

60 år med Fly



Med J 29 skapade Saab ett av världens vassaste stridsflygplan. Med sin pilvinge och starka jetmotor var planet i klass med ryssarnas MiG-15 och amerikanarnas F-86. Under J 29-epoken nådde flygvapnet sin storleksmässiga höjdpunkt. I år firar den rundnätta skapelsen 60 år sedan första flygningen.

TEXT & FOTO: DANIEL KARLSSON

ygande Tunnan



Den 1 september 1948 flög Saab 29 för första gången. Bakom spakarna satt Saabs engelske testpilot Robert "Bob" Moore, som hade den erfarenhet av jet-flygplan som saknades i Sverige. Visserligen hade Saab bara 18 månader tidigare premiärflugit sin J 21R. "R" stod för rea, dåtidens namn på jetdrift. Men till skillnad från den konverterade J 21R så var J 29 något helt nytt. Inte bara i fråga om design och prestanda, utan också när det gällde utveckling och produktion.

TACK VARE FORSKNING som Saab kom över från det besegrade Tyskland var företaget långt framme i utvecklingen. I synnerhet var studierna kring pilformade vingar intressanta. Vingformen erbjöd betydligt bättre egenskaper i högre farter än konventionella, raka vingar. Det nya jaktplanet gavs därför 25 graders pilform. Utöver tester i vindtunnel sattes en förminskad vinge på en Saab Safir för utprovning.

FÖR FRAMDRIVNINGEN lyckades Saab få tag i den nya Ghost-motorn från engelska de Havilland. Detta var avgörande

för att ge planet de prestanda man sökte. Flygvapnet hade krav på hög fart, runt 1000 km/h, hög topphöjd, goda manöveregenskaper, kraftig beväpning och en fältmässig konstruktion. Allt detta lyckades Saab paketera i den nya "29:an". Kroppen formades runt den centrala luftkanalen och motorn med sin diameter på 1,35 meter. Här rymdes också landställ, beväpning och bränsletankar. Med sin runda kroppsform dröjde det inte länge innan J 29 fick det självklara namnet Flygande Tunnan.

UNDER LEDNING AV projektledaren Lars Brisning gick utvecklingsarbetet snabbt framåt. Saab investerade samtidigt i en mängd ny produktionsteknik, inte minst för att uppnå högre precision och ytnoggrannhet i tillverkningen.

TRE PROTYPER beställdes för flygutprovningen. De inledande flygtesterna visade på ett antal problem, bland annat med stabiliteten och vibrationer. Med tanke på all den nya tekniken var det inte märkligt. Provflygaren Bob Moore påpekade själv i en dåtida intervju, att flygplanet var först i Europa med bak-

åtsvepta vingar, helt rörlig stabilisator, automatiska framkantsklaffar, en helt ny katapultstol, och så vidare. Kort sagt – Saab låg i framkant av utvecklingen.

I MAJ 1951 startade serieleveranserna till flygvapnet. Samtidigt fortsatte en intensiv utveckling av konstruktionen. 1953 flög den nya J 29B, som med sina vingtankar fick en rejält ökad bränslelast. Planet kom också att användas för attackuppdrag och kallades då A 29B. Nästa version blev S 29C, ett obeväpnat spaningsflygplan försett med en uppsättning kameror i planets nos. Saab 29D var en utvecklingsvariant där en inhemsk typ av efterbrännkammare provades. På J 29E infördes en ny typ av vinge med så kallad sågtand. Detta gjorde att planets hastighet kunde ökas betydligt.

EN KOMBINATION av D- och E-versionen gav slutligen J 29F. Med hjälp av efterbrännkammaren hade dragkraften höjts 25 procent från den ursprungliga versionen. Planet kunde senare även förses med värmesökande Sidewinder jaktrobotar. J 29F flög i mars 1954, inte ens sex år efter första prototypen. En fantas-

"Stellan Andersson taxar ut for start vid jubileumsfirandet under Goteborg Aero Show".



DATA OCH PRESTANDA J 29F

Motor: de Havilland Ghost RM2B med EBK (2 800 kp)
Spännvidd: 11,0 m
Längd: 10,23 m
Höjd: 3,75 m
Vingyta: 24,5 kvm
Tomvikt: 4,9 ton
Max startvikt: 8,4 ton
Marschfart: 800 km/h

Maxfart: 1 060 km/h
Tophöjd: 15 500 m
Räckvidd: 1 400 km

*Hjälp till att hålla världens enda Flygande Tunna flygande! Bli stödmedlem i Swedish Air Force Historic Flight, läs mer på www.swafhf.se
 Stort tack till SwAFHF och F 7 som gjorde denna artikel möjlig.*



**Ovan "Idag finns bara ett flygande exemplar av den rundlagda Tunnan kvar. Den flyger vid F 7 och Swedish Air Force Historic Flight"
Under vänster: "Tunnan var spjutspetssteknologi på 1950-talet"
"Den skanska Gripen pryder fortfarande flygplanet, från det att det renoverades av F 10 Kamratförening"
Under höger: "Rundade former à la Tunnan".**





Stellan Andersson och Olle Norén är idag de enda aktiva "Tunnan-piloterna".

tisk utveckling som naturligtvis drevs på av det upplevda hotet mot vårt land under kalla kriget.

TOTALT BYGGDES 661 exemplar av Saab 29, den största serien i Saabs historia. När produktionen pågick som mest under mitten av 1950-talet levererades ett flygplan om dagen! Flygande Tunnan var helt synonymt med flygvapnets storhetstid. Under denna period hade Sverige världens fjärde största flygvapen räknat i antalet flygplan.

UNDER EPOKEN med Tunnan slogs flera hastighetsrekord. 1955 blev det världsrekord på 500 kilometer sluten bana. Genomsnittsfarten var 977 km/tim och man slog därmed amerikanska F-86 Sabre med 27 km/tim. Året efter flög två S 29C spaningsplan en dubbelt så lång bana i över 900 km/tim i genomsnitt.

TUNNAN ÄR DET ENDA av Saabs stridsflygplan som använts i krig. Det var i Kongo under tidiga 1960-talet. Flygvapnet deltog då – långt före moderna insatsförband som Nordic Battlegroup – med nio J 29B och två S 29C i ett tillfälligt flygförband kallat F 22. Den FN-ledda styrkan utförde sitt uppdrag med högsta betyg. Planen fungerade utmärkt och hade en tillgänglighet på näst intill 100 procent. Internationellt blev det också export av J 29 till Österrike. Mellan 1961 och 1972 tjänstgjorde 30 stycken J 29F i det

österrikiska försvaret. Planen kom begagnade men "uppräskad" från svenska flygvapnet.

I SVERIGE användes J 29 som stridsflygplan fram till maj 1967. I ytterligare nio år kom planet till användning som målflygplan vid Malmen, och först 1976 var det definitivt slutfluket för Tunnan.

1995 BLÄSTES nytt liv i flygplanet. En J 29F med beteckningen "Gul Rudolf" renoverades och flögs åter vid F 10 i Ängelholm. Tack vare denna insats har en ny generation kunnat uppleva ljuden och synintrycken av Saabs bulliga konstruktion. Flygplanet, världens enda flygande Tunna, är numera baserad hos Swedish Air Force Historic Flight på Sätenäs. Här finns den samlade kompetens som krävs för att både underhålla och flyga avancerade veteranflygplan.

- ATT FLYGA TUNNAN är något extra. Jag har inte flugit något annat flygplan som är så speciellt, berättar föreningens flygchef Stellan Andersson. Planet var ju först i Europa med pilvinge, skevroderbromsen är kraftig och flygplanet är kort, med allt vad det innebär. Lågfartsegenskaperna är riktigt dåliga. Samtidigt har planet en bra motor och det är byggt för att gå fort.

STELLAN ANDERSSON har mycket att jämföra med. Han började flyga A 32 Lansen i flygvapnet och var uppvisningsflygare på AJ 37 Viggen i tio år. Han har sedan "på fritiden" flugit in sig på Vampire, Hawker Hunter och J 32, för att

nämna några. Sedan några år är Stellan Andersson och Olle Norén de enda aktiva Tunnanpiloterna. Det handlar inte om några stora mängder flygtid, totalt blir det runt 20 timmar varje år. Flygningarna vägs på guldvåg. Att hålla en sådan här klenod luftvärdig är tufft, och den stora utmaningen är motorn.

- DEN FÖRSTA MOTORN som satt i planet vid renoveringen blev "utflugnen", det fanns ingen gångtid kvar. Vi hittade en annan som tyvärr gick sönder efter bara ett 40-tal timmar. Nu har vi stora förhoppningar på den nuvarande motorn, säger Stellan Andersson, som berättar att man ändå fortsätter leta efter ytterligare motorer att ha i beredskap.

PLANERINGSHORISONTEN för flygningarna sträcker sig ända fram till 2026 och flygvapnets 100-årsjubileum. Då gäller det att spara på den dyrbara gångtiden. I slutändan är det en ekonomisk utmaning. Verksamheten är helt beroende av välvilliga individer, företag och organisationer, och inte minst att människor är beredda att betala för att se planet flyga.

FÖR ATT UPPMÄRKSAMMA årets jubileum var Flygande Tunnan en av huvudattraktionerna vid Göteborg Aero Show den sista helgen i augusti. Det var nästan på dagen 60 år efter första flygningen med typen. Under helgen blev det flera uppskattade uppvisningar med Gul Rudolf. För flygplanet var det som att komma hem – det levererades ursprungligen till F 9 i Säve 1955.

