

Handen/Geneve 1998-09-04, rev 11 september

J 29 Tunnan 50 år - rapport från firandet på Flygvapenmuseet 1 september 1998

Jag hade ett tag umgåtts med tanken att ta mig denna tisdag ledig delvis som en tröst för eländet kring min brutna näsa 16 augusti och när jag veckan innan såg att Daisy, Flygande Veteraners DC 3, kanske skulle flyga ned anmälde jag mig. Men det blev alltför få anmälda sig till den sent utlysta resan så den blev inte av.

Näsan bröt jag vid svampplockning vid Brantbrink i Tullinge. Pang så var det hänt. Tullinge, det innebar i min flygintresserade ungdom flygflottiljen F18. På senare år har jag lärt mig att Tullinge till en del även var en exklusiv villaförort. Eller försökte vara det

Istället för Daisy-flygning tog jag bilen och kunde därigenom besöka Askersund och Hammar/Bastedalen, såväl roliga som lätt deppiga upplevelser. Samt uppleva höststämningen med tidvuds låga moln med regn. Lyssna på bilradion, P1.

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. (Vilka dessa personer är och vilken deras relation till Tunnan är framgår senare.)

Måne denna stora uppslutning vid firandet kan ha ett samband med det ökade intresset för de sista 70 årens svenska historia och speciellt då det Kalla Kriget och stämningarna där omkring. En tid av oro men också av framtidstro. Sverige hade ju i mitten av 50-talet världens i styrka tredje eller fjärde flygvapen - varför hade vi det egentligen och hur orkade vi med det. Både att ha ett starkt flygvapen och att ta fram ett av de tre bästa planen i världen. I dag verkar ju vi enligt en ledande svensk konservativ - inget namn - vara en skvalpnation.

Björn Eriksson talade trevligt och lättsamt som jag väntat. Sedan talade Linköpings kvinnliga **borgmästare**. Därefter framträdde ett antal talare, inte alla så inspirerande. Raden av anföranden avbröts av en gemensam promenad ut på fältet där Rolf Rimsby startade med F10 **Gul Rudolf för en uppvisning** med start kl 14.36 liksom Squadron Leader Robert Moore gjorde från SAAB-fältet med nr 29001 precis 50 år tidigare (minus en timme för sommartiden).

Molnen var rätt låga, kanske 700 meter så det blev inte mycket manövrar i vertikalled utan som mest någon roll och snäva svängar och korta stigningar, ebk:n var tidvis tänd. Gul Rudolf är en J 29F, med sågtandvinge och ebk (byggd som en J29 E med nr 29670 och senare F-modifierad, ca 660 plan tillverkades och serieplannumren börjar med 29100).

Efter att jag efter mycket väntande fått mig en mugg **kommunalt kaffe** men ingen bulle såg jag Rimsby komma vandrande från planet och berätta för de kringstående ca 25 personerna hur flygningen varit. Han hade varit över till SAAB-fältet (Linköpings civilflygplats) och visat upp sig. Trafikledningen hade varit litet besvärlig och inte gett Rolf riktigt de villkor han ville ha på grund av annan trafik. Även publiken på Malmslätt hade inte stått riktigt bra till för att han skulle kunna pussla samman bra flygbanor. Det fanns ju bostadsområden som inte fick störas.

Gul Rudolf går bra berättade Rimsby och har visats upp vid många tillfällen. Det är inga större problem med tekniken, man hade haft något enstaka elektriskt problem. Man begränsar belastningen till 4,5 g med tanke på bränslesäckarna i vingarna som man befärdar kan spricka annars. Planet är annars hållfasthetsmässigt helt OK vilket jag antar betyder 8-9 g. Rimsby bar g-dräkt. Jag antar att det inte finns så många motorer och reservdelar att plocka från och man svarar litet svävande med att man hoppas kunna hålla igång några år. Rimsby fick några gliringar om sin ålder (han är 55) och om certifikatet, tydligen behövs formellt bara civilt A-certifikat. Gul Rudolf är registrerad SE-DXB, alla svenska civila jetplan har en registrering som börjar på D. Man avser att utbilda en ny, yngre pilot.

Rimsby som gjorde de första starterna med den renoverade Gul Rudolf i augusti 1995 missade den första publika uppvisningsstarten eftersom han cyklat omkull och skadat nyckelben och revben. Renoveringsgänget hade fått honom att avstå från motorcykeln av säkerhetsskäl så han tog cykeln istället... Bertil Gerhard, flygchef på Trafikflyghögskolan fick i hast flyga in sig. Sista starten i FV med en J29 hade ägt rum 1976 men typen hade tjänat ut som krigsflygplan redan 1967.

I det följande nämner jag några **detaljer från föredragen** där jag något saknade en övergripande "officiell" redogörelse från tillverkaren SAAB och även från användaren FV. Ingen föredragshållare framhöll eller ens nämnde SAAB:s projektledare **Lars Brisning** utan han omnämndes först mot slutet av kvällen då Erik Bratt hade tillfälle att som svar på en fråga från Åke Sundén i talarstolen om vilka männen var bakom olika förträffligt utformade teknikdetaljer framhålla Brisnings fina ledarinsats. Nuvarande SAAB-chefen höll ett trevligt men mer allmänt officiellt anförande ute på fältet.

(Sundén erinrade bl a om roderlåsningen som skedde genom att spaken listigt fixerades med hjälp av en plåtvinkel på instrumentbrädan och att detta var mycket säkrare än låsning med hjälp av yttre lås som måste tas bort vilket kunde glömmas. Detta har genom tiderna orsakat fula haverier, bl a KLM-haveriet på Kastrup då Sveriges tronföljare Gustav Adolf dödades, det var väl 1947-48 någon gång. En kirurg vid Nyköpings sjukhus och även Super-Cub-bogserförare fick amputera benen av en liknande eländig orsak bortåt tre decennier senare - Super-Cuben har två uppsättningar manöverorgan och man måste kolla ev. låsning placerad på den uppsättning man inte använder... Om jag minns rätt. Hur som haver blev Motorbergfalken SE-TMH kvar på Vängsö längre än avsett. "Märta Hitler" som Peter Uulas sade, en person som gav mig hopp att poliser kan vara människor de också.)

Det är väl helt enkelt svårt att enkelt beskriva beslutsprocesser. Inte bara beträffande de tyska projekten under kriget utan även den svenska under slutet av 40-talet. Jag vet ju hur det kan vara svårt att beskriva de systemval jag i mitt arbete varit involverad i. När fattades besluten och vilka var motiven. Egentligen.

Det är väl också så att man inte gärna berör de mörkare sidorna när en jubilar skall hyllas - vad skall man säga egentligen. De många landningshaverierna berördes ju faktiskt. Jag har på annat håll sett uppgifter om att 29% av 29:orna totalhavererade mot 26% för den ökända Caproni S16 men 29:an var ju i bruk under mycket längre tid, säg 5 ggr så lång, och även flygtiden per flygplanindivid var säkert avsevärt mycket större. 99 st 29-förare omkom, att jämföras med 41 Caproni-besättningsmedlemmar.

Kjell Norling berättade något rörigt om de **tyska projekten** under kriget. Liksom generationsbröderna MiG 15 och NA Sabre F86 byggde 29:an i stor utsträckning på olika tyska projekt under kriget.

Före testpiloten m m **Åke Sundén** berättade livfullt om än lätt gammelmansmässigt om **flygutprovningen**, han höll först en kortversion av föredraget och senare, under kvällen, en längre version. Om hur Moore vid den **första flygningen** oroades av att farten inte var som den skulle men Åke kunde från följeplanet konstatera att fartmätaren var OK. (Senare konstaterades att landställsluckarna inte gick in ordentligt. Brising, som avled för några år sedan, har på annat håll berättat att han slingrat sig undan svåra frågor med argumentet "när avvikelser är så väldigt stora måste det ju finnas en högst trivial förklaring"). Hur Moore verkade bli trygg av följeplanets närvaro precis som Sundén blivit styrkt en gång 14 år tidigare då han som flygelev satt i ett trasigt plan och skolchefen Nils Söderberg kommer upp bredvid jämsides som mentalt stöd. Hur Sundén nästan havererar i landningen för att han följt med Moore för långt ned på finalen och för sakta och först med stor möda lyckas accelerera och stiga.

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.

Sundén och även andra omnämde problemet med att man kom in i "rullningar" i landningsfasen om man inte flög rent. Korrigerade man en gir som hade gett vingsänkning med motskevning blev sänkning och giren värre och många dödshaverier blev följden av denna s k **gir-rollkoppling**. Hur detta kunde tillåtas händer debatteras fortfarande och det finns olika uppfattningar. Den första J29-flottiljen i Norrköping drabbades ej av problemet men samtidigt hade SAAB:s och FV:s provflygarna inte noterat problemet. Antagligen var man mer alert i början av inskolningen och eleverna flög "renare" av bara farten liksom provflygarna som flög rent genom sin allmänna kompetens.

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

Sundén undrade varifrån begreppet "dutch roll" kom ifrån och fick svaret att det syftade på likheten med skridskoåkarens rörelseschema. Är lätt förvånad att han inte visste detta.

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.

(Jag har någonstans läst hur en Draken-provflygare höll på att råka illa ut när det visade sig att spaken var en attrapp som använts då general Nordenskiöld skulle bedöma olika spakutformningar inför fastläggande på högsta osakkunniga nivå.)

Samtida engelska plans instrumentbrädor fick sedvanlig kritik.

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 planetns något **knepiga 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 fena 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.).

(Jag minns en insändare i Mach nyligen där 29:an karakteriserades som "nervös" jämfört med ett samtida FV-plan med nästan lika bra prestanda, det var Venom som avsågs).

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 Flyvevåbnets 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 så chefen och blev så berömd för denna upptäckt.

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

Bo Widfeldt skulle ge en **flyghistorikers syn på Tunnan** och det var ett fint föredrag även om han inte talade om det jag trodde. Hans avsnitt i Flyghistorisk revy nr 27 om Tunnan har just denna rubrik men innehåller helt andra saker än de han nu talade om. Han presenterade nu kort tyska projekt men sedan uppehöll han sig faktiskt mest vid **de Havilland Vampires banbrytande roll**, företaget tillverkade både flygplan och motorer (motorkonstruktören Major Halford var antagligen smått genialisk). I Sverige var det ju faktiskt Vampire som innebar övergången till rea (jet) och typen fanns även i många andra länder. Själv är det ju Vampire jag minns från det sena 40-talet och det tidiga 50-talet över södra Stockholms himmel. K-strimor kringlande på blå februarihimlar. Egentligen har jag sett Tunnan väldigt litet i luften men har ett minne av ett slagsmål en sommar över Bastedalen i södra Närke vid Vättern med lågflygande B 18B och J29:or som tumlar runt högre upp.

Sven Lampell berättade om **Tunnan i Kongo** och allt beröm Tunnan då fick för sin pålitlighet och tillgänglighet. Väsentligt var att man fixade underhåll och materiel- och reservdelsförsörjning själv i strid med FN:s regelverk och rutiner.

Per Fogde och Per Haglind berättade om sina **uppvisningsgrupper**. Anders Westerlund berättade mer livfullt om sitt världsrekord på 500 km sluten bana.

Jan-Åke Berg berättade snärtigt om Tunnan i flygvapnet - men vad sade han egentligen? "Cirkus Bryckner" kommer jag ihåg han nämnde - det handlade om fotospaningsverksamheten. Bryckner var fotospaningsspecialist vid F 11 i Nyköping.

Jag träffade två gamla bekanta, Tommy Ivarsson som gick samtidigt med mig på KTH. Han hade varit ganska trött på Ny Tekniks alla skrivelser efter Långholmenhaveriet men jag fick intrycket att han också var litet lack på pilotens sätt att flyga vid tillfället.

Krister Karling är aerodynamiker, vi träffades i FV:s Flygpojkar under mitten av 50-talet och han var ett tag elev vid Enskede Gymnasium någon årskurs före mig. Jag minns hur vi en gång fick lift från Barkarby in till sta'n på ett lasbilsflak och att jag en gång var hembjuden till honom där han bodde i Konstakademien vid Tegelbacken, hans far var professor där.

Säkert kände jag namnen på många andra närvarande men inte deras utseenden. Sven-Olof Olson, en tidigare FV-chef, kände jag dock igen.