

# Safir-minnen från F 21



Ovanlig formation: En rote Sk 50, väl understödd av två Saab 37 Viggen, under en flygtag på F 21 Kallax.

**I föregående nummer av tidskriften hyllade vi 75-årsjubilerande Saab 91 Safir. Jubileet väckte minnen till liv hos läsekrets och skribenter. På följande sidor presenteras ett par bidrag som inkommit.**

Av ANDERS JONSSON

När jag läser den fina och väl skrivna artikeln i SFT om Saab Safir Sk 50 så dyker många fina minnen upp. Jag kom till F 21 till midsommaren 1977 med mina kamrater P-A Johansson och C-G Aråker från kadettskolan F 20 för att göra Grundläggande Flygslagsutbildning, GFSU, på S 35E Draken.

När vår GFSU på S 35E under våren började gå mot sitt slut, så meddelade vår

divisionschef Rolf Häggberg att vi skulle flygas in på vår transportkärna Sk 50. Det kändes spännande att förbereda inflygningen och läsa SFI Sk 50 med teknisk beskrivning. Den fina sex cylindriga Lycoming-motorn med ett ljud som något påminde om V 12:an i en Mustang. Det ljudet sitter som en smäck i mina öron! Jag längtade faktiskt efter att få börja flyga Safiren.

Nu var det snart slutet av februari och en divisionsövning var i antågande. Akktu

Stakki skulle basera på Åmsele med S 35E. Det var kallt när vi flög ner till Åmsele, vi GFSU med var sin S 35E. Där på Åmsele, en kall infrusen flygbas, möttes våra åtta 35:or av 1.kompaniets tekniker.

## Frusen Safir

F 21:s Sk 50 flögs ner av tre fältisar, övriga åkte bil till Åmsele. Tanken var att vi under baseringen skulle börja flygas in på Safiren av vår divisionschef Rolf Häggberg. Han var F 21:s uppvisningsförare på Sk 50, men även utbildad flyglärare och hade tjänstgjort på F 5 Ljunghed. Men Skåne var mäktigt långt från Luleå och Rolfs älskade Haparanda. Så Rolf blev så småningom hemkommenderad till F 21 trots att F 5 ville behålla en duktig lärare.

Under veckan sjönk temperaturen på Åmselebasen, så när vi vaknade på morgonen visade termpen minus 43 grader, nere på basen minus 45.

Vår Sk 50B var väl infrusen och att få igång några S 35 tog kompaniet hela förmiddagen. Det rann hydraulolja innan tätningarna efter några timmars värmande höll tätt. Sedan flögs det ett pass på eftermiddagen med stela flygplan. I landningen var det dåligt tryck i stötdämparna och det kändes som att landa med fjädningen i botten.

Samma låga temperatur nästa dag, men ingen flygning alls då divisionsledningen

Kallax Flygklubbs Saab 91B Safir SE-KZM, inför F 21:s flygtag 1991.



bedömde att det var för kallt att klara sig efter ett uthopp. Det var en bra analys.

På torsdag beslöts att avbryta baseringen och börja skicka hem alla flygplan tills kylan skulle bedarra något till minus 38 graders morgontemperatur. Vår Sk 50B värmdes av kompaniet och var snart varmkörd. Rolf Häggberg tyckte detta var ett bra tillfälle att fortsätta vår inflygning på Safiren: Flygning i kyla, snö och halka.

C-G Aråker skulle flyga med Rolf i högersits, jag placerades i passagerarsätet, dessutom med en hel del bagage i knät. Det var nog inte enligt regelverket eftersom inga lösa delar får finnas i flygplanet.

C-G taxade ut i kylan med ett stelt ekipage och tre "för kyla" välklädda flygförare. C-G kollade alla instrument, fick klart starta och drog på full gas. Vid infällning av landstället gick det tungt, mycket tungt, så tungt att de två där framme fick hjälpas åt att bryta ner landställsspaken trots att man "buntade" under infällningen. Plötsligt hände något med mekanismen när landstället for in – täckplåten över rännan där spaken går lossnade. Landställsspaken såg sned ut och plåten bröts åt sidan.

När allt stabiliserats uppkom frågan om landstället skulle gå att fälla ut. Jag satt ju inpackad där bak med bagage och min tidning. Jag funderade på hur buklandning och nödurstigningen skulle gå till.

Vi närmade oss Kallax och landstället skulle fällas ut. Till vår stora glädje blev det efter en ny övning med landställsspaken, "tre gröna". Landningen gick bra och vi taxade in, hörde Häggberg säga nått som, "Vad ska nu Engström säga", kapten Engström, chefen för transportflyg och en av F 21:s profiler. Engström mötte oss på transportplattan och reaktionen lät inte vänta på sig:

– Vad i helvete har Ni gjort med Mitt flygplan?! Har Ni haft sönder landstället? Det vet väl varenda djäväl att man ska vara försiktig... Vem ska laga det här???

Det blev rätt högljutt, Engström var mäktigt förbannad. Jag som satt bak ville inte delta i konversationen utan slängde ut bagaget och lämnade tillställningen.

Safiren var ett redigt tåligt flygplan, vår Safir var snart reparerad och Engström åter på gott humör. Engström berättade för övrigt gärna om sina äventyr med flygambulansen Tp 81 Goose på fyrtio- och femtiotalen.

### Safirbyten i Skåne

Jag flög många gånger till F 5 för att lämna en slutflugen Safir för underhåll och hämta en nyunderhållen på returen till F 21. Ofta startade man vid 6.30 i kyla och mörker för att via Umeå och Sundsvall, landa för tankning på F 15 Söderhamn, som var ungefär halvvägs till F 5. Då hade dagen grytt och efter 30 minuters stopp var det start mot F 5. Normalt landade man på F 5 vid tolvtiden beroende på vinden. Vid ett tillfälle var min flygtid 4 timmar och 28 minuter från Kallax till Ljungbyhed. Jag



Passagerarsätet bak på Sk 50 U 74. Här under en muckflygning. De flesta värnpliktiga fick muckflyga på F 21.

hade en stark nordlig vind i ryggen och med ett kort uppehåll för Söderhamnstankning gick hela resan ner på strax under fem timmar. Det tog betydligt längre tid hem till Kallax. Vid ett tillfälle när jag landade på Söderhamn var det så halt på taxibanorna och plattan att bromsverkan var näst intill obefintlig. Jag hade startat tidigt från Kallax och då hade inte upplysts om bromsverkan på plattor och taxibanan. Det var med nöd och näppe det gick att förflytta Safiren. Jag stannade en bit från parkeringsplatsen, kuperade sen fick vi dra Safiren på plats för att kunna tanka. Utkörningen till rullbanan gick sakta, mycket sakta, men till slut så var jag i luften på väg mot F 5.

Safiren var lite besvärlig i sidvind och halka då den styrdes med hjulbromsarna och frisvängande noshjul man fick planera körningen och vara beredd att kuperera motorn.

Det var smått fantastiskt att under en hel dag flyga Safiren, lyssna på det fina

F 21:s Safir U75 vid en flygdag i Uppsala.



svärlig sidvind på Gunnarn, dessutom snöfall och dålig sikt. Vi flög VFR med marksikt och sikten var bättre än väntat. På Gunnarn blåste det rejält, så jag sade att jag gör ett försök annars så går vi tillbaka till Åmsele. Om jag minns rätt så hade vi en rak sidvind från höger om c:a 40 km/h, i byarna något högre. Landade med hög fart och startklaff, höll drygt 110-120 km/h för att kunna avbryta med fart om något skulle gå fel. Landade med bibehållen fart på höger huvudhjul och tog långsamt ner farten och satte ner övriga hjul. Så småningom stod vi på transportplattan och min kamrat klev av. Sedan blev det omvänt förfarande med starten, hjulen i banan och fånga upp sidvinden, lättade först vid drygt 110 km/t och flög hem till Åmsele där det nu var mörkt vid ankomsten. Kändes skönt och tryggt att flyga Safiren.

### Uppvisning i Kramfors

Vår uppvisningspilot H-G Nilsson meddelade i slutet av april att F 21 skulle ha flyguppvisning i Sollefteå i maj månad. Kan du vara speaker och ta Safiren till Kramfors och låna en bil av bastroppen till Sollefteå. Allt i Sollefteå är ordnat men vi ska ta med bärbar flygradio.

- Ja men visst, klart att vi gör, svarade jag, och började ordna med allt inför resan.

Så en tidig morgon i maj startade jag från ett kallt Kallax och flög till ett varmt Kramfors, allt gick som smort med flyguppvisningen och vi gjorde bra PR för flygvapnet. Det hade nu blivit ännu varmare ute, närmare 30 grader, vilket kändes riktigt skönt och somrigt.

Safirns Lycoming startade snällt, jag kontrollerade magneter och motorinstrument. Jag taxade ut och fick "klart starta, stig norrut mot Kallax enligt färdplan".

Jag steg på nordlig kurs för att passera

väl öster om Kubbe-basen och flyga på 500 meter GND (över marken) upp till Kallax. Halvvägs till Kubbe ser jag först att cylindertempen är hög, sedan att oljetempen går mot rött och att oljetrycket var lägre än normalt. Började genast fundera på möjlig nödländning. I samma stund såg jag att luftyttertampen var betydligt högre än på morgonen. Så jag började försiktigt med minimalt gaspådrag att stiga till kallare luft, samtidigt som jag ökade höjden kunde jag vid motorstopp glidflyga längre och hitta en nödländningsplats. Vid passage av 900 meter blev det markant kallare och när jag kom upp på 1 500 meter så var faran med övertemp över och oljetrycket bra igen.

Efter landning på Kallax, där var det bara 15 grader, skrev jag en DA (driftstörningsanmälan) samt informerade teknikern om händelsen.

Han svarade då att felet "troligen" var att kylklaffarna var felaktigt inställda. Med 30-gradig värme på Kramfors, borde de stått i "sommarläge". Kylklaffarna kunde bara regleras på Safirens utsida, genom att man lossar på skruv och mutter. Det gäller att tänka före flygning.

### Flygvapnets sista uppvisning?

1991 börjar Safirerna fasa ut från flygvapnet och vi tilldelades SK 61 Bulldog. På våren 1993 skulle Kallax Flygklubb tilldelas ytterligare två Safirer, av modellerna B och C.

Jag och Rolf Häggberg fick lift med en fyrsitsig SK 60 till F 5 för att hämta upp dessa två Safirer.

Mitt exemplar var nummer 50003 från F 6 ("76", finns på omslagsbilden SFT 6-2020). Rolfs Safir var F 5 "89". Safirerna var inte militär luftvärdiga samt saknade transponder, varför dessa Safirer åter fick militär luftvärdighet på dispens. Dessa fina veteranflygplan fick ett särskilt tillstånd att i fri luft (icke kontrollerad luft)

flyga upp till Kallax. Flygningen till Kallax gick bra men det blev betydligt mer prat på radion då vi inte hade transponder och flygledningen kunde inte se oss på radar. Vi tankade på Söderhamn som vanligt och landade på Kallax på eftermiddagen efter en bedårande fin sista flygning med Safiren, trodde jag.

Eftersom F 21 skulle ha familjedag den 5 maj, två veckor efter vår ankomst till Kallax, så sökte Rolf påpassligt om en förlängd luftvärdighet fram tom familjedagen. Rolf med mig som rotetvåa, skulle genomföra, troligen, flygvapnets sista flygning och förevisning i rote med Sk 50. Jag skriver "troligen" då jag inte med säkerhet vet.

På familjedagen genomfördes förevisningen i rote, i olika formationer med flankbyten.

Rolf flög E 89, C-versionen med constant speed-propeller, medan jag hade F 76, B-versionen där propellern inte ställer om vid fartförändring, utan bladvinkeln är konstant. Eftersom omställning av propeller sitter vid höger gasspak, mitt på panelen, så blir det ett dilemma att flyga med höger hand på styrspeken och sedan försöka justera så att motorn inte övervarvar eller får lågt varv. Det går genom att flyga med vänster hand och justera varvet med höger hand. Rolf satt alltid på höger sida vid uppvisningar, det borde nog även jag ha gjort med B-versionen, men som sagt det var bara en avancerad förevisning för min del.

Efter landning så vidtog en liten, liten, ceremoni där vi lämnade över Safirerna till Kallax Flygklubb. Därmed var Safirernas flygningar i F 21 och, kanske, flygvapnets regi slut.

Jag hade i mina drömmar, en moderniserad Safir med en 350 hp-motor, det hade varit en Safir att svinga sig i luften med. Detta utomordentligt fina flygplan. ~~██████████~~

En av staben vid F 21 använd Sk 50C i juni 1972. Saab 91C Safir nummer 50090. I bakgrunden i hangaren en Saab 35 Draken och en SK 60.



Foto Sven Stridsberg



Saab 91A Safir, SE-APN vid sitt första besök på Stockholm-Bromma, den 15 februari 1946. På dagen 75 år före utgivningen av detta nummer av Svensk Flyghistorisk Tidskrift!

## Ett Safir-minne från Bromma 1946

Av LENNART LÜBECK

Min far Sten Lübeck, vars företag hade arbetat med anläggningen av Saab-fältet i Tannefors under krigsåren, fick i början av 1946 en inbjudan att bese Saabs nya flygplan Safir på Bromma och jag, som då var åtta år gammal, fick följa med. Jag minns att det var dåligt väder och när vi kom ut till Bromma visade det sig att vi var de enda som hade infunnit sig. Piloten visade oss planet och efter stund sa han att när vi nu var de enda som hade kommit och planet hade två passagerarplatser så kunde vi lika gärna få åka med på en flygtur. Jag tyckte självfallet att det var otroligt spännande men tyvärr minns jag också att jag blev ordentligt åksjuk och mätte synnerligen dåligt. Lyckligtvis fanns det påse vid min plats i den bakre stolen.

Genom tips från flyghistoriska vänner har jag i efterhand kunnat bekräfta min minnesbild från tidigt 1946. Den 15 februari 1946 och dagarna efter visades Safir-prototypen SE-APN på Bromma, först för pressen och andra inbjudna, sedan även för allmänheten. Enligt Brommatornets loggbok på Stockholms Stadsarkiv så ägde vår flygtur sannolikt rum lördagen den 16 februari vid lunchtid med Olle Hagermark (eller möjligen Claes Smith) som pilot. Vädet var mycket riktigt marginellt med snöbyar och byig vind. Tidvis stängde Bromma den dagen.

Jag har också någonstans läst att visningen av SE-APN på Bromma den ak-

tuella veckan drabbades av en förarglig malör. Nosstället vek sig vid ett tillfälle under taxning och en ny propeller måste hastigt anskaffas.

Erfarenheterna från detta mitt luftdop avskräckte mig inte. Jag blev och förblev starkt flygintresserad och det blev först mycket modellbygge. Under studietiden

på KTH praktiserade jag på SAS verkstad på Bromma och hade också turen att få ett av Saabs "flygstipendier" med flygutbildning och praktikjobb i Linköping. I yrkeslivet kom jag sedan att bli inblandad i mycket av svensk flygindustriell utveckling, både militärt och civilt, men det kom också att bli mycket rymd.

Saab 91A Safir SE-APN i luften, vid ett annat tillfälle än det i artikeln beskrivna.

