmässigaste, och snabbaste flygplan i förbandstjänst. Operativt var den jämbördig med USA:s F-86 Sabre och Sovjets Mig-15. På sin meritlista kan Tunnan vidare skriva två världsrekord, båda i hastighet på slutet bana.

Ej minst uppmärksammas blev Tunnan genom sina avgörande FN-insatser under inbördeskriget i Kongo. Dess fältmässighet uppmärksammades världsvida och lovprisades av förare och markpersonal.

Och nu har Tunnan flugit sitt sista pass i förband. I Sverige — är väl bäst att tillägga. Men är det ett flygplan man glömt? Eller glömmet? Ett museiföremål blott och bårt?

Knappast. Fråga förarna. Fråga markpersonalen. För dem är Tunnan ej en-

bart ett blad i flyghistorien. För dem är Tunnan ett levande flygplan. Ett flygplan som aldrig kan glömmas. Ett blad som visserligen skall vändas, men dit man återvänder — ack så gärna.

Här så en presentation och tillbakablick, i ord och bild.

FÖRSTA SKISSEN 1945

Det första utkastet till J 29:an fastställdes av flygledningen hösten 1945, dvs samma år som andra världskriget slutade. Flygförvaltningen gav då SAAB i uppdrag att framställa ett jetdrivet jaktflygplan med så väl utvecklade egenskaper att det kunde stanna i operativ tjänst "under avsevärd tid". (En förutsättning som sannerligen må sägas ha fyllets!)

SAAB beräknade för sin del att flygplanet skulle prestera en fart "väl överstigande 1.000 km/tim". Vilket var mycket på den tiden! I februari 1946 var flygplanet färdigprojekterat i sina huvuddrag, och flygvapnet anmodade SAAB att "flygplan R 1001", som typbeteckningen då var, skulle sättas i pro-





Ovan. Första skissen av J 29:an — som projekt kallades den då, 1945, för "R 1001".
Nedan. Vid utprovningen av den nya pivingsformen användes en SAAB 91 A Safir — med vingar i halvskala.



Treplansskiss av J 29 F. — Som synes finns det en del skillaktigheter jämfört med skissen överst på sidan.



duktion. Tio ledande teknologer med sina staber av fackkunnigt folk avdelades till utvecklingsprogrammet. Detta gav dem händerna fulla med arbete i ett halvt år — ty det gällde att finna lösningen på alla väsentliga konstruktionsproblem och preliminärt fastställa flygplanets data.

FÖREGÅNGARE

För att ge det nya flygplanet bästa tänkbara längdstabilitet vid start och landning utrustades det (första i världen?) med automatiska slots, dvs vingspalt, en nymodighet för tiden, på vingens yttersektioner. Dessa vingspalter skulle inbördes förbindas med flygplanets vingklaffar, dvs flaps, så att spalterna fälldes ut samtidigt med klaffarna vid start och landning. Vingspalterna låstes så fort klaffarna fällts in, dvs vid högfartflygning.

Utprovningen av detta nya arrangemang bjöd speciella svårigheter — och möjligheter. "Flygplan 201" kom till världen för utprovning. Detta flygplan flygplan var en omändrad SAAB 91 A Safir med vingar i halvskala från flygplan R 1001. På hösten 1946 hade alla väsentliga problem i samband med den nya principen lösts och en fullständig flygplansspecifikation framtagits. Med utgångspunkt från de nu vunna resultaten beslöt flygförvaltningen om kompletterande order för tillverkning av tre prototyper, serier 29001 — 29003. I och med detta beslut hade första steget tagits för att ge flygplanet dess typbeteckning, SAAB 29.

En experimentmodell ("mock-up") av hela nospartiet på SAAB 29 konstruerades för att utprova olika tätningsmaterial för den nya tryckkabinen. Efter ett antal försök hade läckagefaktorn reducerats till ett minimum som ansågs godtagbart.

1 SEPTEMBER 1948

Införandet av skevroder med servokontroll innebär för SAAB en annan fullständig nyhet. Under sommaren 1948 utprovades hela skevrodersystemet i en speciell rigg. Och så, äntligen, i slutet av augusti 1948 var den första prototypen av flygplan 29, nr 29001, klar för de första rullproven på marken. Ett minnesvärt datum blev den 1 september 1948, då chefsprovflygaren för projektet, Squadron Leader Robert Moore, lät 29:an lätta för första gången.

De två första prototyperna, nr 29001 och 29002, saknade helt beväpning, men var tungt lastade med testapparatur, medan den tredje prototypen bar fyra 20

mm kanoner. Den fjärde och sista prototypen flögs slutligen år 1950.

VERSION A

Den första seriemässigt byggda versionen av SAAB 29 var, som vi alla vet, J 29 A. De först byggda 16 exemplaren (29101—29116) utrustades med trimroder och dykbromsar på vingarna. Flygplanen med serienummer 29117—29132 uppvisade även trimroder och dykbromsar monterade på kroppssidorna framför landställsluckorna. Inte mindre än 224 exemplar J 29 A byggdes totalt, med leverans till flygvapnet under perioden maj 1951—juni 1954.

Det förband som först utrustades med J 29 var F13 i Norrköping, nämligen år 1951. Följande år ombeväpnades F9 på Säve med J 29 A. Andra flottiljer som tillfördes J 29 A var F12 i Kalmar, som fick den år 1952, F16, i Uppsala samma år, F20 i Uppsala — likaledes år 1952, F3 på Malmslätt, år 1953 och F8 på Barkarby, år 1954. Noteras bör, att en J 29 A flög på F8 så sent som år 1965...

VERSION B

"Tunnan" i B-version skilde sig ej väsentligt från A-versionen. Den huvudsakliga modifieringen bestod i att ytterligare tankar installerats i vingarna. Detta innebar att bränslevolymen ökades från 1.400 till 2.100 liter, yttre fälttankar ej medräknade.

J 29 i B-version fick sin huvuduppgift som attackflygplan. För denna uppgift utrustades det med raketerna och napalm-bomber. Alla som sett "Tunnan" bita ifrån sig som attackflygplan kan intyga att den hade vassa tänder...

Födelsedatum för B-versionen kan sägas vara den 11 mars 1953, då den första prototypen flögs. Under år 1954 sattes med B-versionen även ett världsrekord, vilket omnämns på annan plats.

J 29 B tillverkades i ännu fler exemplar än A-versionen, nämligen inalles 332 flygplan, mestadels med attackbeteckningen A 29 B. Leveranserna spreds över perioden maj 1953—december 1955. Senare blev inte mindre än 289 exemplar av J 29 B modifierade till F-versionen.

För förbandens del innebär "Tunnan" i B-version ett välkommet tillskott. Under 1953 ombeväpnades sålunda F6 vid Karlsborg till A 29 B. F8 vid Barkarby tillfördes J 29 B under 1953 och F7 vid Sätenäs fick A 29 B i arsenalen år 1954. Vid årsskiftet 1963/64 sade den sista J 29 B farväl till flygvapnet.

VERSION C

Den 3 juni 1953 blev ett nytt minnesvärt datum för J 29:an. Då flögs nämli-

gen den första prototypen av den nya fotospaningsversionen. 29901 blev serienumret på detta flygplan. Flygvapnets typbeteckning blev S 29 C, där S alltså står för spaning. Totalt tillverkades 76 exemplar av S 29 C, och leveranserna skedde under perioden maj 1954—maj 1956. I väsentliga drag fanns likheter mellan föregångaren J 29 B och S-versionen; den mest påtagbara yttre skillnaden låg i nospartiet. Detta hade ändrats så att ej mindre än sju kameror kunde installeras, och lätt bytas.

Även S 29 skrev sitt namn i rekordtabellerna, över en sluten tusenkilometersbana. Mer därom på annan plats.

För spaningsförbanden innebar "Tunnan" givetvis även en betydande förstärkning. F11 i Nyköping utrustades med S 29 C år 1953 och F21 i Luleå fick S 29 C år 1954. Numera har 29:an i spaningsversion helt ersatts av spanande Drakar...

Ursprungligen hade S 29 C samma vingutformning som J 29 A och B. Senare gjordes modifikationer till E/F normer, dvs med bruten vingframkant, sk hundtand.

VERSION D

Svenska Flygmotor AB (SFA) i Trollhättan, som hela tiden försåg SAAB med den de Havilland-motor av typen Ghost — vilken utgjort kraftkälla i "Tunnan", låg även väl "på bettet" när det gällde vidareutveckling. SFA utvecklade sålunda en efterbrännkammare, vilken för utprovning inmonterades i en J 29 B i standardutförande. Efter vissa flygprov och tester, under vilken beteckningen SAAB 29 D gavs, ändrades flygplanet slutligen till J 29 F-standard och levererades till flygvapnet.

SAAB 29 D byggdes alltså aldrig i serie; numret var 29325.

VERSION E

Under den period då utprovningen av 29 D skedde, fortsatte även arbetet på att få fram en modifierad vingutformning. Syftet var att öka det kritiska Mach-talet för J 29. Snabbare, snabbare, var som vanligt tidens lösning. Beräkningen J 29 E gavs det första flygplan som utrustades med den nya modifierade vingen. Den lyfte första gången den 3 december 1953. Vingframkanten utgjorde den främsta synbara förändringen på den nya skapelsen; den skilde sig markant genom sitt nya "hundertandsmönster" från den ursprungliga konfigurationen. Inalles producerade SAAB 29 exemplar av J 29 E, vilka levererades under perioden mars—december 1955. Alla dessa flygplan tillfördes F4 på Frösön och flög ▶



▲ Den 1 september 1948 begick den första prototypen (29901) sin jungfruflygning. Vid sparkarna satt Squadron Leader ROBERT MOORE.

◀ "Tunnan" blev snart omtyckt här hemma. Och utomlands röntte den beundran och respekt för sina världsrekord, VM-segrar och inte minst för sin stora stridsduglighet.

▼ S 29 C — spaningsversionen. Mest påtagliga yttre skillnaden var det låga nospartiet, där sju kameror fanns installerade.



där i ett år, då de 19 kvarvarande exemplaren ur den ursprungliga uppsättningen modifierades till J 29 F.

VERSION F

I sin sista och slutgiltiga version fick "Tunnan" beteckningen J 29 F. "Filip" kom att skilja sig i flera hänseenden från sina föregångare. Den mest iögonfallande modifieringen, dvs förbättringen, var införandet av motor med efterbrännkammare. Framtagningen skedde i nära samarbete mellan flygförvaltningen och SFA med flygutprovning som nämnts i en J 29 D. Efterbrännkammaren innebär ett avsevärt ökat krafttillskott för Ghost-motorn, och intressant är att SFA var först med en lyckosam konstruktion av efterbrännkammare för en brittisk jetmotor. (!)

"Filip" som prototyp flögs första gången den 20 mars 1954, och försågs med den modifierade vinge som utformats på J 29 E. Version "Filip" blev standard på ej mindre än 210 J 29 B och E, som alla modifierades av SAAB och levererades mellan februari 1955 och maj 1958. Ytterligare 98 flygplan av äldre versioner modifierades till F-version vid CCV i Västerås tiden maj 1957—december 1958.

Första flottilj som fick äran flyga version "Filip" blev F3 på Malmslätt. Där gjorde J 29 tjänst till 1965/66, då Draken i version D successivt ersatte. I 4 på Frösön beväpnades med J 29 F år 1956, och i mer än ett decennium har "Tunnan" gjort trogen tjänst på flottiljen, tills den vid en högtidlig ceremoni fredagen den 12 maj i år pensionerades — till tonerna av "Svensk flygarmarsch"...

Under 1956 tillfördes F9 på Säve och F10 vid Ängelholm J 29 F. Året därpå ombeväpnades F13 till J 29 F och år 1958 F16/F20. Fr o m slutet av 1963 fick "Tunnan" nytt operativt "sting" genom den USA-konstruerade roboten Sidewinder (RB 24) med infraröd målsökare. En robot under vardera vingen urgjorde beväpningen.

Produktionen av "Tunnor" vid SAAB var inte fy skam: under perioden maj 1951—maj 1956 levererades inalles 661 J 29:or i olika versioner, och av dessa modifierades 308 till J 29 F.

FÖR FN TILL KONGO

Då krisen i Kongo gick mot sin kulmen år 1961 mottog svenska regeringen en hemställan från Förenta Nationerna om visst flygstöd för operationerna. Främst gällde det stöd och skydd för markstyrkorna, och det beslöts att fem J 29 B skulle sändas — med beteckningen F22. Initialerna UN kunde för första gången målas i svart på kroppss-

sidorna, och den långa flygningen till Afrika gick i förband utan mankemang.

Beväpning och utrustning i övrigt på flygplanen krävde speciell uppmärksamhet. Valet stannade vid åtta 14 cm-raketer, fyra under vardera vingen, och två fällbara tankar. Aktionsradien måste ökas till det yttersta. Det svenska FN-förbandet var världsorganisationens enda flygstyrka vid tillfället för ankomsten, eftersom Indien dragit bort sina Canberra och Etiopien sina Sabre. I oktober 1962 fick emellertid de fem "Tunnorna" värdefull förstärkning: två S 29:or (spaningsflygplan alltså) anslöt sig till förbandet.

F22:s korta men ärofulla historia kan sägas ha börjat den 24 september 1961, då svenska regeringen ställde förbandet till FN:s förfogande. Redan den 4 oktober befann sig flygplan och personal på plats i Leopoldville. Temporärt baserades förbandet först i Luluabourg, men förflyttades snart till Kamina, som blev operativ bas intill återfärden till Sverige. Förstärkning anlände inte bara i form av S 29; mot slutet av 1962 flögs ytterligare fyra J 29 B till Kongo.

I KRIG FÖR FRED

F22 kom att spela en framträdande och i det flygoperativa skeendet i Kongo avgörande roll. I de strider, "stressen", som vid årsskiftet 62/63 ledde till en slutlig militär framgång för F22, gjordes den väsentliga insatsen vid Kolwezi. Katangas visserligen inte stora men dock ej föraktliga flygvapen förintades helt, överraskande och blixnsnabbt — på marken.

Under de första sex dagarna av den sk stressen flögs "Tunnorna" hela 150 tim, vilket fick utländsk flögexpertis att häpna. Av de tio flygplan som bokstaveligen gick i elden fick sammanlagt åtta mer eller mindre omfattande skador.

I TJÄNST BLAND ALPER

"Tunnan" hade vid det här laget, trots sin relativa ålder, väckt smickrande uppmärksamhet utomlands. När österrikarna stod inför valet av ett jaktflygplan, enligt fredsavtal som gäller för detta land, stannade man för J 29:an. Övervägandena skedde främst under 1960, och den 21 januari 1961 fattades avgörande i svenska regeringen om att sälja 15 "Tunnor" till Österrike. Köpskillingen belöpte sig till dryga åtta milj. kr, och att österrikarna ansett sig göra ett gott val bevisades främst av att man 1962 beslöt sig för att köpa ytterligare 15 J 29 F. Liksom vid första tillfället fick flygförvaltningen det formella tillståndet till försäljning, och flygplanen genomgicks noga före leveransen till Jagdbomber-Staffel, som förbandet be-





nämnes. Vid den första leveransen svarade SAAB för översynerna, medan Svenska Flygverkstäderna i Malmö stod för översynerna vid den senare leveransen. Denna gång betalade österrikarna 7.700.000 kr för de 15 flygplanen.

På österrikiskt uppdrag utrustades de 15 sista flygplanen, vilka tillfördes Jagdbomber-Staffel 2, med tre kameror på höger sida av nosen i en speciell kapsel. Kamerorna kunde, om så önskades, med andra ord ersätta de två kanonerna i nosen. Kamerorna var på österrikisk önskan ställbara under flygning genom förarens försorg, i olika riktningar, och kunde på en halvtimme ersättas med de två kanonerna.

I VÄRLDSREKORDTABELLEN

I den ärofulla sida i svensk flyghistoria som präntats av "Tunnan" bör stå ristar med eldskrift de två världsrekord som sattes med flygplanet. Den visade på så sätt inte bara sin för tiden enastående snabbhet utan även flygoperativa standard.

Det första världsrekordet daterade sig till den 6 maj 1954, och sattes på 500 km slutan bana med en hastighet av 977 km/tim — ett rekord som i vederbörlig ordning registrerades och omsider godkändes av FAI, dvs den internationella federation som erkänner rekord av det här slaget. Förare i den rekordberliga "Tunnan" var dåvarande kaptenen, numera överstelöjtnanten, *Anders Westerland*. Rekordet stod sig till på hösten samma år, då USA-majoren John L. Armstrong med en F-86 H Sabre putsade det över tusensrekordet, till noga räknat 1.045,2 km/tim.

Andra gången "Tunnan" härjade i världsrekordtabellerna var den 23 maj 1955, då på 1.000 km slutan bana, med en hastighet av 900,4 km/tim. Rekordet sattes vid rotflygning — från F11 och norrut till en brytpunkt i norra Ångermanland — med en rote spaningsflygplan, alltså. Förare var dåvarande kaptenen, numera översten *Hans Neij*, och fältflygaren *Birger Eriksson*.

Denna rekordnotering stod sig längre i tabellerna än den första, nämligen till den 25 september 1957. Då slogs det nämligen av en sovjettrysk Tupolev och noteringen löd på 973 km/tim.

FLYGFEMKAMPARE

Till sist bör i rekordsammanhang nämnas att "Tunnan" deltog i flygmilitär femkamp, flygmomentet, med anmärkningsvärd framgång under 50-talet. Vid samtliga tillfällen, i Italien år 1954, Turkiet 1955 och i Sverige 1956, hemförde nämligen den svenska tävlingsgruppen segern — i hård kamp med fransmännens Mystère IV. ■



◀ Vid flyganfallet mot Tshombes största flygfält, Kolwezi-Kengere, den 25 december 1962 utsattes "Tunnorna" för moteld från de katangesiska gendarmerna. Bl a träffades major O. Lindströms 29:a av en projektil, som trängde in genom frontrutans ena sida.

▲ Operationen mot Kolwezi lyckades bra. Den uttagna flygtiden imponerade. Under de första sex dagarna av stressen flögs 150 tim, vilket fick utländsk flygexperis att häpna — detta speciellt då åtta plan av summa tio erhöi skottskador. ■ Med vid första flygriden, då Katangas stridsflyg snabbt och överraskande förintades på marken, var (fr v): dåvarande kaptenen O Lindström, 1:e fältflygaren B Nordström, löjtnanten A Christiansson, 1:e fältflygaren G Casselsjö, 1:e fältflygaren C Jönsson samt 1:e fältflygaren A Barthelsson.

Sista versionen, J 29 F, var försedd med EKB och den kom att i två omgångar exporteras till Österrike. 1961 i 15 exemplar och påföljande år lika många. Sammanlagt belöpte sig köpeskillingen på ca 16 milj kr. ▼

