

**Utdrag ur:****J 29 Tunnan 50 år - rapport från firandet på Flygvapenmuseet 1 september 1998**

....

Jag anlände lätt försenad till FV-muséet vid Malmslätt och missade början av **landshövding Björn Erikssons inledningsanförande** i FV-muséet med talarstolen uppställd framför den Kongo-målade J29:an. Det hade kommit ca 500 åhörare, betydligt fler än vad museichefen Sven Scheiderbauer räknat med vilket bl a märktes vid den kaffeservering kommunen bjöd på ute på fältet vid J29-flygningen. Jag fick även höra de första anförandena stående. En man bredvid visade stolt upp en liten J29-modell i skala 1:50 på vilken han hade fått Åge Røeds namnteckning och nu skulle försöka "haffa" Åke Sundén.

....

Förre testpiloten m m **Åke Sundén** berättade livfullt om **flygutprovningen**, han höll först en kortversion av föredraget och senare, under kvällen, en längre version.

...

**Kurshorizonten** var en elektronisk apparat, tillverkad av AGA under ledning av en utvecklingschef där vid namn Granqvist och var nog omtyckt men inte helt lyckad genom att den låstes redan vid ganska små avvikelser från planflykt. Den utprovades i en Sk 14 (16?) med Granqvist i baksits och Sundén åstadkom skratt då han på skoj menade att det kanske skulle bli bättre SAAB-produkter om direktörerna måste åka med under utprovningen.

...

Åge Røed berättade att när det blev tal om att skicka upp FV-chefen Nordenskiöld i en J29 för första gången riggades en ulltråd upp framför vindrutan vilket ju är en effektiv indikator av hur rent man flyger.

...

Sundén berättade att **spakens utformning** byggde på Messerschmitt Bf 109:s spak där Sundén funnit arrangemanget av diverse manöverknappar föredömligt, tidigare plan i FV hade haft högst enkla spakknoppar Han överlämnade till muséet som minne överdelen av en Bf 109-spak som legat på hans vind sedan 40-talet. Albin Ahrenberg som ledde omhändertagandet av de plan som nödlandade i Sverige under kriget hade plockat loss den på Sundéns begäran.

...

Både Sundén och Åge Røed berörde fördelen med att den vanliga **vingen** (utan F-versionens sågtand) som gav klart besked genom skakningar att man som önskat fick ut lyftkraftsmax ur vingen. Mycket värdefullt vid kurvstrid. Sågtanden medgav ett högre **kritiskt Machtal** och därigenom ett lugnare beteende vid högfart men vingen signalerade tyvärr inte längre på samma tydliga sätt.

Røed gav andra exempel på planets något **knepigaste beteende i vissa högfartsituationer** men med hjälp av den ställbara stabilisatorn kunde man ta sig ur situationer då det vanliga höjdrodret inte fungerade. Vissa problem dök upp med att stabilisatoromställaren slirade när det begärdes alltför mycket av den.

Røed berättade även om "**slingerbultarna**", flygplanindivider som vid högfart svängde/lutade åt vänster eller höger. Det var ett problem som var svårt att lösa, man trodde ett tag att det berodde på att tillverkningsjiggarna blivit sneda. Dåvarande SAAB-chefen Tryggve Holm förevisades ett plan som verkligen var snett och konstaterade förnumstigt att det är ju klart att en så snett plan förstås vill svänga. Problemet var, sade Røed, att det gjorde inte detta plan, det gick rakt och fint! Till slut kom man på att man kunde sätta en plåtbit på någon av klaffarnas bakkant som sedan böjdes "efter behov". (Det kan vara intressant att titta på vingarna på de 29:or som står uppställda utanför muséet, där finns flera konstiga detaljer på klaffar/skevroder.) Ingen av föredragshållarna kunde erinra sig att man modifierat fenan för att få bort slingringen men en S29-individ på F11 flög med en

förhöjd fena påpekade en person bland åhörarna (finns också visat med bild i Flyghistorisk revy nr 27 om J29:an.).

(...

Några verkliga spinnprov hade tydligen inte utförts utom i vindtunnel i England.

Sundén fick frågan hur **J29:an klarade sig i strid mot J34:an Hawker Hunter** och menade att 29F vann utan vidare, när det gällde tidigare varianter berodde det på piloten. Han fick omedelbart mothugg, en man bland publiken som flugit båda planen sade att Huntern alltid vann. Den accelererade bättre varpå Sundén framhöll att Tunnan å andra sidan stoppade fortare! Jag tror alla typjämförelsediskussioner brukar sluta på liknande sätt men ibland med mer upphetsning.

**Åge Røed var en livfull föredragshållare** (rubrik: Konstruktion) som fick fram många skratt. Han var född i Norge, jag hade tidigare trott han var dansk. Han är numera svensk medborgare och mycket glad över detta, han berättade hur han fått kärleksfullt elaka frågor från kollegor om vad han tyckte om Moltas Norge-visa och då kunnat svara att han var svensk. Om Göran Persson tycker han dock inte...

Hans flygintresse väcktes hemma på Vestlandet då han kunde observera Flygevåbnets Tiger Mothar stå nästan stilla i den starka motvinden. Sedan blev det modellflyg och tysk ockupation. Studier i USA, fick så jobb på en norsk flygfabrik som dock bara tillverkade aluminiumbåtar. Såg så en annons i en norsk tidning att SAAB sökte folk och folk som kan ta fram så fina plan som Tunnan bara måste man ju jobba tillsammans med. Så blev det. Senare i livet, efter SAAB, har han sysslat med flygsäkerhetsfrågor.

Många skojiga detaljer. Hur han en gång skulle beräkna **fästena för fälltankarna** och höftade till en dubblerad dimensionering med tanke på snedanblåsningen under en pilvinge om vars storlek han inte hade mycket kunskap om. Omöjligt att bygga så starkt sade konstruktörerna och chefen sade halvera i stället. Sedan fick man stort besvär med att rätta till fästen som brast.

Røed kom på hur max lyftkraftindex plötsligt kunde falla till en femtedel vid farter nära det kritiska Machtalet; när man ökade anfallsvinkeln för att få ut mer lyftkraft ökade luftens strömningshastighet lokalt och uppnådde då ljudhastighet. Intressant, det här tar jag hand om sa´ chefen och blev så berömd för denna upptäckt.

Sambandet mellan **teori och praktik** illustrerade Røed med utprovningen av efterbrännkammaren. Utprovorna konstnerande triumferande att planet med ebk steg snabbare än vad de dammiga skrivbordsteoretikerna beräknat. Røed tittade på mätvärdena och motorns och ebk:ns driftsförhållanden och kunde ge tillbaka: Ni eldar ju upp efterbrännkammaren! Den drevs hårdare än vad som i längden var möjligt.