Flygolyckorna i Porsi 1946 och 1960

Röda Korsets flygambulans startade i Boden 1923

Två år efter att Flygvapnet bildades insåg man att man behövde väderinformation för flygtjänsten, Försvarets vädertjänst bildades och 1944 sattes en väderavdelning upp på F 21

Häftet innehåller ett antal flyghistoriska nedslag bland annat om:

Åttonde januari 1960 inträffade en svår flygolycka över Porsi, Stora Lule älv där tre S 29C Tunnan från F 21 var inblandade med två omkomna fältflygare och stora materiella skador på bland annat ett boningshus. Det var ett under att ingen Porsibo skadades eller omkom. När jag forskade om flygolyckan 1960 fick jag veta att en av kartverkets Focke Wulf FW 58 Weihe havererade i Porsiforsen 1946. Besättningen räddades ur forsen av Östen Sandling som satt i sin båt och fiskade i godan ro.

Ambulansflyget startades av Svenska Röda Korset där Prins Carl var ordförande. I december 1923 stod Bodens ambulansplan färdigt i sin hangar, ett biplan, en Breguet som var en fransk konstruktion tillverkad av Louis Charles Breguet, en fransk flygpionjär och flygplanskonstruktör.

En historisk tillbakablick på två flygpionjärer som betytt mycket för det militära flygets utveckling. Det är Ernst Fogman som är en av de personer som var med och bildade det svenska luftförsvaret då han på eget bevåg lade beslag på två Phönix-plan, vilka bildade stommen i Arméns flygkompani på Malmen.

Gösta von Porat genomgick 1912 Nieuports flygskola i Pau, Frankrike och tilldelades efter certifikatproven svenskt aviatördiplom nr 7 utfärdat av S.A.S. (Svenska Aeronautiska Sällskapet). I oktober 1946, 60 år gammal kunde Gösta von Porat gå i pension efter 34 år i aktiv flygtjänst och chef för Kungliga Norrbottens Flygbaskår F 21. Han kunde räkna sig som en av Sveriges flygpionjärer inte bara inom det militära flyget utan även inom den allmänna luftfarten. Det hade tonat upp sig några orosmoln under krigsåren över Kallax flygbas under hans tid som chef som han hanterade på ett bra sätt.

Sivert Mässing Flygmuseet F 21 Luleå 2017-04-28

Häftet innehåller följande kapitel

Åttonde januari 1960 inträffade en svår flygolycka över Porsi, Stora Lule älv där tre S 29C från F 21 var inblandade med två omkomna fältflygare och stora materiella skador på bland annat ett boningshus. Det var ett under att ingen Porsibo skadades eller omkom. När jag forskade om flygolyckan 1960 fick jag veta att en Focke Wulf FW 58 Weihe havererade i Porsiforsen 1946, så jag har tagit med en kort historik om Focke Wulf och haveriet i Porsi. **Sidan 3**

S 29C Tunnan fanns på spaningsdivisionen Urban Röd på F 21 under åren 1954 - 1967. **Sidan 11**

Ambulansflyget startades av Svenska Röda Korset där Prins Carl var ordförande. I december 1923 stod Bodens ambulansplan färdigt i sin hangar, ett biplan, en Breguet som var en fransk konstruktion tillverkad av Louis Charles Breguet, en fransk flygpionjär och flygplanskonstruktör. **Sidan 14**

Två år efter att Flygvapnet bildades insåg man att man behövde en del väderinformation för flygtjänsten, så man gav ut en Flygvapenorder den 25 april 1928. Den innehöll bland annat följande om synoptiska observationer (väderobservationer). Under tiden 30 april - 31 oktober skola synoptiska observationer utföras klockan 07:30 varje dag utom söndagar. År 1944 sattes en väderavdelning upp på F 21, som senare blev Kallax Väder. **Sidan 23**

En historisk tillbakablick på två flygpionjärer som betytt mycket för det militära flygets utveckling från 1920-talet och fram till mitten på 40-talet. Norrbotten upplevde en spännande tid från 1939 fram till krigsslutet, med närheten till både Finland och Norge som var i krig, något som påverkade F 21. Vid ett flertal tillfällen var Sovjetiskt flyg över på svenska sidan och bombade på Kallaxön, i Pajala och Övertorneå, av misstag? **Sidan 30**

Spionflygningar under kalla kriget fram till Sovjetunionens upplösning och Berlinmurens fall. F 21 användes som bas för bland annat ett spaningsuppdrag långt in i Sovjetunionen den 25 september 1949. En svensk DC 3:a blev nedskjuten under en signalspaningsflygning den 13 juni 1952. **Sidan 38**

Åren 1961 - 1963 deltog J 29B och S 29C Tunnan i Kongo på ett FN lett uppdrag. **Sidan 40**

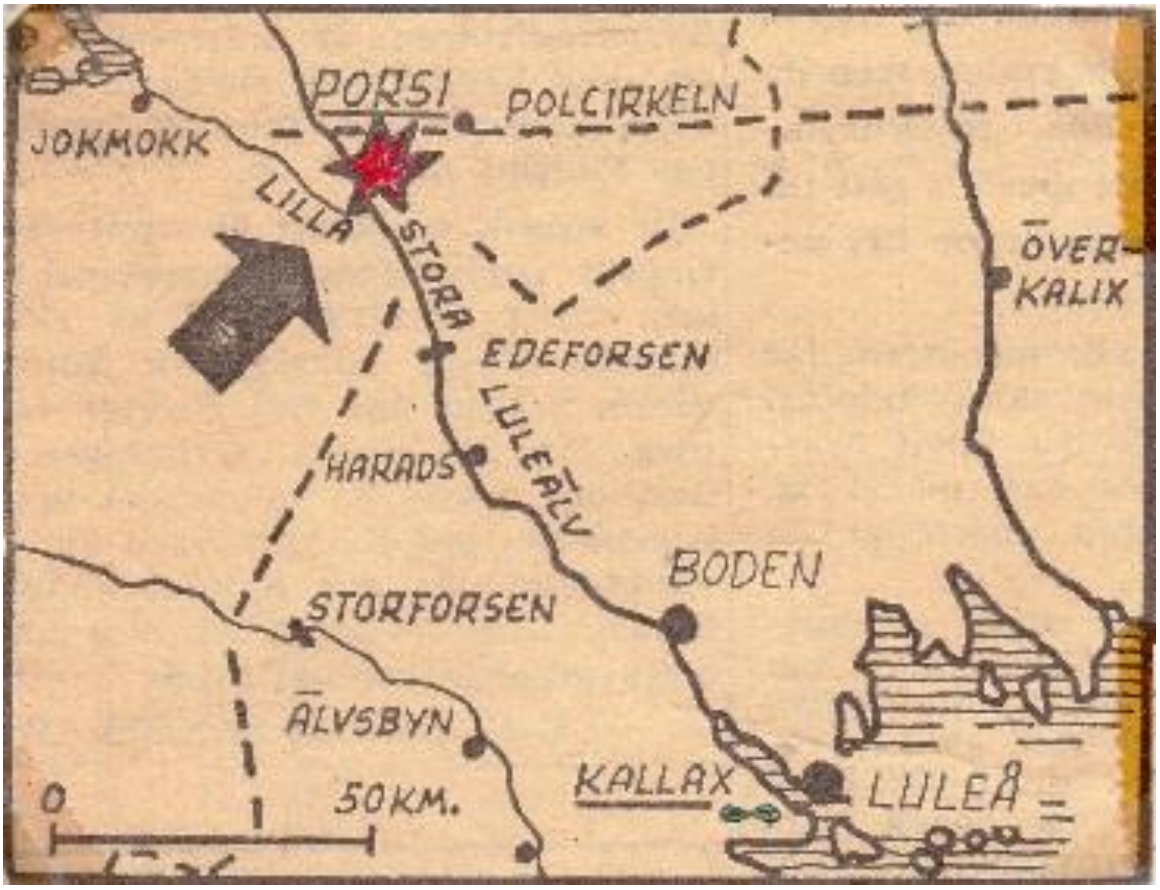
Under andra världskriget byggde SAAB en underjordisk flygplansfabrik under Linköping. **Sidan 41**

Världens snabbaste Tunna provflög för första gången i september 1948. **Sidan 43**

Några foton från Lundbergshallen. **Sidan 45**

Den åttonde januari 1960 kolliderade två S 29 Tunnan

På eftermiddagen klockan 13:52 fredagen den åttonde januari 1960 kolliderade två S 29C Tunnan från F 21 vid Porsi 80 km nordväst Boden och dödsstörtade. Flygplansindividens var S 29C individnummer 29928 röd G och S 29C individnummer 29908 röd B. Fältflygarna av 2.graden Bo Valdemar Elmlund bördig från Skånes Fagerhult och Anders Ingvar Andersson bördig från Eskilstuna omkom omedelbart vid kollisionen. Ett tredje flygplan, även det en S 29C Tunnan var inblandat i kollisionen men det fick bara mindre skador så det kunde ta sig hem till F 21 igen. Det planet framfördes av fältflygaren av 2.graden Harry Edman. Kartan nedan visar var kollisionen inträffade.



Turligt nog kom ingen Porsibo till skada fysiskt. Tilly Jakobsson och Amanda Pettersson sa att de tackar Gud för att de klarade sig med livet i behåll när det ena planen kraschade cirka 40 meter från huset de uppehöll sig i. De satt vid köksbordet och hörde en fruktansvärd explosion, fönsterrutorna krossades och glassplitter yrde i köket.

En annan kvinna uttrycker sig det så här: Lång tid efter händelsen fick jag panik av lågt flygande reaplan och reaplansljud. Blev skräckslagen, grät och tog skydd. I somras när hon höll på att rensa i trädgårdslandet sprang hon panikslagen in i huset med bultande hjärtat när ett lågt flygande reaplan svepte in över gården med ett dån. Händelsen från barndomen sitter i.

Den här dagen 1960 var det tre flygplan S 29 Tunnan som var ute på enskild navigeringsflygning på anbefalld höjd 100 meter. Flygplanen hade startat med 1,5 minuters mellanrum så de skulle ha haft ett inbördes avstånd på 8-10 kilometer. Över Vuollerim efter 10 minuters flygning hade de kommit ikapp varandra. Det var en klar och kall januaridag med god sikt så vädret har inte bidragit till olyckan. Olycksorsaken kan tillskrivas ungdomligt oförstånd och ett påhitt utöver den planlagda

navigeringen som gick helt fel. Andersson och Elmlund skall ha kommit överens om att flyga ikapp planet som startade före dem från F 21 och i hög fart passera det på var sin sida. Vilket de gjorde och sedan tappade de kontrollen över situationen och slog ihop vingspetsarna framför planet de just hade passerat, varvid planen störtade till marken. Splitter från flygplanen träffade det tredje planet men det kunde ändå ta sig tillbaks till F 21.

En man som stod uppe på den nya kraftverksdammen som byggdes då såg när två S 29:or kom ganska tätt på låg höjd över hans huvud. Inom en halvtimme fick han höra att de hade kolliderat och störtat 200 meter från skolan som hade ett 60-tal elever som just avslutat skoldagen. Ute på isen befann sig två män sysselsatta med arbeten för Vattenfalls räkning och de blev ögonvittnen till olyckan. Planen kom uppför älven och när de passerade männen vippade de långsamt med vingarna från ena sidan till den andra sidan. Plötsligt såg de hur planen törnade ihop och en bit från åtminstone det ena planets vinge slets bort och planet störtade snett ner mot isen. Nedslaget följdes av en våldsam explosion, allt blev bara rök eld och splitter. Det andra planet slog ner cirka 40 meter från ett boningshus. En av männen trodde att planet hamnade på huset så han sprang hem och hämtade en förbandslåda men den behövde han aldrig använda. En av fältflygarna hade försökt rädda sig genom att skjuta ut sig med katapultstolen, men planet var på för låg höjd så fallskärmen hann bara utvecklas delvis och blev hängande i ett träd. De omkomna låg i terrängen i sex timmar innan ambulans från F 21 i Luleå kom på plats. Sen tog det ytterligare en timme innan vaktstyrkan från F 21 kom och avlöste polisen. F 21 hade inte klart för sig från början hur stor omfattning olyckan hade. De uppgifter som den chockade Harry Edman lämnade när han kom åter till F 21 med sitt skadade flygplan var inte särskilt detaljerade uppgav man från F 21.

Byns skolhus ligger intill olycksplatsen. Barnen hade just avslutat skoldagen och flertalet av barnen hade hunnit lämna lokalen. Folkskollärare Kalle Sandberg befann sig i lägenheten när han hörde smällen. När han tittade ut såg han ett stort svart moln stiga upp och eldkvastar kastades upp mot himlen. Han ropade till sin fru att ringa polisen samtidigt som han själv rusade ut ur skolhuset för att hindra barnen från att gå ner till olycksplatsen. Över allt flammade det upp eld, på älven, på strandkanten och i trädtopparna.

En flicka från Kuouka som väntade på skolbussen ute på skolgården när kollisionen inträffade blev jätterädd av den fruktansvärda explosionen. Hon minns än idag det kraftiga ljusskenet, den kraftiga explosionen och att fönstren skallrade på skolbyggnaden. Hon mins sotfläcken ute på älven som blev kvar när flygplanet gick igenom isen. Hon minns att när allt blev tyst igen var det någon som öppnade ett fönster på skolan, hon tror att lektionen var slut och att barnen var på väg ut. På den tiden hade barnen gymnastik, lek och idrott ute på skolgården och varje gång det kom ett flygplan efter den här upplevelsen blev barnen rädda. Skolan kontaktade F 21 efter en tid där man berättade om barnens rädsla och ville att man skulle undvika att flyga i närheten av skolan.

En kvinna berättar att hon gick i 3:an i Porsi nya skola när flygplansolyckan hände. Vi var på väg ut på skolgården, skoldagen var slut. Jag har en strak minnesbild av ett dån, en starkt smäll och en rökpelare. Vår lärare, Kalle Sandberg försökte lugna oss, vi rusade ut på backkanten för att se vad som hänt på älven. Där var en mörk fläck och skräp utspritt på snön där flygplanet hade gått igenom isen. Några av pojkarna rusade ner på isen och skulle se vad det var som låg utspritt. Sedan berättade de att de sett delar av människor. Ett ensamt flygplan flög runt runt ovanför ett tag innan det försvann.

Dykgruppen från I 19 har gjort dykningar för att hitta planet i älvfåran men de har bara hittat minder aluminiumdelar. Dykarna tror att de har gjort dykningar för långt nedströms i älven så när de återupptar dykningarna igen säger dykarna att de ska dyka högre uppströms i älven. Det kanske kan vara så att det inte finns så många stora delar från planet utan det mesta är smådelar. Det finns ett foto i

ett tidningsklipp där stjärtpartiet ligger kvar på isen, sen kan motorn vara tämligen hel. Men det är mina spekulationer efter att jag har gått igenom tidningsklipp och sett bilder från rapporteringen om flygolyckan.

Från sitt hus hade Johan Sundén sett flygplanen. Han såg när de hakade ihop och försvann. När han upptäckte eldkvasten sprang han allt vad han orkade till olycksplatsen där det andra planet hade störtade cirka 40 meter från Tilly Jakobssons hus, som ligger intill missionshuset. Tilly Jakobsson och Amanda Pettersson satt vid köksbordet och drack kaffe när de hörde en fruktansvärd explosion, alla fönster på huset krossades och glasbitarna yrde runt i köket och tavlorna föll ner från väggarna. De skulle gå till missionshuset där Tilly skulle byta gardiner, men de stannade kvar i köket och tog skydd, de tog tag i varandra och tryckte ner varandra mot golvet. De hade inte den blekaste aning om vad som hade hänt, men de trodde att kriget hade brutit ut, efter en stund tog de sig ut ur huset. Det var en fruktansvärd anblick vid Tillys hus när Johan kom fram till huset. Väggarna var svarta av sot, och på fasaden hade splitter och en motordel från flygplanet kilats fast mellan brädorna. Uppe på vinden hade tegelstenar flugit ut ur murstocken av tryckvågen. Hela omgivningen var översållad med splitter. Tillys åttaårige son Anders brukade leka på gårdsplanen vid hemmet vid den här tiden på dagen, men den här dagen hade han fått en impuls att han skulle gå till isbanan vid skolan. Det blev hans räddning, ute på gårdsplanen hade han aldrig haft en chans att överleva i splitterregnet. En sommarstuga i närheten av boningshuset skadades av splitter och fattade eld i samband med att planet slog i marken, men elden slocknade av sig själv. Även missionshuset fick splitterskador. I missionshuset, i predikantens lägenhet bodde en familj Isaksson, fru Isaksson var gravid och hemma i huset vid kollisionen. Det låg fullt med splitter runt husen och nästan ända upp till landsvägen. Träden hade klippts av av skrot och mindre metalldelar från planet.

Malin Pettersson, en dotter till Amanda Pettersson hade hört den kraftiga smällen. När hon tittade ut över viken mot Tilly Jakobssons gård upptäckte hon kraftig rök och eldslågor. Hon trodde att en bomb hade slagit ner så hon skyndade sig över viken för att se hur det stod till med hennes mor. När hon kom fram till gårdsplanen mötte hon sin chockade och medtagna mor Amanda. Tilly Jakobsson sprang upp mot vägen, där hon mötte människor som kom springande ner mot hennes hus. Bernt Nilsson var på väg in på gårdsplanen med sin bil när flygplanet slog i marken. Han hade kommit för att hälsa på, han tackade sin lyckliga stjärna för att han aldrig hann stiga ur sin bil, splitter föll som snöflingor och bilen sotades ner fullständigt. Hade han hunnit stiga ur sin bil är det inte säkert att han hade överlevt splitterregnet.

Det tredje flygplanet var också inblandat i kollisionen. Det framfördes av fältflygaren av 2.graden Harry Edman som chockades svårt vid kamraternas kollisson, han cirkulerade runt haveriplatsen en stund innan han återvände till F 21 med skadat flygplan. Efter att han hade landat på F 21 upptäckte man att flygplanet hade fått ett hål i stabilisatorn. Edman låg inne på Norrbottens Flygbaskår F 21 sjukstuga i flera dagar för kraftig chock, men han fortsatte sin flygarkarriär där han under många år flög hos Linjeflyg.

Bybor, barn och ungdomar var ute och letade vrakdelar efter planet som störtade vid huset. Det finns uppgifter om att en lucka från ett landningsställ som hamnade i närheten av Amanda Petterssons hus togs tillvara och användes i många år som blomlåda. Var blomlådan finns idag är lite oklart men den finns troligen kvar i något uthus. En kvinna som på 1980-talet bodde i Tilly Jakobssons hus arbetade i hemtjänsten i Porsi. Hon fick höra fasansfulla historier om flygolyckan berättade för sig av de gamla människorna hon besökte i arbetet inom hemtjänsten. De berättade för henne om Tilly Jakobsson som bodde i huset när det förstördes av det störtande flygplanet.

50 skolbarn i livsfara efter kollision mellan reaplan

FLYGARE OMKOMNA – KAMRAT CHOCKAD

Under att inga bybor blev dödade

Hus sönderrivet av splitter

Det enda sakkunniga vittnet till fredagens flygkatastrof i Porsi ligger chockat på flygbaskårens sjukstuga i Luleå. Ögonvittnet heter *Harry Edman*, 21 år. Chocken fick han då han såg sina båda kamrater *Bo Valdemar Elmlund*, 20 år, och *Anders Ingvar Andersson*, 21 år, kollidera och dödsstörta. Han befann sig så nära kamraterna med sin S 29 att splitter från deras exploderande maskiner skadade hans egen.

— Vi tackar Gud för att vi lever. Det var ett under att ingen bybo dödades. För oss blev det bara materiella skador. Men tänk på pojkarnas anhöriga . . .

Så sa fru Tilly Jakobsson, 41 år, Porsi, när hon hämtat sig från den chock som drabbade henne när hennes hus revs sönder av flygplansdelar vilka likt granatskärvor omvärvde gården då flygplanet kraschade 40 meter från huset. Hon stod beredd att gå ut just som olyckan inträffade.

— Se sidan 7 —

Det här är ett av tidningsklippen jag har tagit del av under min forskning om flygolyckan. Det här är från NSD lördagen den 9 januari 1960.

Utöver att jag har gått igenom tidningsklipp om olyckan från NSD, Norrbottens Kuriren och DN, har jag gjort intervjuer och har haft mejlväxling med Porsibor, före detta Porsibor, personer med anknytning till både Flygvapnet och I 19 i Boden. Av en bybo i Porsi fick jag låna ett exemplar av Porsiboken där det finns en del dokumentation om flygolyckan som jag har tagit del av. Den här flygolyckan är en av de värsta som har drabbat F 21 genom tiderna. Tunnan var inte speciellt olycksdrabbad i övrigt under sin 13-åriga epok vid förbandet.

Då var 35 Draken betydligt mer olycksdrabbad men där var det mest enskilda plan som störtade till marken, samt några flygplanskollisioner på hög höjd. Vid ett tillfälle var fyra Drakenplan inblandade i samma olycka. Det var en fyrgrupp som övade avancerad stridsmässig flygning på cirka 2 000 m höjd den 28 april 1970. Hela fyrgruppen kom in i dykning i hög fart när de hamnade i okontrollerat flyglläge, men bara två kom ur det. Två gjorde fallskärmshopp i över 1 000 km/tim. Den ena piloten som hoppade omkom och den andra blev hängande i ett träd och fick flera arm- och benbrott. De två andra piloterna fick kontroll över flygningen under våldsam överbelastning av planen, men de kunde återvända till F 21.

En Focke Wulf FW 58 havererade i Porsiforsen 1946

När jag har forskat om flygolyckan i Porsi 1960 har jag fått tips om att sportdykarna har dykt på ett annat flygplan. Det är en Focke Wulf FW 58 Weihe som flög för Rikets allmänna kartverks räkning på fotouppdrag. Under hemflygning efter ett fotouppdrag totalhavererar flygplanet med registrering SE-KAB tisdag den 13 augusti 1946 i Lule älv, invid Porsiforsen. När jag pratade med en äldre porsibo om flygplanet drog han sig till minnes att besättningen blev räddade med båt ute i älven.

Foto på en av kartverkets Focke Wulf FW 58 Weihe

Flygplanet som havererade vid Porsiforsen var inte det enda av kartverkets flygplan som kraschade. Den första Focke Wulf levererades till F 3 Malmen sommaren 1938. Flygplanet fick registrerings-beteckning SE-KAA och försågs med en lodkamera av fabrikat Zeiss. Den 21 juli 1943 havererade flygplanet nedanför Vidberget, 2 km sydost Hällnäs flygfält klockan 14:15. Besättningen, värnpliktig flygförare och flygfotograf från Rikets Allmänna Kartverk klarade sig oskadda. Ett kraftigt åskväder låg över Vindeln vid tidpunkt för haveriet. Haveriorsaken var felbedömning från flygförarens sida och underlåtenhet att inhämta flygväderrapport med hänsyn till flygningens art och utsträckning. Nästa flygplan med registrering SE-KAB levererades 1940 och havererade i Porsiforsen 13 augusti 1946. I samband med omfattande kullagerleveranser till Tyskland skedde likviden delvis genom leverans av Ytterligare två flygplan till Sverige hösten 1943 med registrering SE-KAC och SE-KAD. Utöver den civila registreringen hade planen även den militära beteckningen med tre kronor i en cirkel.

Samtliga fyra Focke Wulf FW 58 var kamerautrustade och utnyttjades av Rikets Allmänna Kartverk. Fram till våren 1944 flögs planen av flygvapenpersonal därefter övertogs det operativa ansvaret av Björkvallsflyg i Norrtälje. KAC och KAD var i tjänst för fotografiska uppdrag fram till 1959. Året därpå bjöds planen ut till försäljning. De skrotades dock efter en tid och ströks ur civilregistret i augusti 1960.

Focke Wulf FW 58 Weihe var ett tvåmotorigt skol- och sambandsflygplan som hade plats för piloten och tre passagerare. Vingarna och stjärtfenan var i metall, skelettet var av stål med träbalkar. Flygplanet var konstruerat av Kurt Tank, chef för designbyrån vid flygplanstillverkaren Focke Wulf.

Flygplanets prototyp V-1 flög för första gången 18 januari 1935. Flygplanstypen skapades för det tyska flygvapnets krav på ett nytt skol och övningsplan inför introduktionen av nya och snabba strids-flygplan för bomb- och spaningsuppdrag. Det krävdes ett nytt flygplan för effektiv utbildning av förare, navigatörer, bombfällare, telegrafister och operatörer av spaningskameror.

Rikets Allmänna Kartverk RAK organiserades 1937, det var en föregångare till Kartverket, senare Lantmäteriet. RAK var ett fristående civilt verk som löd under Jordbruksdepartementet. RAK:s uppgift var att upprätta och utge geodetiskt grundade kartor över Sverige, samt kartor för krigsmaktens (numera Försvarsmaktens) behov. Hit hörde även uppgiften att göra höjdbestämningar som underlag för kartorna. Fotografering från luften för att framställa kartor på fotogrammetrisk väg fick sitt genombrott samma år. Krigsmakten hade ett uttalat krav av att få korrekta bilder. Flygfotografering hade plötsligt blivit det överlägset enklaste och mest exakta sättet att framställa kartbilder över stora områden.

Det finns inga uppgifter på var den här bilden är tagen och när den är tagen.

Kartverkets Focke Wulf FW 58 Weihe hade mycket goda flygegenskaper även om flygplanets storlek stundtals var för stor och tung för de bägge Argusmotorernas sammanlagda effekt på blygsamma 2 x 240 Hp. Ett motorbortfall kunde bli en mardröm för piloten. Flygplanet hade med sin stora spännvidd på 21 meter stabila flygegenskaper som gjorde den lämpad för just precisionsfotografering. Kriget tog slut, men i och med det ökade också fotouppdragen för Kartverket. Bland annat hade efter-krigstidens stadsplanerare fått upp ögonen för flygfotot som underlag för den moderna kartbilden. Kartverkets fotoflygningar styrdes därmed alltmer över till rent civila projekt.

Inför fotouppdraget över Porjus den 13 augusti 1946 hade startaren från Boden på morgonen föregånget av varmkörning med propellrarna enligt propellerklockorna i läge 1 200 vid varvtal 1 800 rpm. Under flygningen mot Porjus som förlöpt normalt har propellerklockorna visat "1110". Under stigning har de visat "1135" och vid plané "1110". Vid framkomsten till Porjus har piloten konstaterat att vädret inte tillåtit fotograferingen som var planerad varför han beslutat att återvända till Boden.

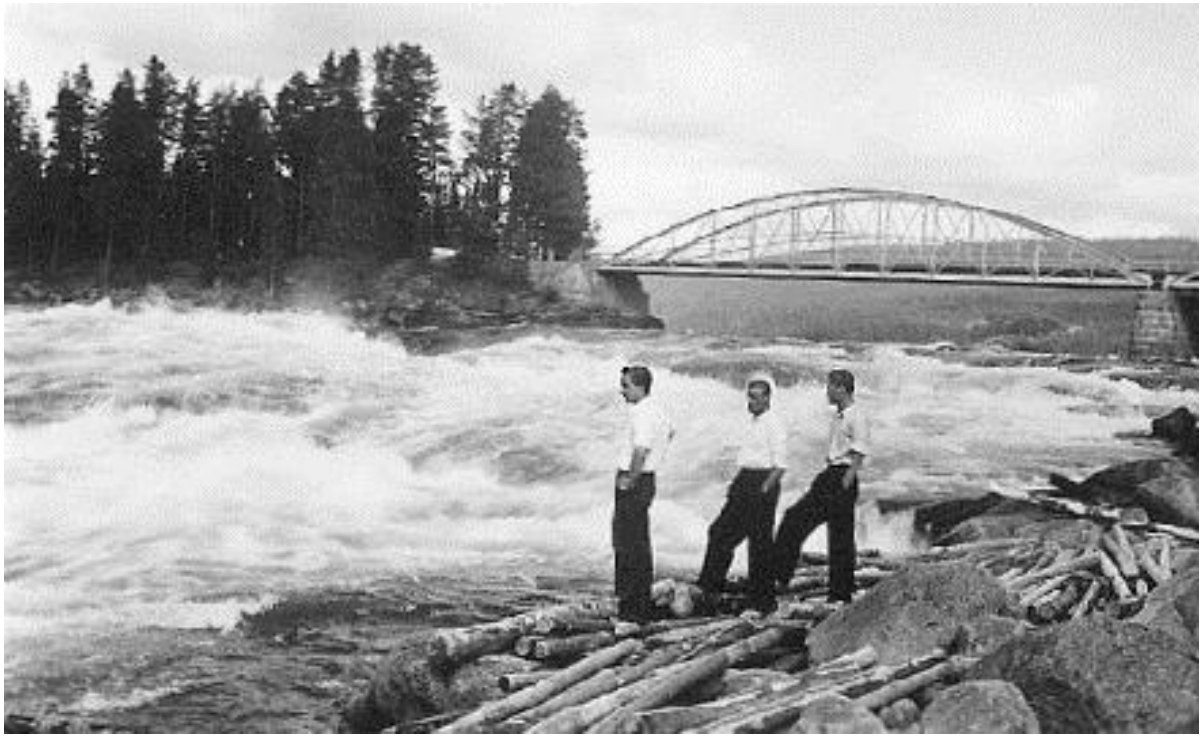
Flyghöjden var då 2 000 meter, under hemflygningen har piloten fört flygplanet nedåt i spiraler för att komma ner på normal flyghöjd på cirka 200 meter. Efter knappt 15 minuters flygning på denna höjd har vänster motors varvtal ökat till 2 500 rpm mot normalt 2 000 rpm, varvid propellerklockan visat "0230".

Eftersom piloten trott att ett propellerfel förelegat har han först provat propelleromställningen vilken inte har fungerat. Han har därefter gett mer gas vilket dock endast resulterade i att motorn fått ett ännu högre varvtal. Därefter kuperade han (stängde av) vänster motor eftersom han befarade motorskärning. Samtidigt har piloten varit övertygad om att hemflygning skulle kunna ske på enbart en motor. Efter en stund har han dock märkt att flygplanet börjat sjunka. Eftersom de befann sig över Lule älv har han nödlandat på älven ovanför Porsiforsen. Före sättningen på vattnet har landningsställ och vingklaffar varit infällda och han har tvingats flyga under en kraftledning. Sättningen har skett vid sammanflödet av Lilla och Stora Lule älv. Bortsett från krökta propellerblad har landningen gått bra så flygplanet har inte blivit nämnvärt skadat.

Haveriorsaken har varit fel på vänster propeller vilket förhindrat propelleromställning och därmed normalt nyttjande av motorns effekt. Haveriutredningen anförde en erinran mot piloten i det att han kuperade (stängde av) vänstermotorn vilket var mindre välbetänkt med hänsyn till omständigheterna och underliggande terräng. Det vill säga att flygplanet följde med vattenströmmen ner i forsen där det totalhavererade.

Efter landningen har besättningen, (civilflygaren Johan Andersson, flygfotograf Ragnar Sproge och mekanikern Strömberg) skyndsamt tagit sig ut på flygplanets vingar. Besättningen kastade av sig de tyngsta klädesplaggen och tog på sig flytvästarna och kastade sig i vattnet. Piloten höll tag i planet samtidigt som den vådliga färden nedför forsen startade. Planet och männen kastades mellan stenarna och uppstickande klippor utför forsen. Östen Sandling satt i sin båt och fiskade när han fick se flygplanet virvlande nerför forsen, han tyckte sig se tre män i vattnet i närheten av planet. Östen vände båten och började ro av alla krafter för att få tag på en av männen som fick fatta tag i relingen på båten för att hålla sig fast. Östen gensköt de två andra ur besättningen och lyckades hejda deras våldsamma färd i vattenmassorna, även de fick klamra sig fast vid båten. Nedanför fanns nästa fors och det var nära att båten kommit in i sugkraften från den. Med uppbjudande av sina sista krafter fick Östen båten ur det farliga läget och in i lugnare vatten, samt kunde ro in mot stranden. Flygarna var i stora hela oskadade. En hade fått ett slag i ryggen mot en sten eller klippa och slagit i huvudet. De andra hade bara mindre blessyrer efter den vådliga forsfärden. Östens fru och en del andra bybor hade samlats på stranden utan att de kunde göra något för männens undsättning. Planet som hade varit i kartverkets tjänst sedan 1940 var totalhavererat.

Vid spordykarklubbens dykningar i forsen har de endast hittat ena motorn enligt uppgift från dykare vid I 19 dykgrupp. Om klubben tänker göra fler dykningar efter flygplanet är inte känt.



Besättningen är här räddade i säkerhet av Östen Sandling och tittar ut över den mäktiga forsen. I bakgrunden Porsiforsen, här ser man den väldiga kraften i forsens vattenmassor. Fotografiet är tagit av Johan Anderson.

S 29C Tunnan vid första divisionen Urban Röd på F 21

Den 1 maj 1949 sattes första egna flygdivision upp vid F 21 som en spaningsdivision. Det officiella namnet blev Spaningsdivisionen F 21 eller mera allmänt Sdiv.

Divisionens första uppsättning utgjordes av flygplanstyperna S 14 Storch och S 18A samt S 26 Mustang. Piloterna på divisionen blev influgna på samtliga flygplanstyper.

År 1954 ombeväpnades första divisionen Urban Röd från S 26 Mustang till S 29C Tunnan. År 1967 ombeväpnades första divisionen från S 29C Tunnan till S 35E Draken.

S 29C Tunnan var en obeväpnad spaningsversion för fotospaning som fanns på första divisionen i cirka 13 år. Under perioden med S 29C Tunnan inträffande ytterligare fyra haverier utöver kollisionen i Porsi.

Nedan är en sammanställning av dessa haverier. Två berodde på motorstörningar, ett på fel (handhavandefel) på landningsstället och en dödsolycka under mörkerflygning.

Den 9 juli 1956: Under övningsflygning fick flygplanet motorstörningar. Flygledaren gav flygföraren order om att landa på flottiljens fält. Flygföraren fällde fälltankarna, i närheten av fältet fick flygplanet motorstopp och vid landningen kom flygplanet för långt in på banan och rusade ut i den oländiga terrängen vid banans slut. Flygföraren som bröt ett antal revben kunde själv ta sig ur Flygplanet.

Den 12 maj 1958: I samband med start från F 4 på Frösön fick flygplanet motorstopp och vek sig strax efter lättningen och totalhavererade omkring 250 meter från startbanans slut. Flygplanet slog runt och la sig på rygg, huven av plexiglas trängde ner i den lösa leran. Brandbilar begöt omedelbart flygplanet med skum. Man grävde sedan snabbt fram flygföraren och sågade sig igenom plexiglashuven där han hade hängt upp och ner i tio minuter. Flygföraren fick skador på tre kotor i ryggslutet och skråmor i ansiktet.

Den 22 november 1965: Övningen i navigeringsflygning i rote under mörker på 3 000 - 4 000 m som avslutades med instrumentlandning. Flygföraren var rotechef men hans instrument fungerade inte tillfredsställande så därför fick rotetvåan gå fram och leda roten. Flygföraren meddelande avsikt att ansluten följa till finalen. Genom platsbytet kom flygföraren att ligga på insidan under slutsvängen. Rotechefen kunde bibehålla marksikt under landningen och han konstaterade att flygföraren låg på plats då cirka 10 grader av svängen kvarstod. Någon gång därefter försvann rotechefens flygplan och slog i isen 22 km från fältet i närheten av inflygningslinjen sydost om Junkön. Flygföraren, fältflygare av 1.graden medföljde flygplanet i nedslaget och omkom.

Orsaken till haveriet har varit att flygplanet kommit i okontrollerat läge. Om flygföraren varit medveten härom har inte kunnat fastställas. Motorn fungerade och klaffar och landställ var vid nedslaget infällda. Att flygplanet låg ansluten på insidan i svängen är inte normalt förfarande och medförde att alla referenspunkter i horisontalplanet försvann. Detta kan av flygföraren ha upplevts starkare än normalt då hans kondition varit nedsatt på grund av de två föregående dygnens livsföring.

Den 19 juni 1967: Vid kontrollflygning och efter kontroll av stallegenskaperna, togs ställ och klaff in. Indikeringen visade låst ställ i infällt läge. Vid fart 600 km/tim och höjd 1 200 meter hördes en kraftig knall i flygplanet. Mekanisk indikering för höger huvudställ stod då i ett mellanläge. Flygföraren i ett annat flygplan konstaterade att höger landställslucka var upptryckt mot vingen och att höger landställ endast rörde sig 5 - 10 cm vid utfällning. Flygföraren bedömde att nödutfällning inte borde tillgripas på grund av risk för att övriga landställ inte skulle kunna fällas in igen om inte höger huvudställ gick ut. Flygföraren buklandade på gräsfältet vid sidan av banan med luftbroms ute. Betydande skador på flygplanet uppstod. Flygföraren, flygdirektör undkom utan skador. Flygföraren har inte följt SFI beträffande nödutfällning av landställ. På grund av att flygföraren tänkt fel och förväxlat följden av nödutfällning landställ, dels med trycklöst hydraulsystem och dels med tryck i systemet. Vid trycklöst hydraulsystem kan inte stället fällas in. Efter bärgning av flygplanet konstaterades att beslag som påverkar spärren för landställets låshake brutits sönder varför höger landställs lås inte kunde öppnas. Vid nödutfällning av landställ påverkas låshaken mekaniskt. Om flygföraren hade följt SFI och nödutfällt landställ hade stället fällts ut och låst.

Tunnan avlöste S 26 Mustang vid första divisionen 1954. Bilden nedan är på världens enda bevarade S 26 Mustang som är utställd i Lundbergshallen på Flygmuseet F 21 Luleå. Där finns även en S 29C Tunnan som har varit i tjänst på Urban Röd. Dessutom finns en SK 60C med fotonos och en J 28B Vampire. Se Flygmuseets hemsida: **www.flygmuseetf21.se**

Mustangen lämnade fabriken den 20 januari 1945, därefter skeppades flygplanet till Frankrike för tjänstgöring. Efter ett haveri på flygfält A98 (varvid piloten Georg Evans omkom) renoverades flygplanet och skickades till en uppställningsplats i Tyskland för försäljning. Flygplanet kom till Sverige i andra leveransomgången, det blev godkänt den 7 november 1947 och blev placerad på F 16 i Uppsala. Det byggdes om till S 26 (spaningsplan) vintern 1952 med placering på F 21 i Luleå.

Flygplanet havererade 45 km väster om Jokkmokk 8 oktober 1952. Flygplanet avskrivs 19 november 1952. Bärgningen av planer pågick 1998 - 1999. Vrakresterna lagras därefter på F 21 till 2005,

därefter transporterades det till Vännäs och Per Lundberg. Renoveringen pågick fram till 2014. Nedlagd ideell arbetstid är 18 400 timmar under nio år med ca 25 000 nitar islagna. 12 oktober 2014 återkom 26084 till F 21 igen nästan på dagen 62 år efter haveriet. Utdrag ur haverirapporten kring haveriet med Flygplanet S 26 Mustang nummer 26084 F21 8 oktober 1952.

Förare: Fänrik Karl–Gustav Irhem.

Start från F 21 Kallax klockan 13:05 den 8 oktober 1952.

Uppgift: Spaningsflygning efter F 21 lågflygstråk.

Motorstörning 10 km nordväst Tjäru på 100 meters höjd. Irhem försökte då stiga för att nå högre höjd, den ökade effekten på motorn medförde kraftiga skakningar samtidigt som rök började komma från högra sidan av motorn.

Irhem kuperade motorn och lämnade flygplanet med fallskärm på cirka 150 meters höjd.

Klockan 13:32 fick F 21 meddelande via rotetvåan, fanjunkare Helge Bergström att Irhem hade lämnat flygplanet med fallskärm samt var han befann sig.

Klockan 13:58 meddelade Bergström till F 21 att Irhem var oskadd men behövde varma kläder.

Klockan 14:27 startade en S 18A från F 21 med nödproviant, varma kläder, kompass och kartor i skala 1:100 000 med Irhems läge och riktning mot Nausta inlagda. Efter cirka 1,5 timmes flygning kunde besättningen på S 18 fälla utrustningen till Irhem.

Vid 17-tiden hade F 21 telefonkontakt med fjärdingsmannen som nu befann sig i Nausta. Han fick information av F 21 rörande området där Irhem hade befunnit sig när S 18 hade fällt utrustningen.

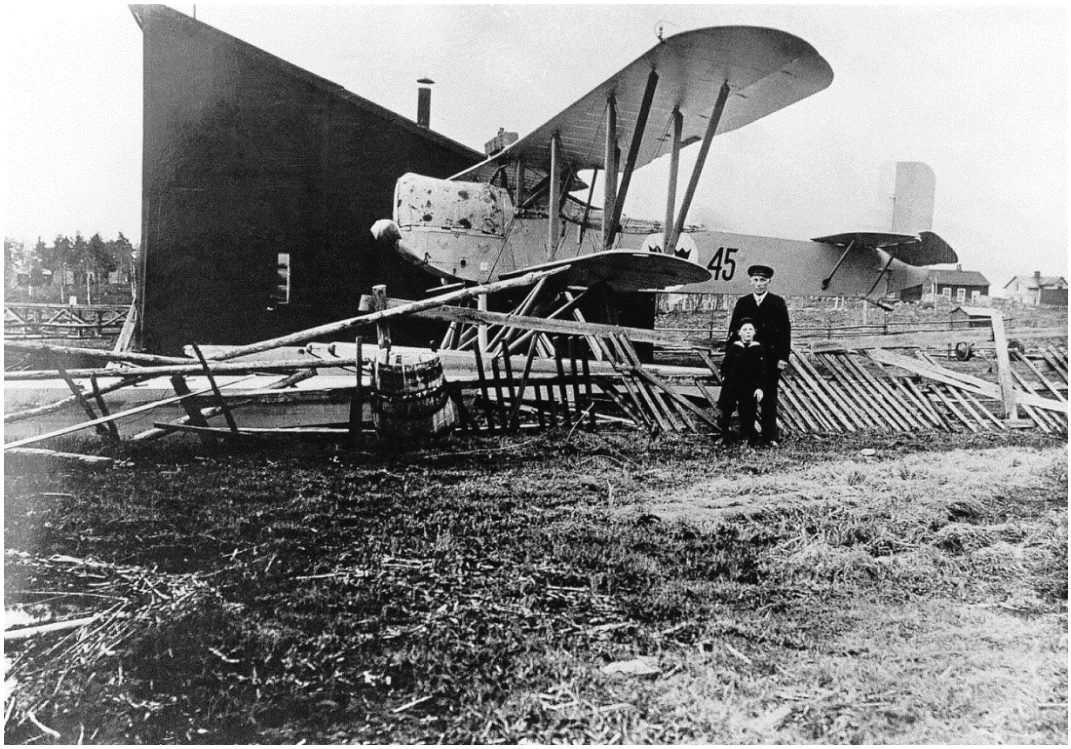
Klockan 23:15 meddelade Irhem att han nu hade nått fram till Nausta, att han var oskadd och att han tänkte stanna i Nausta över natten.

Flygplanet slog ner i en myr cirka 10 km väster Nausta by. Det finns en fotoutställning i Lundbergshallen över renoveringen av flygplanet och ett utställningsbord med delar, som bland annat visar den brustna vevstaken och kolven som var haveriorsaken (bilden nedan).

Ambulansflyget startade i Boden 1923

Ambulansflyget startades av Svenska Röda Korset där Prins Carl var ordförande. I december 1923 stod Bodens ambulansplan färdigt i sin hangar, ett biplan. En Breguet som var en fransk konstruktion tillverkad av Louis Charles Breguet, en fransk flygpionjär och flygplanskonstruktör. Breguet hade plats för två bårar, sjukvårdare/läkare och pilot. Planet hade en 300 hk vattenkyld motor och var egentligen avsett för transporter av sårade franska soldater i Sahara där ökenstrider pågick. För verksamheten i Norrbotten utrustades planet med skidor för vintertjänsten och pontoner för sommarbruk.

Norrbotten och norra Lappland var en glesbygd med ett relativt begränsat vägnät, det var grusvägar med färjeförbindelser över älvarna. Bilar och motorcyklar var inte så vanliga på 1920-talet. Skulle man färdas längre sträckor var det med tåg längs stambanan och malmbanan, samt med buss som stod till buds. I praktiskt taget varje by fanns en skola, en telefonstation, en provinsialläkare och på vissa platser som komplement fanns det en distriktssköterska. Det fanns ett stort lasarett i Boden, Garnisonssjukhuset, kallat ”Garnis”. Det fanns även lasarett eller sjukstugor i Luleå, Piteå, Haparanda, Kalix, Arvidsjaur, Gällivare och Kiruna. Mot den här bakgrunden är det lätt att förstå vad anskaffningen av flygambulansen betydde för glesbygdens människor. Med flygmaskinen kunde svårt sjuka och skadade på några timmar komma under läkarvård, oavsett om de bodde i fjälltrakterna eller andra svårtillgängliga trakter i länet. Utan flyget hade det tagit ett eller flera dygn att komma under läkarvård. Ambulansflyget blev något av en räddare i nöden och en legend under tiden verksamheten pågick.



Försteförare var den legendariske sergeanten Ferdinand Cornelius och mekaniker var Knut Gunnerfeldt. Första chefen för ambulanstjänsten var kapten Reuterskiöld som var detachementchef för fälttelegrafkåren i Boden. Reuterskiöld var utsedd av Svenska Röda Korset att jämte chefläkaren på Garnisonssjukhuset dr Torsten Ekman driva verksamheten och var av stor betydelse för ambulans-flygets utveckling. I Boden låg flygfältet vid Ing 4 som senare blev Ing 3 där Helikopterskolan senare AF 1 höll till.

Nedan är Svenska Röda Korsets första årsberättelse om ambulansflygverksamheten i Boden

ÅRSBERÄTTELSE

FÖR

ÅR 1924

AVGIVEN AV

STYRELSEN FÖR SVENSKA RÖDA KORSETS 15:DE DISTRIKT

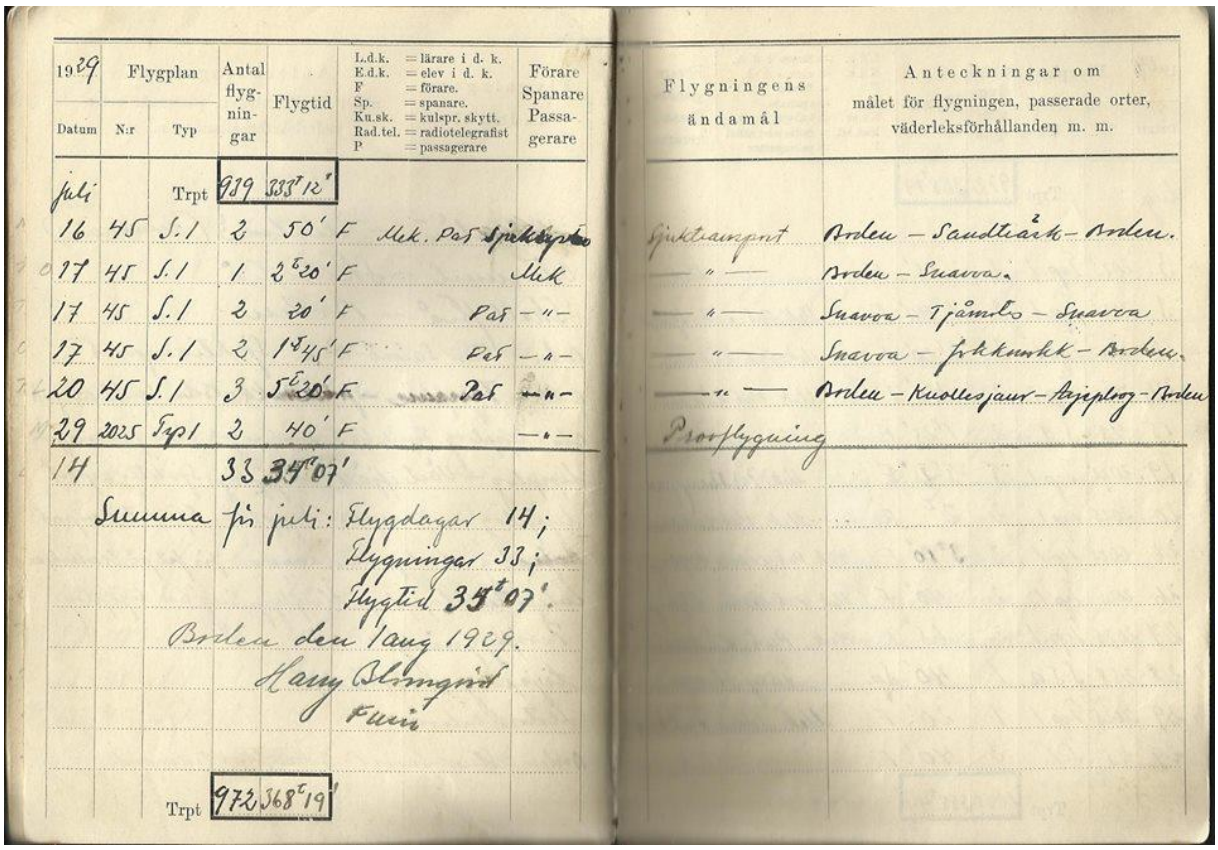
Röda Korsets i Boden stationerade sjuktransportaeroplan, med vilket försöks- och rekognosceringsflygningar företogos under föregående redogörelseår, har under vintersäsongen 1924—1925 för första gången fullgjort regelbundna transporter i sjukvårdens tjänst till stor fromma för en isolerad ödebygdsbefolkning. Kostnaderna bestridas helt av Röda Korset. Under den gångna vintern ha sålunda omhändertagits och förts till lasarett sammanlagt 11 patienter med lungsäcksinflammation, magkräfta, benbrott, magblödning, brustet magsår m. m. I ett flertal av dessa fall torde, utan denna hastiga förflyttning medelst sjuktransportaeroplanet, livet sannolikt icke kunnat räddas. Den av aeroplanet tillryggalagda väglängden uppgick under perioden i fråga till sammanlagt 3,100 km. Den längst bort boende patienten hade utan detta transportmedel måst färdas i släde minst 20 timmar för att komma till närmaste läkare.

Här nämnda flygplan är avsett att under sommarmånaderna avlösas av en av staten till förfogande ställd lättare maskin, försedd med flottörer för landning å vattendrag.

Detta slag av sjuktransporter, vilka i början möttes med skepsis av ödemarksbefolkningen, omfattas numera med växande intresse av densamma. Aeroplanet i Boden står under befäl av kaptenen vid fortifikationen L. C. Reuterskiöld och föres av den duktige fältflygaren, sergeant Cornelius.

Alla flygningar dokumenterades i flygdagböcker och övriga rapporter från flyguppdragen. Den här flygdagboken dök liksom bara upp på Flygmuseet F 21 för en tid sedan. Jag lånade hem boken och

skannade in ett uppslag med ambulansflygningar, det här är bok nummer ett i en serie av sex flygdagböcker som Harry Blomqvist har skrivit. Han flög flygambulansen i Boden några år och det här är ett utdrag från 1929. Han började som många andra tidiga flygare sin flygarbana på Kungliga Fälttelegrafens flygavdelning, som blev en del av flygvapnet när det bildades 1926. Fälttelegrafen blev sedan signaltrupperna.



1929 Datum	Flygplan N:r	Flygplan Typ	Antal flygningar	Flygtid	L.d.k. = lärare i d. k. E.d.k. = elev i d. k. F = förare. Sp. = spanare. Ku.sk. = kulspr. skytt. Rad.tel. = radiotelegrafist P = passagerare	Förare Spanare Passagerare	Flygningens ändamål	Anteckningar om målet för flygningen, passerade orter, väderleksförhållanden m. m.
juli		Trpt	939	333t12'				
16	45	S.1	2	50'	F	Mek. Pas Sjuksk.	Sjuktransport	Boden – Sandträsk – Boden.
17	45	S.1	1	2t20'	F	Mek	"	Boden – Suarva.
17	45	S.1	2	20'	F	Pas – "–	"	Suarva – Tjåmis – Suarva
17	45	S.1	2	1t45'	F	Pas – "–	"	Suarva – Jokkmokk – Boden.
20	45	S.1	3	5t20'	F	Pas – "–	"	Boden – Kvällsjaur – Arjeplog – Boden
29	2025	Typ1	2	40'	F	– "–	Provflygning	
14			33	34t07'				
	Summa	för juli:	Flygdagar 14; Flygningar 33; Flygtid 34t07'.					
			Boden den 1 aug 1929. Harry Blomqvist Flgn					
		Trpt	972	368t19'				

Vissa plan som användes, framförallt i början av verksamheten var tvåsitsiga med öppna sittbrunnar. Med dessa flygplan var föraren tillika sjukvårdare och mekaniker, något som kunde vara nog så knepigt och nervpirrande under uppdragen. Flygförarna var ordentligt klädda för flygning i snö, blåst och kyla. Medan passageraren på grund av sin sjukdom eller skada var mer känslig för väder och vind så man spände fast ett renskinn över passagerarens sittbrunn.

Vid Bodträsket fanns hangarer byggda för spaningsflyget 1916 - 1918 som under mitten av 30-talet flyttades till Buddbyträsket. Att följa med flygambulansen var ett äventyr varje gång och en resa som finns beskriven var till Vaisaluokta lappläger där en man skulle hämtas för transport till sjukhuset. En roddare sändes iväg den 5 mil långa vägen till Suorva varifrån ett telegram sändes via Suorva radio till Porjus. Från Porjus gick telegrammet till provinsialläkaren i Jokkmokk som ringde chefsläkaren på ”Garnis” i Boden, som i sin tur vände sig till flygambulansens expedition med framställning om utryckning.

År 1928 bildades Svenska Luftfartsförbundet som startade upp ambulansflyg även vid Hägernäs, Göteborg och Karlskrona. Genom en donation till Svenska Röda Korset 1929 kunde ett liknande Junkersplan som det i Boden och Östersund anskaffas till Hägernäs.

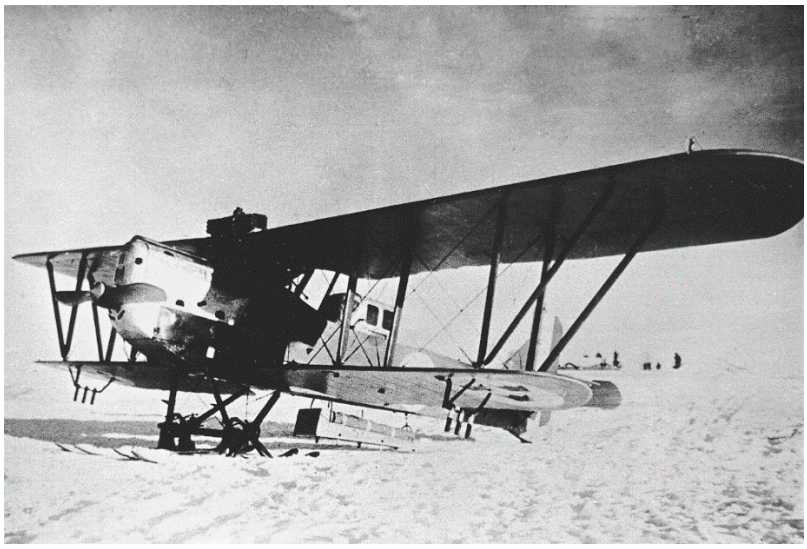
En viktig del i allt ambulansflygande var vädret. Hur fick man då reda på det korrekta flygvädret? Jo föraren ringde telefonsamtal till abonnenter utefter den tänkta flygvägen för att förhöra sig för om väderläget. De bad även om att man skulle göra upp eldar som vägledning för föraren och samtidigt

visa vindriktning. Det fanns 38 väderobservatörer runt om i länet och nordligaste delarna av Västerbotten. Med hjälp av väderobservatörernas rapporter och den egna lokalkännedomen kunde ambulansflygaren oftast nå målet, ibland efter omfattande kringflygning för att undvika kraftiga oväder. Idag hör vi talas om att barn föds i bil på väg till Gällivare eller Sunderby sjukhus. Det hände att förlossningar ägde rum i luften. Fredagen den 20 mars 1936 föddes Gudrun Fylgia Andersson från Haapakylä i kabinen på en Junkers W 34 på 1 000 meters höjd någonstans mellan Överkalix och Boden. Något som troligen satte myror i huvudet på den tidens folkbokförare som skulle ange födelseort i kyrkböckerna. Det sägs att flickan skulle döpas till Flygia men prästen hörde fel så det blev Fylgia, med det är som sagt hörsägen.

En annan liten historia är om samekvinnan som gick utanför Garnisonssjukhuset i Boden på 20-talet och fick se en bil som hon studerade noga. En småspydig Bodensare gick fram till henne och frågade om hon inte sett en bil förut och lade till ”hur kom du då hit?” ”Med flyg förstås”, blev kvinnans rappa svar.

Ambulansförarna blev legender och är så än idag, i böcker och tidningsartiklar kunde man läsa om flygningar med de mest skiftande problem, om nödlandningar men också om rena solskens-flygningar. Namn som Cornelius, Lindow, Gunnerfeldt, Blomqvist, Norberg och Olsson är för alltid inskrivna i flygambulansens historia. Ett namn som inte nämndes så mycket var Gottfrid Lundberg, men det var tack vare hans energi och outtröttliga hjälpsamhet som ambulanstjänsten fick en knuff framåt som verksamheten så väl behövde i en kritisk situation. Lundbergs tystlåtenhet, hans ohejdade vana att heller handla än prata gjorde att hans insatser inte uppmärksammats i den omfattning han förtjänade.

Ambulansens mekaniker nämns inte lika ofta som förarna men deras insatser har varit viktiga och nödvändiga för att verksamheten skulle kunna bedrivas. Under de mest ogynnsamma förhållanden har de i snö, regn, blåst och kyla fått motorer och annan utrustning att fungera. De var många men Knut Gunnerfeldts parhäst Bernhard Magnusson är särskilt värd att nämnas. Han var under närmare 30 år ansvarig för mekanikertjänsten i Boden.



Ett arméspaningsplan byggdes halvt om halvt om till ambulansplan genom att botten gjordes löstagbar så att en bår kunde hissas upp i flygplanet. Det ambulansplanet placerades på 4:e flygbaskåren i Östersund när Boden fick en Junkers F 13 som Röda Korset anskaffade 1928. Det ombyggda planet i Östersund ersattes även det av ett Junkersplan. Ombyggnaden till ambulansflygplan av Junkersplanet skedde vid AB Flygindustri i Malmö där det försågs med

värmeanläggning och ventilation. Vid kabinens vänstra sida fanns fästen för två bårar. Till höger fanns plats för medföljande läkare och sjuksköterska och längst bak var medicinskåpet placerat. Planet var en helmetallkonstruktion och kunde efter årstid förses med hjul, skidor eller flottörer. Under årens lopp användes ett antal flygplan i Boden, bland annat två spaningsflygplan, S 21, S 25 och en Dront som användes tidigt som reservflygplan. En Junker W 34 mellan åren 1935 - 1941 och en Beechraft 18-R från 1941 som var ambulansutrustad, även en Norserman användes för ambulansuppdrag under en period.

Hösten 1939 stod det nybyggda flygfältet på Kallax i det närmaste färdigt, men det var inte tagit i bruk ännu när en av förarna från ambulansflyget provlandade utan tillstånd. En rapport skrevs om provlandningen vilket resulterade i nedanstående skriftväxling som jag återger ordagrant som den är skriven i de bevarade dokumenten.

RAPPORT

Flygfält nr 20 besiktat11/12-39 (Kallaxheden) genom landning och start med ambulansflygplan nr. 6 på ost-västlig bana, utan anmärkning.

Två 100 meter breda banor. Ingen inflygningsgata nord- sydlig bana.

B Krok

Ch 4 basgrp

KONSEKVENS

Till Ch basgrp.

Enligt uppgift skall personal ur Ch 4 basgrupp med flygplan hava landat på krigsflygfält vid Kallaxheden. Ch 4 basgrupp beordras verkställa undersökning och därest uppgiften visa sig riktig, inkomma med förklaring till att fältet använts trots att det ännu icke förklarats färdigt.

Stockholm 13 december 1939

På befallning

H Beckhammar

Eskstabschef

FÖRKLARING

Utdrag ur 4 basgrup ang. H 2 / 1939.

Landning och besiktning av krigsfält 20 (Kallaxheden).

Till ch flygesk.

Beordrad inkomma med förklaring till att krigsflygfält vid Kallaxheden enligt, uppgift använts av 4 basgrp trots att det ännu icke förklarats färdigt får jag härmed, i anslutning till min rapport den 14/12 1939 angående besiktning av samma fält, vördsamt meddela.

Att FF egen kontrollant härstädes ing. von Schantz hos mig anhållit att jag måtte besikta fältet gm landning med fpl på detsamma.

Att ch flygambulansstationen i Boden till mig anmält att han 2 ggr från marken och 1 g från luften rek, samma fält, enär det var det enda användbara i Luleå trakten för ambulansflygning - strömdrag omöjliggjorde Luleälvens och hithörande vattens användning för landning.

Att jag ansåg det vara av värde även för 4 basgrp, snarast få klarlagt fältets användbarhet, dels p.g.a. att det är det enda förutom Bodens flygfält användbara på över 200 km avstånd härifrån dels p.g.a. dess omedelbara närhet till 2. armékårens högkvarter (armékårkvarter).

Att ch flygambstn meddelat mig, att han i samband med en av sina ordinarie veckoflygningar önskade - sedan FF kontrollant till honom gjort framställning - provlandat på fältet.

Att jag därefter tillsammans med FF kontrollant, sedan noggranna uppgifter och förbesiktning av fältet erhållits, åtföljande ch flygambstn och besiktade enligt nämnda rapport.

Boden den 18 dec. 1939.

B. Krook

Ch 4 basgrpstasben.

1951 köptes en begagnad Grumman Goose från Norge som levererades till F 21 i oktober. Grumman Goose var ett amerikanskt amfibieflygplan som gick under beteckningen Tp 81 i svenska Flygvapnet och är ett högvingat amfibieflygplan utrustat med två Pratt & Whitney WASP JUNIOR R-985 på vardera 450 hästkrafter. Flygplanet har en spännvidd på 15,0 meter och en toppfart på 310 km/h samt en operativ höjd på 6400 meter. Köpet av Goosen var formellt styrt av ett akut ersättnings-behov för det tidigare ambulansflygplanet Beechraft 18-R (TP 4) som varit stationerat i Boden sedan december 1941. TP 4 kom 1951 att friställas ur Flygvapnets organisation för att ställas till den svenska sydpolsexpeditionens förfogande under åren 1951-52. Härvid kom TP 4 också att civilregistreas med SE-BTX. När ”Gåsen” kom till F 21 flyttades ambulansflyget från Boden till Kallax. Ambulansflygningarna med ”Gåsen” utfördes företrädesvis av Olov ”Doggen” Olsson tillsammans med mekanikern Inge Engström. År 1957 övertogs ambulanstjänsten av civila entreprenörer.

Där slutar skrvftväxlingen.

Ett foto taget under en ambulansflygning med ”gåsen”. Det finns tyvärr ingen text till fotot om var det är taget och när.

Från 1957 användes ”Gåsen” som transportflygplan på F 21 tills den havererade utan personskador i Hemavan den 20 mars 1962.

Saxat från haverirapporten: Haveriet inträffade klockan 14.35 den 20 mars 1962 i samband med start från ett, väster om landsvägen vid Hemavan, upplagt stråk. Stråket hade tillkörts med bandvagn och hade en längd av 650 meter och en bredd av 35 meter, samt löpte i nord/sydlig riktning med svag lutning åt söder. Stråket var snöbelagt och i dess södra ände låg en dunge med cirka 5 meter höga fjällbjörkar, med en cirka 20 meter bred uthuggning i stråkets förlängning söderut.

Landningen på stråket hade tidigare skett utan anmärkning. Flygningens art var en transportflygning med fyra passagerare till F 21. Dessa utgjordes av dåvarande Chefen F 20, en löjtnant från I 19 samt en flygfältmästare och ett kvinnligt kontorsbiträde underställda E4 (4:e Flygeskadern). Utöver flygföraren medföljde också flygtekniker från F 21. Vädret var det bästa tänkbara, med temperatur strax över +1 grad och med mycket svag vind snett bakifrån höger.

Efter embarkering och motorstart med tillhörande kontroller har flygföraren kört upp så långt norrut som det var möjligt, samt i en högersväng sedan varit klar för start söderut.

Med fullt gaspådrag och 2 200 rpm har flygplanet börjat glida normalt på sina skidor. Efter cirka 250 meter har flygplanet studsat upp i luften till följd av någon ojämnhet i stråket. Farten (85 km/h) har dock varit för låg för att hålla flygplanet i luften varför flygföraren låtit det löpa vidare på banan. Flygplanet har accelererat och vid bedömd lättningsfart tog flygföraren upp flygplanet i luften. Den normala accelerationen efter lättningen har dock uteblivit även om flygplanet hade styrfart. Då flygföraren insett att flygplanet ej skulle komma över trädtopparna har han givit fullt höger sidroder

och full höger skevning för att söka hålla kurs mot uthuggningen i stråkets förlängning. Flygplanet har till början lytt roder efter att initialt ha girat åt vänster och flygplanet torde således redan varit överstegrat då fulla roder ansattes.

Flygplanet vek sig över vänster vinge, som slog i trädtopparna, samt därefter, under vänstersväng, slog det ned i den djupa snön och blev stående med stjärten i vädret. Flygföraren och passagerarna undkom oskadda emedan flygteknikern fick en lindrigare huvudskada.

TP 81:an ansågs totalhavererad. Höger vinge hade brutits av utanför motorgondolen och vänster vingspets var avbruten. Stora hål hade uppstått i vingen i övrigt. Motorgondolerna hade blivit illa tilltygade med skador på motorernas ventilhus. Avbrutna skidor och knäckt landställ med kraftiga skador på flygkroppens främre del.

Efter haveriet skrotades flygplanet. Ratten från flygplanet och ett par foton om flygambulansen finns i ”Gåsens” monter i epokrummet på Flygmuseet.

Det finns många berättelser från ambulansflygets barndom på 1920-talet, jag skall återge en av dem. Det här är en av berättelserna som Ferdinand Cornelius har tecknar ner, som får bli min avslutning på kapitlet om ambulansflyget. Han hade den tvåsitsiga Dronten vid det här tillfället för ordinarie ambulansplan var under reparation. Det var ett rutinuppdrag där han skulle hämta en kvinna i Tallträsk, en by 7 - 8 mil norr om Boden. Ett enkelt uppdrag med cirka 30 minuters flygning enkel väg, om det hade varit problemfritt vill säga.

”En äldre kvinna måste omedelbart till sjukhus för en större operation. Farbara vägar till det långt ute i myrmarkerna ensligt liggande Tallträsk fanns inte. Ordinarie flygambulansen var under reparation. Jag måste ta Dronten och lämna mekanikern hemma. Det var en relativt kall vinterdag med 20 - 25 graders kyla och mycket snö. Jag hade redan före starten därhemma valt en liten sjö på kartan, där jag bestämde mig för att landa. Jag var framme efter ca en halvtimmes flygning, där en eld var uppgjord. Landade och körde över snön till den plats, där jag från luften upptäckt den väntande sjuka, som var nedbäddad i en rissla. I hennes sällskap var 4 - 5 kvinnor, inga män var synliga, de voro på timmertransporter nedåt bygden.

Med kvinnornas hjälp lastade vi över den sjuka i Drontens baksits. Dom sa adjö till varandra på det enkla, kärva sätt, som är detta folks eget. Och så spände jag renskinnet över. Startade med kvinnornas hjälp motorn och körde iväg ut över isen och snön för att inta rätt startriktning mot vinden. Rätt som jag gled fram på flygplanets skidor, brast isen under oss och flygplanet blev hängande med vingarna på snön. Som väl var, gick propellern fri. Det var flygplanets stjärt och landningsställ, som hade brakat genom isen. Kvickt som tanken kopplade jag loss mina fastbindningsremmar, rev av renskinnet och fick upp den sjuka i famnen samt hasade mig iväg med henne över den ena vingen. Jag trodde nämligen, att flygplanet skulle sjunka. Nåväl - så svårt var det inte. De andra kvinnorna med risslan kommo fram och den sjuka fick återgå till sina fällar i släden. Jag bedömde planet förlorat, men vid undersökningar, sedan spett och spade anskaffats, såg det hoppfullt ut. Det hade varit en av snö dold värmevak av relativt liten omfattning och flygplanets fyra skidspetsar låg över den kraftiga iskanten. Isen var bärkraftig framför planet och under vingarna.

Med kvinnornas hjälp till lyftning under vingarna och jag själv i förarsitsen samt en rätt bastant, yngre kvinna grensle över flygplansstjärten, så lyckades vi med fullt motorvarv dra flygplanet upp på fast is. Det var oskadat och flygdugligt. Jag trodde givetvis nu, att kvinnan fått nog av allt vad flygning heter, men hon insisterade på att försöka igen. Jag var i valet och kvalet om jag skulle våga ta med henne, men hon slog bort det med ”Är inte Cornelius rädd, så är inte jag det.” Hon lyftes på nytt in i flygplanet, jag körde ut och startade och det gick bra. I luften vände jag mig om för att se, hur det

stod till bakom mig och då såg jag att renskinnet lossat lite, men två händer i svarta hemstickade fingervantar höll ned det i ett fast grepp. Blåsten ven över händerna med 150 km/tim och det var 25 grader kallt, men den kvinnan gav sig inte för småsaker. Hon kom till Boden, fick hjälp och kunde återgå till sin isolerade hembygd fullt återställd efter en lyckad operation.

Heder åt kvinnorna i Tallträsk! De hade både tro och vilja!" Avslutade Ferdinand Cornelius den här berättelsen.

Så här såg en Dront ut. Det här planet har hjul monterade, men vintertid byttes de ut mot fyra skidor på ambulansflygets Dront.

Försvarets vädertjänst

Under Fälttelegrafkårens årliga fälttjänstövning 1923 deltog Flygkompaniet på Malmen med både jakt- och spaningsflyg. Det året lyckades Flygkompaniet få med ett litet flygstabsorgan med uppgift att samordna flygverksamheten, där deltog en meteorolog, väderdoktorn Lindholm kallad Lövgrodan för första gången i övningen. Hans verksamhet fick stor betydelse inte bara för flygets del utan för hela fälttjänstövningen.

Två år efter att Flygvapnet bildades insåg man att man behövde en del väderinformation för flygtjänsten, så man gav ut Flygvapenorder nr 22 den 25 april 1928. Den innehöll bland annat följande om synoptiska observationer (väderobservationer). Citat: ”Under tiden 30 april - 31 oktober skola synoptiska observationer utföras klockan 07:30 varje dag utom söndag vid 3:e flygkåren (Malmslätt) och flygskola samt dessutom vid 4:e flygkåren (Östersund) i mån av tillgång till lämplig personal. Observationerna skola snarast intelegraferas till Statens Meteorologiska och Hydrologiska anstalt, förkortat SMHA, (telegramadress Hydrometer). Kostnaderna för dessa telegram gäldas av ovanstående ämbetsverk”. Därmed hade man tillgodosett behovet av vädertjänst.

Flygvapnet drabbades i början av 1940-talet av ett stort antal flyghaverier och många av dessa haverier inträffade i samband med dåligt flygväder. Det tillsattes en utredning om vädertjänsten som skulle bedrivas skyndsamt. Utredningen torde ha varit väl förberedd för redan 10 maj 1943 kunde utredningen lämna sitt betänkande och förslag till den militära vädertjänstens organisation. Flygvapnet tar över och bygger upp den militära vädertjänsten från 1944. År 1945 utbildades 17 meteorologaspiranter på Krigsflygskolan. År 1951 inrättades en väderskola på F 2 Hägernäs som flyttades till F 12 Kalmar 1962. När F 12 lades ned flyttades skolan till F 5 i Ljungbyhed, när F 5 blev nedlagd flyttades skolan till Halmstad. Efter Halmstad har man flyttat bopålarna en gång till, den här gången till Enköping där utbildningen bedrivs i samarbete med universiteten i närområdet. Under slutet på 50-talet och början på 60-talet utbildades ett stort antal värnpliktiga väderbiträden och den utbildningen pågick fram till 2002 då värnplikten avskaffades.

Redan 1942 genomförde man den första väderflygningen då de civila väderassistenterna erhöll flygtraktamente för dessa uppdrag. Från och med 1951 blev meteorologerna kommenderade till flygtjänst som flygande personal och erhöll flygnavigatörsutbildning. Varje morgon gjordes en väderflygning för att spana av det intressantaste vädret inför dagens flygverksamhet.

Det militära flyget behövde mera detaljerade väderuppgifter än SMHI:s mer allmänt hållna väderprognoser. Därför byggde försvaret upp ett eget väderobservationsnät i främst Norrbotten som ett komplement till SMHI:s väderstationer. Ungefär hälften av alla observationsstationer i Norrbotten var upprättade med flygvapenanställda observatörer, övriga var SMHI anställda. Insamlingen av väderobservationerna från stationerna i Norrbotten och Västerbotten inhämtades var tredje timme dygnet runt, året runt från F 21 via telefon. Väderobservationerna sändes sedan på fjärrskrift till SMHI. Meteorologerna som hade flygnavigatörs utbildning gjorde varje morgon en väderflygning som oftast kunde söka av det intressantaste vädret åtminstone i södra halvan av länet. Man hade också tillgång till väderradar och småningom även manuell satellitbildsmottagare. Allt var hantverk, värnpliktiga väderbiträden var väderobservatörer och ritade alla observationer på väderkartor.

Det här är instrumentuppsättningen i väderburarna på väderstationerna. Man mätte aktuell temperatur, luftfuktighet, dagens högsta och nattens lägsta temperatur. Nederbörden mättes två gånger per dygn och under snösäsongen mättes snödjupet varje morgon. Lufttrycket mättes med ett precisionsinstrument, en barometer som bestod av en kvicksilverpelare i ett glasrör där man mätte höjden på pelaren och omsatte det i lufttryck.

F21:s väderpersonal, 'Kallaxmeteorologerna' var mycket engagerade och ambitiösa i ett arbete som på den tiden var mycket hantverk. Fördelen med det lokala eller regionala meteorologjobbet var redan på den tiden att man också fick se utfallet av sitt arbete redan under dagen eller dagen därpå, något som stimulerade till att ständigt förstå både fysiken och utveckla metoder att manuellt beräkna väderutvecklingen.

På 1960-talet började de första numeriska prognosberäkningarna, gjorda med datamaskiner i Stockholm, att nyttjas tillsammans med de manuellt gjorda prognoskartorna på SMHI och på militära vädertjänstens prognoscentral. Kartorna distribuerades via radiofax på långvåg från en långvågssändare i Sala. På kortvågsbanden togs kartor emot från både Tyskland och USA.

Radiofaxen som tog emot kartor både på långvåg och kortvåg. Nu står den på Flygmuseet F 21

Lokala sändningar på radion hade startat där programmet kallades för Norrbottenskvarten. Meteorologerna på F21 kallades någon gång sent 1959 eller i början av 1960 till ett möte på Luleå stadshotell. Där kom man överens om att meteorologerna skulle leverera en skriven mera detaljerad väderrapport till Norrbottenskvarten, det här var början till ett långt samarbete med radion. Uppdraget åt Norrbottensradion och ett bra ledarskap på F 21 bidrog sannolikt till att vädertjänsten på F21 fick mycket högt anseende ute på Flygvapnets andra enheter så det var lätt att rekrytera meteorologer till Luleå. Regionalradion och Norrbottenskvarten, ersattes av Radio Norrbotten 1977. Därmed utökades väderrapporterna med sändning både morgon, lunch och kväll. Efterhand blev de flesta livesända direkt från F21 redan från tidig morgon. När vädret är speciellt intressant för allmänheten har Norrbottensradion ofta gjort speciella satsningar för att sprida väderinformation ut i länet. Ett exempel på en extra satsning på väderprognoser är en påskhelg där det utvecklade sig till en helg där alla blev insnöade med meterdjup snö över nästan hela Norrbotten. Det enda som påskfirande norrbottningarna kunde göra var att sitta i sina stugor och lyssna på väderprognoserna i Norrbottensradion för att få veta när ovädret skulle bedarra.

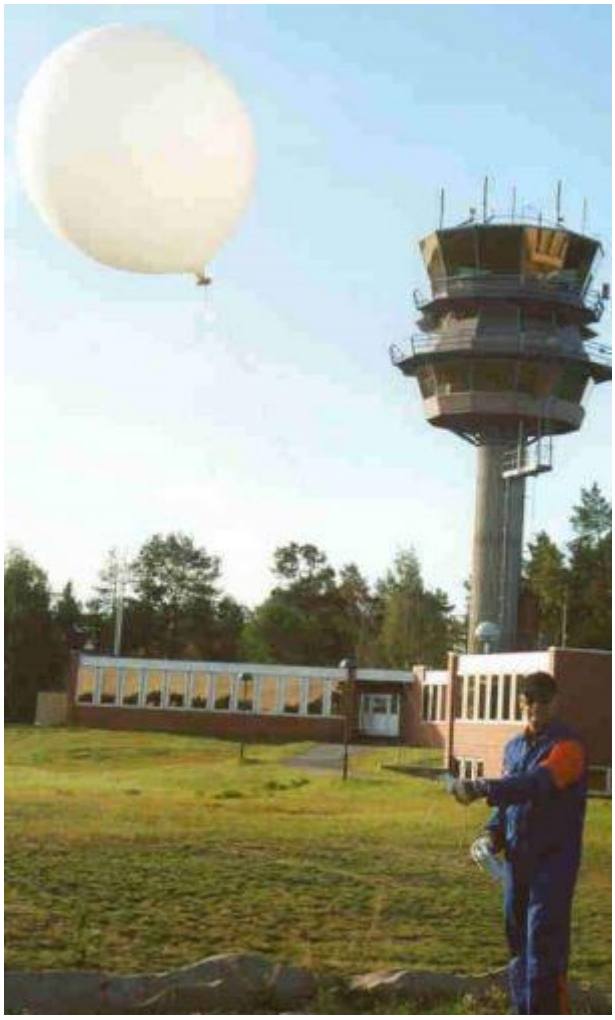
Under flera år betjänades även Västerbottensradion från F21, Sveriges Television Nordnytt hörde också av sig och ville ha lokala väderprognoser i form av skrift och väderkartor. Nordnytt gick över till att hämta prognoser från SMHI efter ett antal år och i december 2007 upphörde även den rutinmässiga väderservicen från F21 till Norrbottensradion.

Interiör på bilden ovan är från väderavdelningen i mitten på 70-talet, i det då nybyggda flygledartornet. Telefonören är väderavdelningens dåvarande chef Jan-Erik Falk

Väderprognoser gjordes från kusten till fjällen, från midnattssol till polarnatt, förmedlade till norrbottningarna av F21 kallaxmeteorologerna mellan 1960 - dec 2007 och Norrbottensradion.

Första radiosondstationen i Luleå (där man sände upp väderballonger) upprättades på Malmudden i mitten på 50-talet, stationen flyttades efter några år över till F 21. Stora vätgasfyllda väderballonger med en radarreflektor och en radiosond skickades upp två gånger per dygn. Mätdata från radiosonden togs emot via radiosignaler i en mottagare som registrerade temperaturer, luftfuktighet och lufttryck från marken upp till 25 - 30 km höjd. Höjdvindarna mättes med en radar som låstes på ekot från radarreflektorn. Mätdata från väderballongerna analyserades först innan den sändes iväg ut i

världen med fjärrskrift, fram till dess att datasystemen tog över förmedlingen ut i omvärlden. Idag används ett automatiskt ballongsläpp som man laddar med 18 radiosonder och ballonger där ballongerna fylls, radiosonden aktiveras automatiskt och sänds upp på fasta förinställda tider.



Så här gick det till att göra ett manuellt ballongsläpp av en väderballong. Bilden är tagen någon gång under 80-talet. På bilden används en radiosond som gav koordinater för vindmätning utöver temperatur, luftfuktighet och lufttryck, så här används inte en radarreflektor under ballongen för att mäta höjdvindarna.

Flygförvaltningen för prov och försök anskaffade en satellitmottagare för mottagning av bilder från vädersatelliter 1966. Antennen var en så kallad Helixantenn som monterades på en flygelbyggnad till Tre Vapen i Stockholm. Mottagaranläggningen som då var den enda kompletta i Sverige är av fabrikat Rodhe & Scheartz med automatisk bildmottagare av fabrikat Hell. På 80-talet ersattes bild-mottagaren av en laserfax som hade bättre bildkvalitet.

När Flygstaben i slutet av 1960-talet bytte till ny utrustning fick F 21 överta den gamla. Antennen placerades på taket på byggnad 1 (gamla kanslihuset) där väderavdelningen var inhyst och övrig utrustning placerades på väderavdelningen. Personalen på Kallax väder började även ta in den frekvens som ryska Meteor 21 sände på. Svårigheten var dock att klara ut när satelliten sände, för ryssarna stängde och startade sändningarna lite olika. Ett annat problem var att förutspå var och när satelliten dök upp, omloppstider och satellitbanor mm. Det lyckades man med och tillsammans med

teknisk personal som modifierade mottagarutrustningen. Kallax väder var den första vädertjänsten i Sverige som lyckades hämta ner ryska satellitbilden där den första bilden togs emot 21 juli 1976. Efter ett tidningsreportage om mottagningen av ryska satellitbilder ändrades frekvensen på satellitsändningarna. Efter en del letande hittades den nya frekvensen, men det blev inga fler tidningsreportage om satellitmottagaren.

År 1970 inrättades regionala vädercentraler där den nordligaste Regionala Vädercentralen Nord sattes upp på F 21. Väder 80-systemet (första datorsystemet i försvarets vädertjänst) beställdes 1982 men det kunde inte tas i drift förrän 1988 tre år efter den ursprungliga tidsplanen. Under 80- och 90 talet skedde en betydande utveckling av datorsystem och mätinstrument så väder-80 blev fort omodernt och ersattes av nyare teknik. Med hjälp av utvecklingen av datorer och datorprogram har det öppnats möjligheter för utveckling av automatiska väderstationer, automatiska ballongsläpp av väderballonger och utvecklingen av vädersatelliter. Internet har medfört möjligheten till ett snabbt förmedlingssystem av väderkartor och annan information i globala datornät både öppna för allmänheten och slutna nät mellan olika prognoscenter i Europa och övriga världen. De globala datorberäknade väderprognoserna gör att man kan ha självbetjäning eller få sitt behov av information från hela världen. Trots den gigantiska tekniska utvecklingen är det ändå ovärderligt att ha kunskap om vad man söker för att hitta rätt russin i kakan.

Bild på satellitmottagaren och laserfaxen i vädermontern på Flygmuseet F 21

Foto på en del av den övriga vädermaterielen i vädermontern på Flygmuseet F 21

Två flygpionjärer som har satt avtryck i historien

Två flygpionjärer som har betytt mycket för det militära flygets utveckling och svensk flygplans-tillverkning är Gösta von Porat och Ernst Fogman.

Gösta von Porat var född den 24 augusti 1886 i Norra Sandsjö i Jönköpings län. År 1906 blev Gösta von Porat officer vid Fortifikationen. Han genomgick 1912 Nieuports flygskola i Pau, Frankrike och tilldelades efter certifikatproven svenskt aviatördiplom nr 7 utfärdat av S.A.S. (Svenska Aeronautiska Sällskapet). I oktober 1946, 60 år gammal kunde Gösta von Porat gå i pension efter 34 år i aktiv flygtjänst. Han kunde räkna sig som en av Sveriges flygpionjärer inte bara inom det militära flyget utan även inom den allmänna luftfarten.

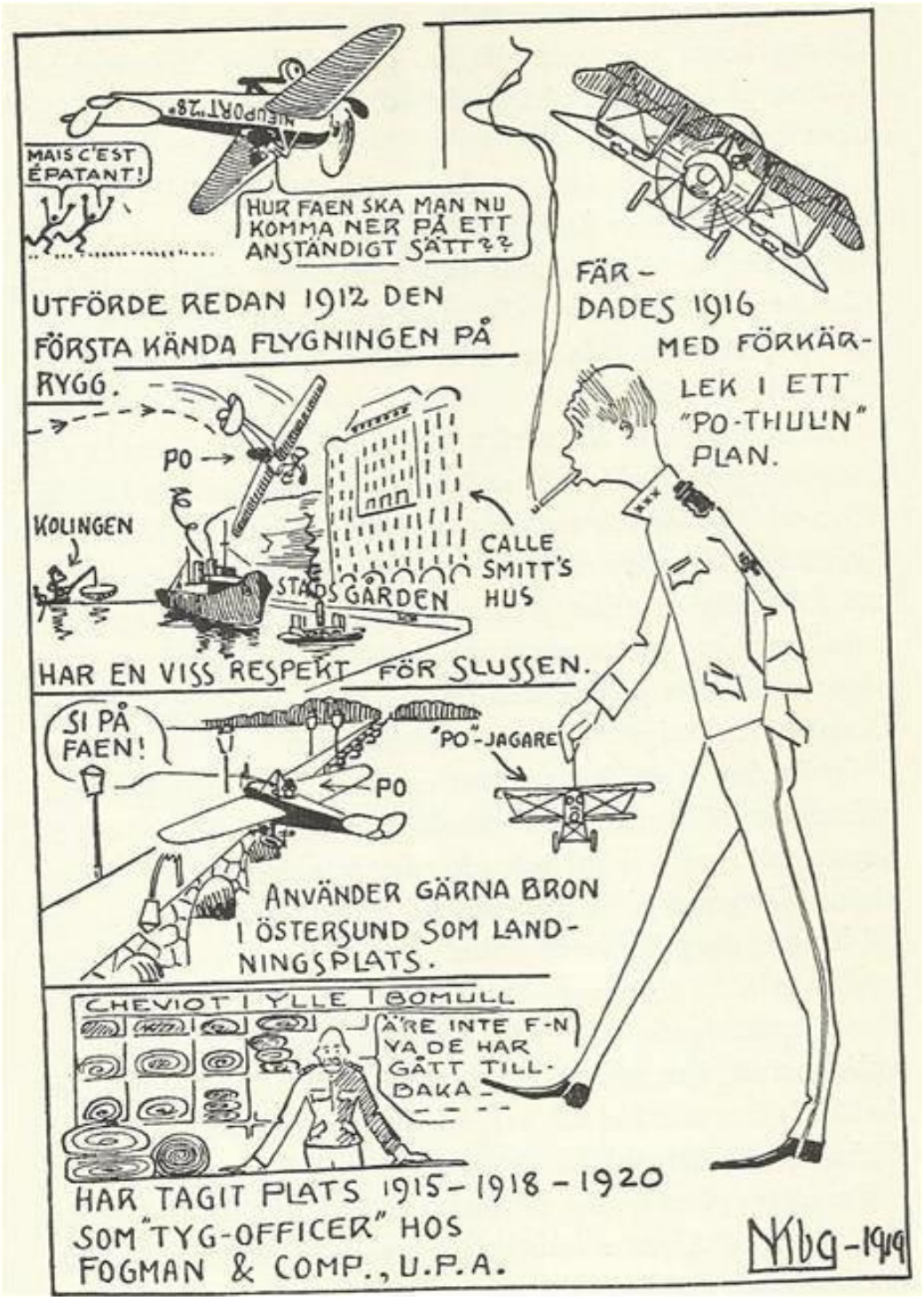
Ernst Fogman var född 31 december 1880 i Stockholm. Fogman blev underlöjtnant 1901, han var chef för Arméns flygkompani på Malmen 1917 - 1920. Mellan åren 1926 - 1936 var han chef för Flygstyrelsens FS byrå. Åren 1936 - 1943 var han chef för Flygförvaltningens FF byggnadsavdelning. Fogman är en av de personer som var med och bildade det svenska luftförsvaret då han på eget bevåg la beslag på två Phönix-plan, vilka bildade stommen i Arméns flygkompani på Malmen.

Porat tjänstgjorde på Kungl. Fälttelegrafkårens flygavdelning, Fälttelegrafkåren var en del av Kungl. Västgöta Regemente som var baserat på Axevalla hed. År 1912 genomfördes den första spanings-flygningen på fältövningarna 1-2 oktober i typiskt höstväder med trasiga moln och snöridåer. Väl inne i spaningsområdet gick det inte att se mycket av marken utan bara grå molntussar, när det dök upp en öppning i allt det gråa slank han ner för landning. Men det var inte ett vanligt fält han hade sett utan en potatisåker han valt som landningsplats. Han landade tvärs över fårorna, hoppade över en mur och slog runt så planet hamnade på rygg men både piloten och flygspanaren var oskadda. Även om planet var reparerbart så var det den enda spaningsflygningen på den fältövningen, men det kom fler fältövningar och spaningsflygningar efter att planet hade reparerats.

År 1913 flyttade Kungl. Fälttelegrafkårens flygavdelning till Malmslätt utanför Linköping, kanske beroende på att Gösta von Porats blivande hustru gick på hushållsskola i Linköping. I samband med Thulinfabrikens likvidation 1919, anskaffade arméflygets förste chef, Ernst Fogman, ett antal Thulin A-motorer till ett mycket förmånligt pris. Under sin vistelse i Paris 1919 genomgick Porat en kurs i högre flygteknik där han funderade kring lämplig användning av motorerna. Eftersom motorstyrkan var på blygsamma 90 hk var ett mindre ensitsigt övningsplan ett alternativ som föreföll lämpligast. Det skulle utgöra ett värdefullt komplement till det tvåsitsiga skolflygplanet av Albatrostyp, som även var försett med dubbelkommando. Flygingenjören Henry Kjellson vid Flygkompaniets Verkstäder på Malmen slutförde von Porats skisser och tankar och omvandlade dessa i en ensitsig dubbeldäckad konstruktion som kallades för Tummeliten. Planet började sedan kallas för Tummelisa. Porat gjorde första provflygningen med Tummelisa den 28 juni 1920.

År 1920 utsågs Porat till chef för Flygkompaniet på Malmen när dåvarande chefen Fogman förflyttades till Fälttelegrafkårens stab i Stockholm. Flygkompaniet hade börjat att konstruerade och tillverkade egna flygplan under Fogmans ledning utöver de man köpte in till flygkompaniet och flygskolan. Flygkompaniet tillverkade flera flygplansmodeller under 20-talet bland annat Albatross och Tummelisa som flög så sent som på flygdagen i september 1962 på Malmslätt. Tillverkningen började i liten skala redan 1917 och växte med ökande tillgång på motorer och materiel under 1920-talet. Under den årliga fälttjänstövningen 1923 deltog Flygkompaniet på Malmen med både jakt- och spaningsflyg. Då lyckades Flygkompaniet få med ett litet flygstabsorgan med uppgift att samordna flygverksamheten. Det året deltog en meteorolog, väderdoktorn Lindholm kallad Lövgrodan för första gången i övningen. Hans verksamhet fick stor betydelse inte bara för flygets del utan för hela fälttjänstövningen.

Karikatyrer har nog alltid funnits. Så här såg omgivningen på Gösta von Porat.



År 1934 blev Gösta von Porat förflyttad och ny chef för 3. Flygkåren på Malmen efter majoren Axel Gyllenkrok, som skulle återbördas till Infanteriet som hade varit hans hemvist innan utflykten till flyget på Malmen. Jaktdivisionen som fanns på Malmen tidigare skulle flytta till F 1 Västerås som höll på att byggas upp, kvar på Malmen fanns en spaningsdivision med Fokker S 6-plan och flygspanarskolan. 3. Flygkåren på Malmen drog mål vid Karlsborg (som blev F 6) där luftvärnets artilleri var förlagt. Det var en trist nödvändighet att hela sommaren bogsera mål fram och tillbaks för luftvärnet. Ofta provade Bofors nya pjäskonstruktioner på Karlsborg för att visa upp för utländska militär-

kommissioner. En verksamhet som förekommer än idag och ibland är man på Tåme skjutfält, eller uppe på Bodens södra skjutfält och Vidselbasen för att visa upp sina skapelser för tänkbara kunder.

Svenska järnvägsverkstäder i Linköping som tidigare hade licenstillverkat utländska flygplan ombildades efterhand till det nya Svenska Aeroplan AB (SAAB) och fick i stort sett monopol på tillverkning av flygplan. Flygmotortillverkningen hade man också i det närmaste monopol på tillsammans med NOHAB i Trollhättan, som hade erfarenhet av maskin och flygmotortillverkning sedan tidigare.

Tummelisa

Åter till 1939. Andra världskriget bröt ut när tyskarna gick in i Polen 1939. "Finlands sak är vår", spred sig i Sverige inför Vinterkriget 1939 och Flygvapnet satte upp Frivilliga Flygflottiljen F 19, den svenska frivilliga Flygflottiljen i norra Finland under vinterkriget 1939 - 1940. F 21 är utsett av chefen för Flygvapnet från 1993 som traditionsbevarare av F 19. Från 2009 blev Flygmuseet fristående från F 21 och medlem i SMHA (Sveriges Militärhistoriska Arv), Flygmuseet fick samtidigt uppdraget som enda museum i Sverige att traditionsbevara F 19 med en specialutställning om Finska vinterkriget.

Måndagen den 14 januari 1940 kom tre sovjetiska bombplan i dåligt väder (täta snöbyar) in över Norrbotten de gjorde en sväng upp mot Boden innan de vände söderut igen mot Luleå (se kartan på nästa sida). De fällde sina bomber över Kallaxön. Turligt nog kom ingen person till skada även om det uppstod materiella skador. Efter bombfällningen vände flygplanen österut, men tvingades nödlanda i Finland på grund av bränslebrist. Besättningarna tillfångatogs som krigsfångar och flygplanen togs i beslag, en besättningsmedlem lyckades fly och tog sig tillbaka till Ryssland. Resterna av en brand-bomb och en skärva från en sprängbomb och några foton från den räden finns på Flygmuseet. Orsaken till anfallet blev aldrig riktigt klarlagt men man kan spekulera över om det var en hämnd-aktion för att svenskt flyg från frivilligflottiljen F 19 i Finland två dagar tidigare anfallit ryska styrkor vid Sallafronten. De svenska flygplanen som deltog i luftstriden vid Sallafronten hade ombaserats från Boden några dagar tidigare. Man kan tänka sig att den här räden in i Sverige var en vedergällning och en varning till Sverige för inblandningen i finska vinterkriget, även om det inte var officiellt uttalat från sovjetiskt håll.

Flygrutten på kartan ovan pekar på att ryssarnas mål kan ha varit flygfältsbygget på Kallaxheden. Flygfältet började byggas 1939 och stod klart 1940. Första flygplanet som landade på fältet (utan tillstånd) var ett ambulansplan stationerat i Boden, även den händelsen finns dokumenterad i epokrummet på Flygmuseet.

Bilden nedan är från ryssarnas bombfällning vid Kallaxön 14 januari 1940 och visar ett av de större hålet från bombdetonationerna.

Onsdagen den 21 februari 1940 var det dags igen då sju sovjetiska plan bombad Pajala (av misstag?). Det var en kristallklar, kall och solig vårvinterdag i Pajala under en utrikespolitiskt spännande tid med kriget inpå knutarna. Finska vinterkriget hade pågått nästan tre månader och många undrade hur länge de finska trupperna skulle orka stå emot de mycket starkare sovjetiska trupperna.

Förmiddagsnyheterna hade just avslutats på radion när en servitris på Hotell Pajala upptäckte att några flygplan flög över Kengis. Personalen på hotellet trodde först att det var svenskt flyg som ville hävda gränsen mot Finland. Efter en liten stund såg de sju flygplan på väg i riktning mot Pajala, men var det svenska flygplan som var på väg mot Pajala? Eller var det kanske fientligt flyg de såg? De förstod att en sådan här vacker och solig dag var det i det närmaste omöjligt att navigera fel. De såg att flygplanen som flög i formation började vicka till och att någonting glimmade till just som det lämnade flygplanen. Initialt kände de en stor oro när den första smällen kom och ett jordmoln steg upp ungefär 150 meter från hotellet. Smällarna följde tätt efter varandra och inom kort var allt över och tyst igen. Sergeant Moberg som var en av militärerna som befann sig i Pajala sände ett telegram till kårstaben i Sunderbyn som löd: ”En bombeskader på sju plan har nu bombaderat Pajala. Omkring fem eller sex bomber mestadels i norra delen av byn. Svar väntas. Hur skall förfaras? Vi har inga vapen här. Serg Moberg.”

Många bomber slog ner nära Pajala kyrka som dock inte skadades bortsett från fönster som krossades av tryckvågen, gravstenar föll omkull och en del stenar slungades ut på en äng. Ett mindre sågverk vid kyrkan blev förstört och två personer skadades lindrigt under bombningarna. På Ture Laurins gård brann det i ett uthus bestående av lada, bastu och lider. Ur ladugården vällde tjock gulgrå rök ut, en man kom springande ut ur boningshuset och ropade ”rädda korna”. Tillskyndande människor lyckades rädda djurbesättningen bestående av två kor och en kalv. Ett hus tillhörande tummaren Sven Vesterberg blev övertänt och endast en del av bohaget gick att rädda. Pastor Emil Andersson hade dittills varit en övertygad pacifist, men nu anmälde han sig omedelbart till hemvärnet, tog ut sitt gevär och inledde övningsskjutningar från sitt köksfönster mot en holme i Torne älv. Ryktet om bomberna över Pajala spreds som en löpeld över landet. Enligt uppgifter kastar sig pressfolk från Torneå i sina bilar för att vara först på plats och rapportera.

Totalt hade 48 sprängbomber fällts i södra delen av byn, invid kyrkan och söder därom, samt ett 100-tal brandbomber i norra delen av byn. Tidningsrubrikerna talade om underverket att inga människor skadades i Pajala. Först dementerade den ryska telegrambyrån Tass hela historien som en illvillig lögn, påhittad av en engelsk telegrambyrå. Men den 6 mars erkände Sovjetunionen att bomberna den 21 februari över Pajala fällts av sovjetiska flygplan sedan de flugit vilse.

Under Kvällen och natten 22-23 februari 1944 bombades flera platser i östra Sverige av sovjetiskt flyg. Bomber fälldes bland annat på Blidö, vid Järla och vid Eriksdal i södra Stockholm och kring Strängnäs. Samma natt genomförde det sovjetiska strategiska bombflyget en större räd mot Åbo och Mariehamn. I Eriksdal skadades ett pumphus från gamla Årstaverket. Pumphuset återuppbyggdes och flyttades senare till Hammarbyslussen när nya Eriksdalsbadet byggdes. Idag kallas byggnaden för Ryska smällen. Om incidenten skedde av misstag eller som provokation och varning råder det delade meningar om även här.

Åter till Tornedalen. Holiday Village som ägde hotell och camping i Övertorneå planerade en upprustning och hade därför påbörjat försäljning av en del av stugorna. Det var vid elvatiden på söndagen den 1 oktober 2010 när Matti Peteri skulle jämna till marken efter att en av campingens stugor lyfts bort som han gjorde ett fynd av spränggranater. Ägaren skickade bilder på pjäserna till vakthavande befäl vid I19/A. Efter att en ammunitionsröjare tittat på bilderna konstaterades att det troligen var spränggranater daterade någon gång från andra världskriget och framåt. Pjäserna var dock ofarliga då de saknade tändhatten och hade förmodligen använts i övningssyfte. Det var tyska

bomber som landat där, som hade varit felriktad artillerield. De här granaterna var inte den enda beskjutningen som Övertorneå drabbades av under andra världskriget. Att Övertorneå dessutom hade blivit bombat av sovjetiskt flyg var inte allmänt känt, eller snarare glömt fram till 2015.

Bomberna över Övertorneå har inte varit kända tidigare i historieskrivningen som nu har fått skrivas om, efter författaren och militärhistorikern Lars Gyllenhaals fynd. NSD bekräftade den 14 februari 1944 att även en blindgångare med rysk text på hittades. Vid samma tidpunkt utförde Sovjet också flygbombningar av finska Lappland och totalt kom ett 20-tal bomber in på den svenska sidan. Men trots det föll händelsen i glömska, enbart den tidigare bombningen av Kallaxön och Pajala kom med i historieskrivningen. Men nu har en ändring av det skett, genom den nya undersökningen där ett fynd av bombskärvor har påträffats. Det var våren 2015 som Lars Gyllenhaal fick en karta sänd till sig av en man som var i färd med att rensa i sitt hem, kartan visade var sovjetiska bomber hade fallit. Lars Gyllenhaal begav sig dit tillsammans med en vän för att kontrollera sanningshalten i kartorna. Några stenkast söder om ICA i Övertorneå är det sumpmark och där gjordes fyndet. Där finns en tydlig rund nedsänkning i marken och när de grävde där hittade de splitter. Fotot nedan är på en skärva som Lars Gyllenhaal har skänkt till Flygmuseet F 21 tillsammans med kartan som är upprinnelsen till de här efterforskningarna.

Vid bombräden krossades mängder av fönsterrutor, hus skadades och Övertorneå blev avskuret från omvärlden då en gatlykta föll över vägen. En sex månader gammal baby höll på att bli dödad när en bomb kom in i samhället. Den landade i en snöhög tio meter från ett hus. Snön dämpade bomb-brisaden men huset blev ordentligt omskakat och en baby som låg och sov vid ett av fönstren hade kunnat dödas eller minst bli skadad, om fönstersplittret fallit över babyn, men som tur var stoppades splittret av en rullgardin i fönstret. Lars Gyllenhaal berättade i NSD den 20 november 2015 om bomberna.

Händelsen med babyn var också en nyhet för historikerna. Det framkom vid en föreläsning som Lars Gyllenhaal höll vid Tornedalens forskningscentrum i Övertorneå hos föreningen Norden. Då kom det

fram en kvinna och berättade om babyn, hon var själv i samma rum som babyn när bomben föll. Det här ger ny kunskap om Tornedalens historia, säger Lars Gyllenhaal som fortsätter arbetet med att nysta i historien.

När Gösta von Porat fyllde 55 år 1941 gick han i pension som flottiljchef för F 3, men kort därefter blev han inkallad till tjänstgöring på Flygstaben i Stockholm. När det blev chefsbyte på Flygstaben 1942 fick Porat en förfrågan om han ville återinträda i tjänst och bli chef för Kungl. Norrbottens Flygbaskår F 21, efter samråd med familjen tackade han ja till anbudet. F 21 bestod på den tiden mest av baracker som skulle färdigställas så fort man hann. Personalbostäderna på Oscarsvarv färdigställdes och personalen kunde flytta in där.

Från olika håll i Norrland gjorde man under andra världskriget framställningar till regeringen om att minst en Flygflottilj skulle förläggas till Övre Norrland. Första juli 1941 upprättades Norrbottens Flygbaskår F 21, det skulle vara en basorganisation för olika förband från södra Sverige som tillfälligt omgrupperade till övre Norrland. Flygbaskåren F 21 utrustades med några lätta sambandsflygplan S 9 samt en flygambulans. Den första maj 1949 fick F 21 sin första division som organiserades som 1:a spaningsdivision, med anropssignal Urban Röd. Detta i samband med att Östgöta Flygflottilj F 3 1948 omorganiserades från spaningsflottilj till jaktflottilj. Flygplanen som tillfördes F 21 under våren 1949 var S 14, S 18 vilka var modifierade B 18 och S 26 Mustang vilka var modifierade J 26 Mustang.
I samband med att en jaktdivision J 32B Lansen ombaserades 1961 från F 12 Kalmar till F 21 beslöts att Flygbaskåren F 21 skulle ombildas till Kungliga Norrbottens Flygflottilj F 21 från den 1 juli 1963.

Samtidigt blev han chef för Övre Norrlands flygbasområde, vilket omfattade ungefär en tredjedel av Sverige. Som chef för flygbasområdet var Porat bland annat ansvarig för att flygfälten i Övre Norrland var användbara för de därifrån opererande flygstyrkorna, som särskilt under 1944 förstärktes för att ingripa mot tyska och ryska gränskränkningar. Mellan åren 1939 - 1945 nödlandade 20 militära flygplan i Norrbottens län, de flesta (13 st) kom från Tyskland, övriga flygplan var brittiska och finska. Eftersom Sverige inte var indraget i andra världskriget så sökte man sig till Sverige om man hade blivit beskjutna eller fick andra problem under uppdraget. Samtliga händelser finns dokumenterade i en egen monter på Flygmuseet.

Hösten 1944 steg ett nytt orosmoln upp på Flygbaskåren då Kallax skulle bli centrum för i Sverige utbildade norska polistrupper för fortsatt färd norrut. De skulle transporteras till Kirkenes med amerikanska Douglas C-47. Hela operationen skulle hållas hemlig och operationen gick under täckmantel som döptes till Were and when. Operationen leddes av den norskfödde översten Bernt Balchen. De första norrmännen som kom var ungefär ett kompani som skulle inkvarteras på Kallax. För att inte väcka uppmärksamhet kördes de med bussar till Kallax på natten. När det gäller sekretessen för operationen så hade den försvunnit efter en tid då amerikanerna hade blivit ett bekant inslag i Luleås stadsbild. Totalt förfogade chefen för operationen överste Bernt Balchen över 10 st Douglas C-47 för transporterna som gick till fyra olika platser i Nordnorge. Kirkenes var nordligast landningsplatsen som då var ockuperat av ryssarna och till Bodö som var sydligaste landningsplatsen för operationen. En specialutställning över Balchenflygningarna finns på Flygmuseet.

Redan sommaren 1943 började norska flyktingar komma till svenska "hälsoläger" bland annat i Vingåker där de militärutbildades i smyg. Det krävdes både mod och stor byråkratisk finurlighet av den okonventionelle statstjänstemannen "Revolver-Harry" Söderman för att få projektet i hamn. År 1943 övertalade Söderman statsrådet Möller och dåvarande statssekreteraren Erlander att ge sitt tillstånd att få ut 1 000 k-pistar, 750 mausergevär och 750 automatpistoler. Hemställan från

Söderman till regeringen innehöll så få detaljer om utbildningen som möjligt. Utbildningen som var en militariserad reservpolisutbildning av polistrupperna uppgick till 13 500 man som mest under 1944-1945.

Det finns obekräftade uppgifter i SvD att det utbildades så många som 15 000 man. De utbildades på olika avsides platser i landet bland annat i Gottröra norr om Stockholm där man hade en ordningspoliskurs för norrmännen. Den militära delen var omfattande för det officiella motivet till utbildningen var att man kunde möta tyskt militärt motstånd när man väl var i Norge. När Finland slöt vapenstillestånd i september 1944 med Sovjetunionen krävdes att tyskarna, finnarnas forna bundsförvanter skulle drivas ut ur Finland. När ryska och finska trupper drev tyskarna framför sig ut ur Finland och in i Nordnorge förstörde tyskarna allt de kunde på sin reträtt. Den Norska exilregeringen i London var orolig över att ryssarna skulle annektera norra Norge efter befrielsen och ville sätta in polistrupperna.

I oktober 1946, 60 år gammal kunde Gösta von Porat gå i pension igen efter 34 år i aktiv flygtjänst. Han gjorde sin sista flygning i Flygvapnet och lämnade in sina persedlar. Han kunde räkna sig som en av Sveriges flygpionjärer inte bara inom det militära flyget utan även inom den allmänna luftfarten genom sitt arbete i olika kommissioner och på internationella kongresser. Han packade väskan och reste hem till familjen i Småland.

Gösta von Porat och Bernt Balchen

Norrbottens Flygflottilj F 21 är flyghistorisk på många sätt och satte ett annat unikt historiskt avtryck 1944. Det svenska inrikesflygets trafik på Kallax började redan den 11 september 1944 då ABA:s DC-3 Falken efter premiärflygning landade på Kallaxfältet. F 21/Kallax blev därmed den första militära flygplatsen i landet som öppnades för civil flygtrafik. Chefen F 21 är fälthållare än idag för både militärt och civilt flyg, det är på F 21 både flygplatschefen, fälthållningen och flygtrafikledningen har sina arbetsplatser.

Under kalla kriget

Det kalla kriget kallades en konflikt mellan å ena sidan USA och stora delar av västvärlden och å andra sidan Sovjetunionen och deras allierade i främst Östeuropa. Konflikten pågick mellan åren 1945 - 1991 och kan betecknas som ett vilande krig där krigshotet alltid var närvarande, men aldrig ledde till ett regelrätt krig mellan de båda sidorna. Däremot stred de båda maktblocken militärt indirekt mot varandra genom ombud och marionetter i form av till exempel andra stater och gerillarörelser som gavs ekonomiskt och militärt stöd.

Det kalla kriget var också ett propagandakrig där parterna strävade efter att överglänsa varandra och förhärliga sina egna ideologiska system samtidigt som de svartmålade motståndarens. Skiljelinjen genom Europa mellan östblocket och väst kom att till en ansenlig del utgöras av det alliansfria Sverige. Sverige som är ett avlångt landområde ligger mycket strategiskt mellan de två blocken.

Det pågick rätt omfattande signalspaning och spaningsflygningar över Östersjön både från NATO och Warzavapakten. Sverige upplevde Catalinaaffären då en svensk DC 3:a under en signalspanings-flygning över Östersjn på förmiddagen den 13 juni 1952 blev nedskjuten utanför Baltiska kusten. Under letandet efter den saknade DC 3:an anfölls ett militärt sjöräddningsflygplan, en Catalina av en sovjetisk MiG-15. Catalinan skadades så allvarligt att det tvingades nödlanda och besättningen räddades av ett tyskt handelsfartyg. Efter Sovjetunioners sönderfall och Berlinmurens fall avtog spaningsflygningarna med tiden. DC 3:an finns efter att flygplanet bärgats på Flygvapenmuseum i Linköping.

Du kan ta del av en utställning på Flygmuseet F 21 Luleå om kalla kriget och spionflygningarna där även F 21 användes som bas för svenskt spaningsflyg som bedrevs av FRA. Under senaste åren har Ryssland återupptagit sina flygningar med signalspaningsplan över Östersjön och längs svenska kusten. Ibland har ryska plan kränkt Sveriges gränser, medvetet eller omedvetet och ibland med avslagen transponder.

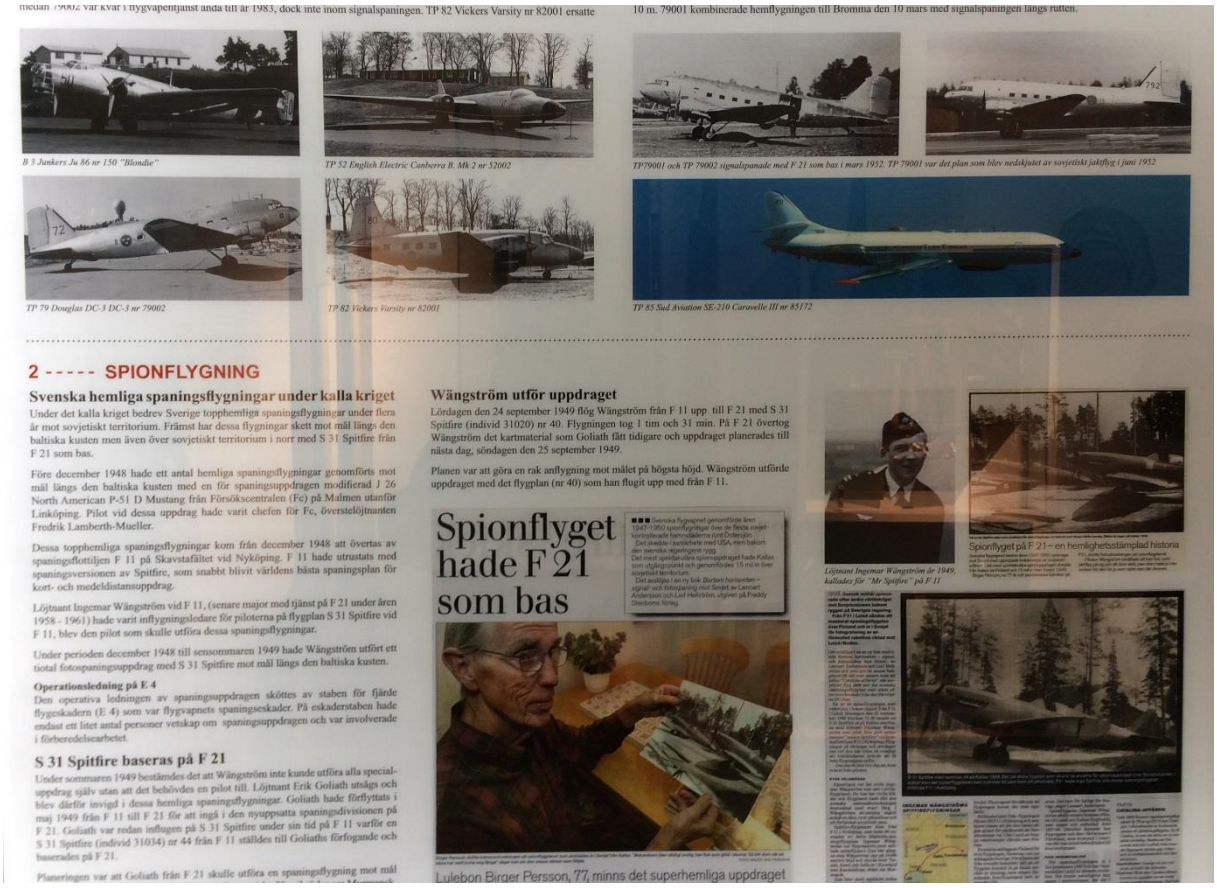
Den nedskjutna Catalinan, bilden är tagen från fartyget Münsterlands däck.

Under perioden från december 1948 till sommaren 1949 hade löjtnant Ingemar Wängström vid F 11 (senare major med tjänst på F 21 under åren 1958 - 1961) varit inflygningsledare för piloterna på flygplan S 31 Spitfire vid F 11. Han blev utsedd att genomför spaningsflygningar mot Baltikum där han under perioden december 1948 till sommaren 1949 hade utfört ett tiotal fotospaningsuppdrag med S 31 Spitfire mot mål längs den baltiska kusten.

Ett av hans topphemliga spionuppdrag utgick från F 21 söndagen den 25 september 1949 med en S 31 Spitfire som hade flugits upp till F 21 från F 11 i Nyköping dagen innan. Han taxade ut med flygplanet söndag lunch klockan 11:20. Eftersom det normalt inte förekom några flygningar lördagar och söndagar krävde flygledaren att få veta syftet med flygningen. Wängström svarade att det ska du inte bry dig om och sedan startade han och styrde mot Finland. Flygningen gick via Kemi och in i Sovjetunionen på hög höjd.

Det hade kommit till Sveriges kännedom om via krigsfångar i Finland att det pågick stora byggnads-arbeten 15 - 20 mil från gränsen inne i Ryssland. Det var byggandet av en flygbas och uppskjutnings-ramper för raketer riktade mot Luleå och Boden vid en liten ort intill Kadalasjön. Wängström utförde sitt fotouppdrag och vände hemåt på hög höjd. Sovjetisk luftbevakning skickade upp sina jaktflyg, troligen MIG-15 plan för att skjuta ner honom men de hann inte ikapp Wängström innan han passerade finska gränsen igen.

Den här spionflygningen och mycket mer finns dokumenterat i Flygmuseets utställning om Kalla kriget. Se fotot nedan.



J 29B och S 29C skickades till Kongo – Leopoldville

Svenska flygvapnet har under årens lopp ianspråktagits av FN för flera vitt skilda uppgifter, alltifrån hjälpsändningar av livsmedel till katastrofområden till aktiva stridsuppdrag med skarpladdade flygplan. Detta var andra gången svenskt stridsflyg deltog i krig. Första gången var under finska vinterkriget 1939 - 40 där frivilligflottiljen F 19 sattes upp i norra Finland (Finlands sak är vår, sa man).

Fem J 29B skickades till Kongo - Leopoldville 1961 som en del i FN-operationen ONUC. Flygplanen skulle verka i fredsbevarande syfte under Kongokrisen. Den 30 september startade de fem stridsladdade J 29B från Barkarby och flög den 1 200 mil långa sträckan till Leopoldville i västra Kongo, där man efter planerna exakt på sekunden landade den 4 oktober. Efter landningen förklarade förbandschefen överste Sven Lampell de fem planen beredda för omedelbar insats. Den snabba förflyttningen väckte internationell uppmärksamhet. Ytterligare fyra J 29 B tillfördes året därpå. I slutet på december 1962 var striderna som häftigast, F 22 gav framför allt markunderstöd och genomförde raketanfall mot bland annat flygplatser i städerna Kolwezi och Jadotville och en radiostation i Elisabethville.

Framställan om spaningsflyg kom i juli. 1962. Chefen för flygvapnet meddelade att två Tunnor i spaningsutförande kunde ställas till FN förfogande. Regeringen gav sitt medgivande, och de två spaningsplanen fraktades till Kongo i oktober i amerikanska transportflygplan. Efter slutmontering flög den första S 29C redan den 7 december 1962, snabbare än vad någon vågat räkna med. Tre dagar senare var båda S 29C i operativ tjänst.

Det kan härmed tilläggas att den kände och framgångsrika pistolskytten Ragnar Skanåker ingick som pilot i förbandet som fick beteckningen F 22. Flygstyrkan ingick i U. N. Fighter Wing som var sammansatt av flygplan från flera länder.

Tunnornas insats i Kongo betraktades som framgångsrik med hög tjänstgöringsgrad för planen. Svenskarna attackerade främst markmål eftersom motståndarnas få stridsplan var sämre i luftstrid än den för sin tid vassa Tunnan. Kantangesiska flyget använde Fouga Magister, det förkom endast ett tillfälle med luftstrid. Under insatsen gick två flygplan förlorade, men i båda fallen var det i samband med landning på Kaminabasen utan några personskador och med begränsade materiella skador.

Det ena haveriet inträffade den 23 mars 1963 efter att bränslepumparna skurit. Vid den efterföljande nödlandningen punkterades ett däck varvid planet gick av banan och kolliderade med en termitstack. Det andra haveriet finns det ingen känd dokumentation på.

I slutet av april 1963 halverades F22. De två S 29C plus två J 29B flögs hem till Sverige under ledning av överste Dick Stenberg. Resten av F 22 blev kvar till i september 1963. De kvarvarande 29:orna förstördes efter det att viktiga instrument plockats ur.

J 29 Tunnan går till historien som ett mycket fältmässigt flygplan med hög tjänstbarhet i såväl arktiskt som tropiskt klimat. Med detta hade ett stycke svensk flyghistoria avslutats.

SAAB:s flygplansfabrik under jord

År1939 gick tyskarna in i Polen och kort därefter gick det ut en allmän mobiliseringsorder i Sverige. Europa stod i lågor och ingen visste hur Hitler tänkte rita om kartan. Klart stod att andra världskriget fört med sig att flygbomba mål långt in i främmande länder och en flygplansfabrik skulle givetvis vara det första som hamnade i bombsiktet. Här behövdes nya idéer. Det fanns länge ett rykte, en vandringssägen, om en hemlig flygplansfabrik i berggrunden under SAAB:s byggnader i Linköping. En av massor av skrönor om gigantiska berganläggningar i så gott som varje glesbygdskommun i landet. Det var allt från riksbunkrar dit regeringen och kungahuset skulle evakueras, till gigantiska krigssjukhus med egna krematorier. Mycket var och är just skrönor, men historien om SAAB-berget är sann.

För att kunna säkra produktionen och skydda unika maskiner och verktyg sprängdes en 21 000 kvadratkilometer, eller 146 000 kubikmeter stor anläggning ut 30 meter ner i berget under SAAB:s ordinarie flygplansfabrik. Att bygga en hel flygfabrik i berg var unikt. Arbetet var klart hissnande snabbt, bara två år efter att överingenjör Hugo Bertler satte första spaden i marken.

Det var på tiden tyckte nog de som sett tyskt krigsflyg lågflyga över SAAB:s flygplans-tillverkning i Trollhättan samma dag som Norge invaderades den 9 april 1940. Där mitt i den Svenska krigsindustrins hjärta jobbade åtskilliga tyska ingenjörer från Junkers, vars bombplan Ju 86, i Sverige benämnt B 3, började licenstillverkas precis innan andra världskrigets utbrott. Ett känsligt läge.

Trotts den korta byggtiden hann man inte ta anläggningen i bruk innan kriget var slut. Allt blev nämligen klart i december 1945. Å andra sidan blev inte efterkrigstiden speciellt trygg och stabil. Kalla krigets uppsegling gjorde att fler berg, inte minst här uppe i norr holkades ur och SAAB-berget hölls i aktiv tjänst. Den långa rulltrappan i trä som dagligen transporterade hundratals arbetare ner till arbetsplatserna i berget var på den tiden Sveriges längsta. Det var fortfarande några år kvar innan Stockholms tunnelbana skulle invigas. Uppe på ytan visste ingen obehörig vad som hände nere i berget. Inte ens de anställda ovan jord hade koll på vad som hände under deras fötter. Det var hemligt vad som gjordes, hur mycket, och av hur många. Den dagliga produktionen spottade ut detaljer till flygplan, både mekanik och plåtar och gjorde så fram till 1990-talet. Många av maskinerna var både enorma och byggda på plats, så det var helt enkelt smidigare att fortsätta att producera nere i berget, än att flytta upp maskinparken.

Om landet mobiliserats och flyglarmet börjat ljuda över SAAB-fältet skulle hela flygmaskiner kunna byggas under jord och skickas ut på startbanan utanför. Med full personalstyrka som trimmats in till max kunde en J 29:a Flygande Tunna lämna berget per dag för att förstärka ett redan starkt Flygvapen.

Tills vidare tillverkades de flesta komponenter i berget medan själva slutmonteringen skedde ovan jord. Som mest jobbade uppemot 1 000 personer i hålrummet under den ordinarie flygplansfabriken.

Verkstäderna var byggda i två 14 meter breda våningsplan med 4 meter i takhöjd. Stor möda lades på att skapa bra arbetsmiljö, vilket inte alltid var fallet med många bergrum. Till exempel byttes luften i lokalerna ut i en takt av 120 kubikmeter per timme och person och luften var givetvis renad, så man slapp oroa sig för gasanfall.

Till slut hann tiden ikapp och bergets produktionskapacitet blev överflödig. Efter att den sista verkstadsmekanikern stämplat ut någon gång på 90-talets senare hälft har de två skeppen använts som förråd. För några år sedan var det nära att berget stängdes. Underhållskostnaderna var höga och den tekniska utrustningen gammal och sliten. Men det blev för dyrt att stänga. Hade man bara slagit av pumparna och gått hem skulle hela Linköpings grundvattennivå påverkats och att fylla berget med sprängsten hade blivit på tok för dyrt. Det blev nya pumpar och ny ventilations-anläggning i stället och ett unikt tidsdokument fick överleva. Rulltrappan har stannat men atmosfären i den besynnerliga anläggningen ligger kvar.

Världens snabbaste Tunna

SAAB 29 Tunnan var ett lyckat flygplan. Det ansågs kunna mäta sig med samtida amerikanska och ryska flygplan. Den första prototypen till Saab 29 flög för första gången den 1 september 1948. De första serieflygplanen levererades till Bråvalla flygflottilj 1951. SAAB 29 Tunnan tjänstgjorde i Flygvapnet under åren 1954 - 1972. Från 1954 byggdes alla jakt- och attacktunnor om och fick efterbrännkammare, det höjde maxhastigheten på planen men framförallt förbättrades stigförmågan. S 29C var en obeväpnad spaningsversion. S 29C utrustades med radarvarningssystemet PQ17 och blev därmed det första svenska stridsflygplan som hade radarvarnare. S 29C hade inga vapen ombord utan var endast utrustad med kameror.

Av Flygvapnets 661 Tunnor avskrevs hela 242 stycken på grund av haverier där 99 piloter omkom. De många olyckorna i början berodde på att man hade bristande kunskaper om pilvingens egenskaper och att det inte fanns någon tvåsitsig skolversion av planet. Flygvapnet prioriterade jaktversionen i stället.

En fältflygare från ”Tunnantiden” förklarar pilvingens egenskaper så här: J 29 Tunnan var Flygvapnets första flygplan med pilvinge och innan man lärt sig att bemästra en av vingens egenheter, den s.k. girrollkopplingen, inträffade tre landningshaverier med dödlig utgång. (F 12 10/6, F 8 6 och 7/10 1953).

En gir med ett pilvingat plan resulterar i att det vill rolla, en roll häver man normalt med motskevning men i Tunnans fall hjälpte inte det om man skulle landa.

Med landningskonfigurationen ställ ute och full klaff, 40 grader, fälldes även skevrodren ner 18 grader och försökte man då häva en girroll med motskevning fick det motsatt verkan på grund av skevrodrens sekundära verkan. Ett nerfällt roder bromsar mer än ett uppfällt och förstärker rollen. Problemet löstes genom att ge motsatt sidoroder för att räta upp planet och flög man alltid med ”Kulan (girindikatorn) i mitten” var det aldrig några problem.

Under de första flygningarna fick man bara använda 30 grader klaff och då var planet stabilt, senare landade vi alltid med 40 grader. I t.ex. jaktstrid användes girollkopplingen som ett hjälpmedel, med en fiende i stjärten sparkade man sidoroder och girrollen gjorde att man kom snabbare in i svängen.

Det sattes två världsrekord med den lilla pilvingen. Kapten Anders Westerlund satte den 6 maj 1954 ett världsrekord med en J 29B. Han flög en 500 km lång bana på 30 minuter och 42 sekunder, med en medelhastighet på 997 km/tim. Två S 29C från F 11 i Nyköping slog den 23 mars 1955 världsrekord över en sluten 1 000 km bana mellan Nyköping - Örnsköldsvik av kapten Hans Neij och fältflygare Birger Eriksson med en medelfart på 900,6 km/tim.

Faktablad på SAAB 29 Tunnan

Totalt producerades 665 individer av SAAB 29 Tunnan av de olika varianterna varav fyra endast användes som provflygplan.

J 29A Grundversionen utrustad med motor RM 2 Ghost

J 29B Utrustad med extra bränsletankar monterade under vingarna. Även betecknad som A 29B

S 29C Obeväpnat spaningsplan

J 29D Provflygplan utrustat med motor RM 2 A GohstC/N2932

J 29E Modifierad B- version med ny yttervinge

J 29F Modifierade flygplan av B- och E- versionen. Utrustade med svenskkonstruerade EBK samt E vingen

Modifierad 1967 för målbogsering

Spännvidd	J 29A	A/J 29B	S 29C	J 29E	J 29F
Längd	11,00 meter				
Höjd	19,227 meter				
Vingyta	24,00 kvadratmeter			24,15 kvadratmeter	
Tomvikt	4580 kg	4640 kg	4700 kg	4600 kg	4845 kg
Max startvikt	7530 kg	8170 kg	8000 kg	8170 kg	8375 kg
Maxfart		1035 km/tim			
Dragkraft		2270 kp			
Motor		de Havilland DGT3 RM 2			

Några foton från Lundbergshallen på Flygmuseet F 21

Kerstin Lundberg vid S 29 C Tunnan

J 28 B de Havilland Vampire

S 26 Mustang, renoverad av Pelle och Kerstin Lundberg. De har lagt ner 18 400 arbetstimmar på flygplanet under renoveringen och slagit i ca 25 000 nitar, från skrothög till utställnings-skick.