



F 22 märkliga resa till Kongo

SVEN-ERIK EVERSTÅL (efterlämnat manuskript)

Denna artikel har hämtats från Sven-Erik Everståls efterlämnade papper och tyvärr har vi inte lyckats få tag på bilder från nedflygningen till Kongo 1961. Red har därför använt SFF:s omfattande bildarkiv och där valt ut relevanta (?) bilder för att illustrera F 22. Det innebär att bilderna är tagna senare än skildringen, men ger förhoppningsvis en bild av F 22 och dess verksamhet i Kongo. Bilderna har SFF fått via Freddy Stenbom, som tyvärr inte heller är med oss idag, och vi saknar en del fakta om flera bilder, bl a vem som är fotograf. Red tar tacksamt emot ytterligare uppgifter om dessa bilder.

Red

Jag skall här försöka ge en helt personlig skildring av F 22:s tillkomst och ombesättning till en 700 mil framskjuten bas i dåvarande Kongo. Kanske tycker någon att jag dramatiserar i överkant. Så märklig var väl inte vår insats. En liten flygtripp till Afrika borde vara en enkel match för garvade piloter, och nere i Kongo hade ni endast några enstaka Fouga Magister att bekämpa.

Men, för ett antal år sedan hamnade en spansk tidning i min brevlåda. Den hade sänts till mig av Urban Preussler, min unge stabsunderofficer i F 22. Han var då bosatt i Spanien. I ett bifogat brev skrev han att denna tidning hade en artikelserie i gång som behandlade tjugonde århundradets märkligaste händelser. I det aktuella numret skrev man om "Det svenska undret".

Som illustration till detta under hade man valt en stor bild av F 22:s flygstyrka! Bilden fanns på tidningens första sida med följande bildtext: "Överste Everstål i samtal med sina piloter på en flygplats nära Leopoldville". En stor del av artikeln behandlade i berömande ordalag den svenska FN-insatsen i Kongo och annorstädes.

Jag är helt övertygad om att svenska flyginsatser under FN-flagg i Libanon, Kongo och på andra håll, har uppmärksamats mer utomlands än här hemma. Det

finns följaktligen ingen anledning att sätta ljuset under skäppan. Nej, istället har jag nog skyldighet att hylla alla duktiga män i vårt förband. De som flög våra 29:or med omdöme och skicklighet och inte minst alla de som skötte om planen på marken. Alla är de värda att hedras! Nog var det väl märkligt att Flygvapnet, under loppet av en vecka, lyckades skapa ett stridsdugligt jaktförband, klart att sättas in i FN-tjänst långt borta i Afrika.

Så här började det för min del. På eftermiddagen onsdagen den 20 september 1961 landade jag ute på Barkarby med "Vit Adam" en av våra J 29B. Det var fel på radion och jag rullade in till hangarplattan. Där möttes jag av en ordonans. Han meddelade att jag snarast skulle bege mig till flygstaben. Jag ringde dit och fick besked om att FN begärt svenskt jaktflyg till Kongo. Hammarsköld hade, som bekant just omkommit i en flygolycka vid N'Dola. Man misstänkte att hans flygplan skjutits ned av president Tshombes flyg som nu också börjat att anfälla FN-stationer i Kattanga.



Tankning av vit Adam. Som tankbil använde man en lastbil med två extratankar från C-119 på flaket. Foto SFF:s bildarkiv.

Efter ökat hot från Katangas flyg började man kamouflagemåla flygplanen i november 1962. Foto Sölve Fasth.

Jag skulle, komma in till staben som rådgivare vid planläggningen för en sådan insats. Jag fick helt enkelt order att sätta mig i en bil och komma in! Att man kallade på mig var naturligt, ty två gånger tidigare hade Flygvapnet gjort snabba brandkårsutryckningar. Vid båda dessa tillfällen hade flygvapenchefen utsett mig till förbandschef.

År 1958 for vi till Libanon. Efter fyra dagars förberedelser flög vi iväg med fyra Sk 16. Två år senare slogs man i Kongo. Den gången kom vi iväg redan efter tre dagar! Vi var 40 piloter och mekaniker. I en norsk C-119 flög jag och en del av förbandet till Kongo för att där flyga ett antal okända flygplan och helikoptrar.

På väg in till staben tänkte jag på när vi för drygt ett år sedan, anlände till Kongo. Allt hade jag i levande minne. Bastuvärmen och förvirringen ute på Leopoldvilles gamla flygplats N'Dola. Den kanadensiska flyggeneralen Carpenter, tyckte att vi var fel sorts personal, och menade att vi borde resa hem igen. Men mest minns jag den amerikanska översten Feldt, han som med en svepande gest överlämnade ett trettiotal flygplan och helikoptrar till mig med:

"Sign here and you can take everything. We'll just keep the personal belongings like cameras and such things ..."

Snabba beslut

Nu var det emellertid fråga om nya arbetsuppgifter. På flygstaben var det överste Wilhelm Wagner som basade. Vi diskuterade det tilltänkta jaktförbandets organisation, omfattning och utrustning. J 29B bedömdes vara den mest lämpliga flygplans-typen. Vi kom också överens om att förbandet skulle ha en svensk operativ ledare placerad i FN-högkvarteret. Major Sven Lampell ansågs vara rätt man för den uppgiften. Bättre val kunde knappast göras.

Som chef för flygstyrkan föreslogs Harry Nannesson. Också det ett gott val. I förbifarten hade Wagner frågat mig om jag var beredd att ställa upp som chef för förbandet. Naturligtvis blev jag överraskad. Jag hade ju alldeles nyss kommit hem från Kongo efter en nära åtta månaders lång tjänstgöring där. Mitt svar blev dock jakande, under förutsättning att min familj gav sitt tillstånd.

Wagner och jag åkte över till Försvarsstaben och därefter till försvarsminister Sven Andersson. Vi redogjorde för vårt, i all hast, skissade förslag till det jaktförband som skulle bli F 22.

Med dessa uppgifter i sin hand gick försvarsministern in till ett extra regeringssammanträde som skulle ta ställning till Sveriges svar på FN:s begäran om svenska jaktplan till Kongo. Detta var sannerligen ett mycket historiskt ögonblick. Det var ju frågan om att för första gången engagera ett svenskt flygförband i strid. Fast då trodde vi alla att blotta närvaron av våra jaktplan skulle avskräcka så att vi aldrig skulle behöva utföra stridshandlingar. Hela vår organisation var ju baserad på dessa fromma förhoppningar. Vi hade t ex endast två vapenmekaniker med.

Efter en kort stund kom Sven Andersson ut från sammanträdet. Han gick direkt fram till mig och tryckte min hand och sade allvarligt:

"Lycka till".

Sålunda föddes F 22 och jag hade blivit dess chef utan att anstränga mig. Ett par timmar tidigare hade jag lämnat mitt flygplan ute på F 8 efter en rutinflygning. Nu var jag i full gång med att delta i uppbyggnaden av ett jaktförband som jag skulle delta i strid från någon bas långt borta i Afrika. Konstigt nog kändes detta stora ansvar inte som en börda, utan endast som en överväldigande utmaning.

När jag kom hem till min bostad hade familjen redan satt sig till bords. telefonen ringde just som jag kom in. Det var från TV. De ville att jag skulle komma in för en intervju. Jag svarade att det ännu inte var bestämt, ty jag hade inte hunnit tala med min familj. Men TV-mannen var envis och uppgav att försvarsministern hade lämnat uppgift om att jag utsetts till förbandschef för det jaktförband som skulle flyga till Kongo.

Jag bad då att få växla några ord med min fru, som ännu inte hade en aning vad som var på gång. Min kära hustru satt lugnt kvar vid bordet när jag kortfattat berättade vad saken gällde. Hon var garvad vid det här laget. Utfärder till Etiopien, Libanon och Kongo under loppet av fem-sex år hade vant henne och barnen vid tanken på att jag skulle vara ute på sådana uppdrag.

Jag fick alltså nådigt tillstånd. Men hon ställde som villkor att hon skulle få följa med till TV-huset. Senare på kvällen efter TV-nyheterna, ringde man från flygstaben och berättade att många hade blivit synnerligen upprörda över att jag ännu en gång



Fyra av F 22:s ursprungliga fem *Tunnor* över Kongos savann. Foto Hans Nordberg.

stod i begrepp att svika mina plikter gentemot Flygvapnet. Man ville nu ge mig chansen att avstå! Ett erbjudande som chockade mig och som jag naturligtvis inte var intresserad av. Var det verkligen så man såg på vad jag hade för mig under mina FN-uppdrag?

Organisation

De följande dagarna blev mycket hektiska. Det gällde att slutgiltigt utforma vårt förband, som kom att bestå av fem J 29B bemannade av 5 piloter och 24 mekaniker. Därtill kom en stabsunderofficer och en radartropp bestående av nio man.

Vi skulle dessutom disponera två DC-3 med erforderlig personal från Linjeflyg. Avsikten med dessa plan var att de skulle ombesörja våra transporter nere i Kongo. DC-3:orna skulle dessutom utrustas med pejlottagare för piloternas nödsändare. Svenska regeringen hade krävt denna säkerhet. Under min tid som chef för FN-flygförbanden ATB N'Dola och ATU Kamina hade vi fått erfa att Kongo är enormt stort och fyllt av otillgängliga urskogar. En pilot som nödlandar där eller hoppar fall-

skärm har mycket små chanser att klara sig om man inte kan undsätta honom mycket snabbt.

Naturligtvis var vår markorganisation mycket underbemannad. Många ansåg att förbandet skulle få det mycket svårt att fungera så långt hemifrån under tropiska förhållanden. Men vi hade några trumfkort. J 29 *Tunnan* var en beprövad flygplanstyp som i många avseenden saknade sin jämlike. Läger man därtill att Flygvapnet ställde upp med personal som knappast kunde varit bättre, förstår man kanske varför det faktiskt gick bra. Mycket viktigt var det också att vi fick tillfälle att förbereda en direktkanal för tillflöde av reservdelar och annat underhåll.

Ingenjör Lavén blev vår kontaktman. Jag har redan nämnt Lampell och Nannesson. Den verkliga mirakelmannen var kanske ändå Tommy Martinsson, som blev chef för den tekniska tjänsten. Det var ju han och hans duktiga mekaniker som skulle hålla våra flygplan i luften. Vad de kom att betyda för F 22 framgår väl bäst om man lyssnar till vad FN-stabens flygmilitära toppar sade när de gång på gång kunde kon-



J 29B *Tunnan* vit Erik och vit Johan redo för uppdrag nere i Kongo. Foto SFF:s bildarkiv.



Svenska J 29B *Tunnan* och etiopiska F-86 *Sabre* framför hangarena på Kamina-basen. Foto SFF:s bildarkiv.

statera att alla våra J 29:or alltid var klara att sättas in i tjänst. Man sade helt enkelt: "Otroligt!"

Men ett jaktförband består icke allenast av personal och flygplan. Nej, tonvis med stationsmateriel, reservdelar, ammunition etc krävs också. Hur mycket? Ja, den frågan ställdes oavbrutet till mig under dessa hektiska dagar före avfärden, som var fastställd till den 28 september. Det var flygstaben som naturligtvis ville veta hur mycket last som skulle transporteras. Något svar på frågan gavs inte av den enkla anledningen att ingen visste hur mycket grejer vi behövde. "Vi tar med så mycket som går i transportplanen. Resten får ni skicka senare" var det enda jag kunde rekommendera som lösning på detta problem.

"Packning"

Ute på F 8 pågick en febril verksamhet. Det var F 8:as tekniska personal, uppbackad av flygförvaltning och flygstab, som såg till att samla ihop all den materiel som kunde tänkas komma till användning vid en bas någonstans i mörkaste Afrika, långt borta från fadershuset. Det fanns naturligtvis inga på förhand uppgjorda planer för den verksamhet som vi nu skulle bedriva. Men F 8 hade viss ruin. Under 1939 satte flottiljen upp F 19, 1958 organiserades här det svenska flygförband som ställdes till FN:s förfogande i Libanon och 1960 utrustades den division som sändes till FN i Kongo.

Om mina två föregående snabbutryckningar varit krävande så var det dock ett intet mot vad som nu krävdes. Skillnaden var att denna gång stod hela Flygvapnet bakom oss, och såg till att vi fick med oss cirka 40 ton grejer av rätt sort.

Till vårt förfogande ställdes två amerikanska C-130 *Hercules*-plan. De skulle transportera markpersonalen och all vår utrustning. Med stigande förvåning såg jag hur denna utrustning staplades i stora högar i vår hangar.

Särskilt minns jag flygplanmästare Näs-lund och ingenjör Lavén från dessa dagar, när min telefon gick varm. Men jag hade en känsla av att alla "hjälpte till", med flottiljchefen i spetsen.

Jag minns också hur gamle förvaltare H C Friberg hela tiden påminde mig om saker som vi inte fick glömma. Det är viktigt att man kommer ihåg att det var F 8 som skapade F 22 och alla J 29:orna kom från min division. Vi samlade i tre högar. En för vardera transportflygplan och en extra hög som skulle sändas senare.

Färdplanen för nedresan utarbetades av flygstaben. Den var förenat med många problem. Bl a därför att en del länder motarbetade FN och motsatte sig överflygning.

Vi planerade resan så att varje C-130 skulle medföra hälften av stationsutrustningen och halva markstyrkan. På så sätt skulle ett transportplan hela tiden kunna ligga före och ta emot J 29:orna när de landade på de tolv mellanlandningsplatserna. Enkelt och välplanerat men det var frågan om tolv djärva språng. Våra svenska jaktplan var ju avsedda att landa på svenska baser där det fanns tillgång till J 29-service. Jag förstod också på de trevliga amerikanska C-130-piloterna att de var beredda på en lång och svår utfärd med tålmodigt väntande på våra små "hembygda" jaktplan. Ändå blev det vi som fick vänta på dem!



Entusiastisk flygare framför sin J 29B. Foto SFF:s bildarkiv.

Det var på fredagen den 22 september som kallelsen utgick om frivilliga till F 22. Gensvaret var stort. Inte mindre än 150 piloter och 400 mekaniker anmälde sig!

Avresa

Torsdagen den 28 september var förbandet, 42 man starkt, uttaget, utrustat, vaccinerat och flygklart. Prestationen måste väl betraktas som en höjdpunkt i svenska Flygvapnets historia.

Klockan 13 denna dag inspekterades F 22 av CFV, generallöjtnant Torsten Rapp, ute på F 8. När han passerade mig frågade han bl a om vem som tog hand om min segelbåt. Jag hade nämligen hunnit med att vinna Kryssarklubbens utlovningsbåt medan jag var hemma från Kongo under sommarhalvåret.

Under befäl av Lampell, startade flygstyrkan klockan 15.30 med F 10, Ängelholm, som mål. Markstyrkan hade startat klockan 15 från Arlanda. Landningsplats var Spandahlem i Västtyskland.

På vissa mellanlandningsplatser stannade vi ett dygn. Dessa uppehåll var välbehövliga. Allt hade ju skett så snabbt och vi var ganska trötta efter det jäktiga förberedelsearbetet. Nu var vi i alla fall på väg. Navelsträngen var avklippt. Det nyfödda förbandet fick tid att "samla sig".

Jag fick tillfälle att bekanta mig med markstyrkan, en angenäm bekantskap, och orientera alla om förhållandena i Kongo. Alla tilldelades uppgifter. Radartruppen fick t ex till uppgift att sköta utspising och service när vi mellanlandade på de olika flygplatserna.

I Ängelholm fick flygstyrkan tillfälle att provflyga sina J 29:or, och förbereda den långa flygningen ner till Kongo.

Ut över Europa

Lördagen den 30 september satte nedflygningen igång på allvar. Flygstyrkan startade 09.20 från Ängelholm. Starten var fördröjd, man hade planerat att komma iväg redan klockan 08.00, men det första hindret på vår väg hade dykt upp i form av en tät dimma. Landning gjordes i Spandahlem klockan 11 efter procedur molnengenång.

Starten från Spandahlem höll också på att bli försinkad. Österrike hade protesterat mot att vi avsåg att flyga i femgrupp i deras luftrum. Överstelöjtnant Åke Lönnberg ringde mig och meddelade detta. Klockan var 12.30 och gruppen hade redan kört ut till start. I en hast fick jag åka ut till trafikledartomet och via radion beordra förbandet att dela upp sig i en tregrupp och en rote med 15 minuters intervall.

Flygningen gick sedan över Alperna i strålände väder.

Landningen skedde i Istrana, vid foten av Alperna, norr om Venedig. Där väntade planenligt en av våra C-130 med halva markstyrkan. Vid starten därifrån, kl 15.30, höll en av de tungt lastade 29:orna på att få

”avlösning”. Vi flög ju hela tiden med fäll-tankar.

Klockan 16.50 landade förbandet på Brindisi, beläget långt ut på den italienska ”stöverklacken”. Där hade jag landat tre år tidigare med en fyrgrupp Sk 16 på väg till Libanon-krisen. På Brindisi flygplats väntade C-130 nr 2 på att ta hand om 29:orna.

Etappmålet Aten kunde inte nås. Morgondimman i Ängelholm hade ju sinkat oss. Vi fick därför övernatta i Brindisi. Eftersom det inte är så ofta ett stridsberett svenskt jaktförband flyger den här routen, avser jag fortsätta med att ge smakprov på resans dramatik.

Söndagen den 1 oktober startade förbandet 08.20. Flygningen genomfördes i försvarsformering och med stridsfart förbi ett aggressivt Albanien.

Vid landningen i Aten kl 09.30 fick ett av flygplanen nödutfälla landstället. Det reparationsarbete som markstyrkan lyckades utföra, med svetsning och allt, på den söndagsstängda flygplatsen, var ett första bevis på F 22:s framåtanda. Flygstyrkan hann med att besöka Akropolis medan reparationsarbetet pågick och kl 14.15 kunde förbandet lämna det klassiska Aten och sätta kurs mot El Adem, nära Tobruk i Libyen. Här fanns det engelska RAF-flygare som påstod att landningsbanan i Wadi Halfa var uppbruten. Ett aber eftersom vi var mer eller mindre tvungna att landa där på följande dag.

Starten från El Adem blev fördröjd med en halvtimme p g a trassel med ett av våra startaggregat, men 16.30 kom gruppen iväg. Vi hade blivit försenade denna dag men i det hastigt fallande afrikanska mörkret kunde Lampell ändå ta 29:orna kortaste vägen genom Kairos späckade terminalområde. Landningen företogs under mörker kl 18.40 lokal tid.

Tommy Martinsson, vår duktige markstyrkechef, hade fått i uppdrag att ordna inkvartering på mellanlandningsplatserna. Det fixade han med hjälp av de amerikanska piloterna. Per radio beställdes förläggning i Kairo och vi hamnade alla på Hilton Hotell. Jag fick en svit med egen swimming-pool!

Afrika

Vi hade nu nått Afrika. Det höjde temperaturen i såväl våra sinnen som i våra kabiner. Somliga ansåg att nu var tiden inne att ladda våra automatkanoner. Själv var jag inte så mycket för en sådan åtgärd.

Ner till Kairo hade jag åkt transportflygplan, men fr o m nu blev det ”Vit Erik”. Starten från Kairo var planerad till 08.00, men vi kom inte iväg förrän 09.10. Vi lyckades nämligen inte få syrgaspåfyllning. Det medförde att vi fick flyga på låg höjd i den pressande värmen.

Ursprungligen hade vi planerat att landa i Luxor, men vågade inte p g a rapporterat oroligt politiskt läge där.

Per radio fick vi besked om att det inte var möjligt att fylla på syrgas i Wadi Hal-



Rote med vit Erik och vit Filip över djungeln. Extratankarna var tunga men nödvändiga och var alltid med. Foto SFF:s bildarkiv.

fa. Vi fick därför reducera flyghöjden ytterligare. För att spara syrgas plockade vi av våra syrgasmasker. Det var besvärande varmt. Dessutom tyckte jag att det var lite enerverande att inte säkert veta om det var fullt landningsbart i Wadi Halfa! Slika irriterationsmoment var nog en aning störande, när vi nu följde sagoomspunna Nilen. Själv tänkte jag mycket på Wadi Halfa som jag associerade med spänning och äventyr från romanen (och filmen) *De fyra fjädrarna*. Fast något behov av den extrakryddan förelåg faktiskt inte, ty vad skulle vi ta oss till om det inte gick att landa på denna exotiska ort?

Men banan låg där, 1 850 m lång, mitt i ett oändligt ökenlandskap. En stor vindstrut, sträckt av den heta ökenvinden, visade att banan låg rakt i vindriktningen. Banan var till hälften uppbruten, på bredden lyckligtvis! Det var som att landa på en taxibana. Vi som landade först fick stanna i banändan, medan efterföljande plan satte sig.

Klockan var 10.30 när vi landade. Allt klaffade bra, och vi var färdiga att lämna den lilla sagostaden 11.50. Starten gick bra tack vare stark vind som lyckligtvis hela tiden blåste exakt i banriktningen.

Flygningen till Khartoum gick på 4 000 m över ett bergigt ökenlandskap. Vi landade kl 13. I Khartoum fanns ingen C-130 med mekaniker. Den landade först 13.35. Förseningen berodde på motorstörningar. Det var fruktansvärt hett på hangarplattan. Till vår stora överraskning möttes vi av en gammal bekant. Det var Herje Westrin, flyglärare och f d instruktör i KSAK. Han var anställd i Khartoum och hade informerat myndigheterna om vad vi var för några. Jag visste att FN-flyg hade haft besvär i Khartoum för en kort tid sedan. Nu ställdes inga onödiga frågor. Vi fick bränsle och syrgas. Det senare skulle visa sig nog så nödvändigt under nästa etapp.

Efter drygt två timmar på marken var vi startklara. Vi ville hinna till Harar Meda i Etiopien före mörker. Klockan var ju en timme mer där. Före start uppgav Lampell att räkningen skulle sändas till kungen av Sverige, vilket noterades av en bugande tjänsteman.

Vi startade 15.30. Det var så hett att friskluften kändes som en blåslampa. Banan räckte till, med det var knappt att vi lyckades sega oss över stadens hustak. Det visade sig snart att aktuellt väder hade få



Motorservice på vit Filip. Konen bakom flygplanet utgör ubläsningskonen bakom turbinen. Foto SFF:s bildarkiv.



Etiopien ställde upp med F-86 Sabre för att bistå FN-trupperna. Foto SFF:s bildarkiv.

likheter med den prognos de vänliga sudaneserna hade levererat. Ett saftigt tropiskt oväder tvingade upp oss på 14 000 m. Där fick femgruppen flyga i moln och i slutet formering under mer än en timme.

Etiopien

Plötsligt fick jag höra välkända röster från TL-tornet i Harar Meda! Det var drygt fyra år sedan jag hörde "Hame Tower". De rapporterade: "Heavy showers 2 km north of the airport". Lampell ledde oss genom gråvita moln. Vi flög så högt vi kunde, men lyckades inte komma över molnslöjorna.

Jag flög som nr två i förbandet och tänkte på våra möjligheter att göra inflygning för landning bland bergstopparna runt Harar Meda, med den sikt och den turbulens som erbjöds i tropiska "Heavy showers". Hade någon av mina kamrater en aning om hur det kunde regna i Afrika?

När min radiokompass indikerade att vi passerade DEBRA MARCUS, en radiofyr ett 20-tal mil nordväst om Harar Meda, började jag hålla utkik efter eventuella gluggar i molnen. Det var ju inte så lätt, när jag samtidigt skulle hålla plats i en sluten formering.

Men mina ansträngningar kröntes med framgång. Mitt över Harar Meda skymtade jag den 3 000 m långa banan en dryg mil under oss! Jag ropade på Lampell, som genast ledde den samlade gruppen med luftbromsarna ute i en brant dykning genom en tunnel i de mäktiga molnen.

Klockan var 18.05, lokal tid, när vi varligt satte ned våra 29:or på etiopisk mark. När jag öppnade huven kände jag den svala bergsluften strömma mot mig som mild balsam.

Runt mitt flygplan samlas många av mina etiopiska vänner. För ett ögonblick kändes allt som en överklig dröm.

Men det var ingen dröm! Åter stod jag bland mina forna elever och lärare. Här i detta underbara land hade min familj och jag tillbringat två mycket lyckliga år. Nu möttes jag med entusiasm och värme.

Varmt välkomnande

Vi blev verkligen kungligt mottagna. Avsikten hade dock varit att denna mottagning skulle ha varit kejsarlig. Haile Selassie hade tyvärr fått förhinder, sades det.

På kvällen blev det fint party och vi kom faktisk i säng alldeles för sent. Men för mig var varje minut dyrbar. Jag kunde helt en-

kelt inte sova bort den korta stund jag hade fått bland mina etiopiska vänner.

Påföljande dag, tisdagen den 3 oktober, skulle vi bara flyga en sträcka. Entebbe i Uganda var nästa landningsplats. Flygtiden dit var nära två timmar. Det bestämdes att vi skulle tanka JP4. Det bränslet blandat med JP1, som redan fanns i våra tankar, medförde risk för överhettning av motorerna. Martinsson hade därför instruerat oss att "starta på varvräknaren". Men när vi startade klockan 10.30, med fulltankade 29:or, krävdes hela den 3 000 m långa banan för att ge våra *Tunnor* luft under vingarna. Jag tror att alla drog på fullgas utan att snegla på varvräknaren, ty nog krävdes det ett litet extra tillskott av kraft för att förmå våra flygplan att lämna den etiopiska marken! Harar Meda ligger ju på nära 2 000 m höjd. Det är ju lika högt som Kebnekajse, och ingen torde ha startat och landat på högre höjd med J 29.

Borta var gårdagens oväder. Nu strålade solen och sikten var mycket god. Det gav mig goda tillfällen att studera den välkända terrängen under oss. Där låg alla de stora sjöarna. Lake Zwai med alla sina flodhästar, Lake Abigata kantad av miljontals orangefärgade flamingor, Lake Langano där vi brukade tälta, Lake Scialla med varma källor, sodahaltigt vatten och pimpsten, naturens egen jättebadanläggning.

Längre söderut såg jag Lake Awasa där vi bjöds på jul för fem år sedan, då vi purrades av vilda lejon på juldagsmorgonen!

En stund senare såg jag Lake Abbaya, stor som Vättern. Abbaya betyder "Det stora vattnet", och där finns tusentals krokodiler. Jag kunde också urskilja den knallröda lervägen där vi hjälplöst fastnade med vår bil. Vägen slingrade sig elegant genom ilsket gröna bananplantager. Nu var den vägen såphal och ofarbar efter gårdagens häftiga regn. Ofarbar för bilar. Kameler och åsnor kunde förstås röra sig fritt omkring hjälplösa motorfordon, som satt fast i lervällingen. Under denna flygningen minns jag att jag var helt överväldigad. Tänk att få uppleva detta! Helt gratis och få betalt därtill!

Klockan 12.25 landade vi på Entebbes sedermera beryktade flygplats. Landningen var helt odramatisk, om man bortser från att vi faktiskt passerade ekvatorn icke mindre än två gånger under inflygningen för landning!

I Entebbe samlades hela förbandet. Vi skulle nu ta språnget in i krigszonen. Ett av våra transportflygplan hade fått något tekniskt fel i Khartoum. Det hade omsider blivit avhjälpt där och jag misstänker att vår vän Herje Westrin var med om att hjälpa till en del. Detta akterseglade flygplan hann upp oss här.

Vi samlades alla och höll krigsråd. Jag ställde ut beväpnad vakt vid våra flygplan under natten.

Äntligen fick Lampell låta ladda våra automatkanoner. Naturligtvis skulle vi vara stridsberedda när vi landade vid ankomsten



För transportflyget svarade bland annat ett antal C-46 Curtiss Commando, flygplan som kom från Transair. Foto SFF:s bildarkiv.

till Kongo! Nästa etappmål var Stanleyville. Före start lyckades vi inte få rapport om aktuellt väder på vår tilltänkta landningsplats. I det kaotiska Kongo fungerade väderlekstjänsten inte tillfredsställande. Vi lät därför ett *Hercules*-plan starta före jaktgruppen, med order att rapportera aktuellt väder.

Kongo

Klockan 09.15 fick vi klart för start och stack iväg några minuter senare. Vi flög i försvarsgruppering och vi hade laddat våra kanoner med 4 x 100 skott. Kl 10.25 landade vi i Stanleyville efter en tryckare över staden och flygfältet. Det var mycket varmt och fuktigt. Mycket folk hade mött upp för att bevittna vår ankomst. Provinsens president hälsade oss välkomna. Han var åtföljd av den mördade Lumumbas militära ÖB, general Lundula.

Det är kanske svårt att riktigt skildra dramatiken vid vårt besök i Stanleyville. Men på sätt och vis befann vi oss faktiskt i "fiendeland". Situationen var ju den att i Leopoldville fanns en centralregering, där general Mobutu nu var ÖB med allt större befogenheter. Här i Stanleyville fanns den Lumumba-trogna oppositionen. Den avsatte ÖB:n Lundula, som ingalunda gillade Mobutu, hade trupper till sitt förfogande. Det kunde mycket väl tänkas att han skulle vara hågad att passa på att lägga beslag på FN:s jaktflyg omedelbart och i ett sammanhang. På plats fanns också hundratals etiopiska soldater. När jag hälsade på deras chef, visade denne ingen som helst entusiasm över vår ankomst!

Mina kamrater var förmodligen helt omedvetna om dessa problem. Det är egendomligt att tänka tillbaka på denna stund i den pressande hettan. Lampell, som hade högre grad än jag, var helt ovan vid sådana situationer. Han skulle ju, som bekant, sedermera bli en legendarisk mästare i slika stycken när han tjänstgjorde i Röda Korsets farliga katastrofinsatser. Jag bad honom därför att få förhandla med presidenten och generalen.

Jag försäkrade dem att vi på alla sätt skulle samarbeta med det kongolesiska folket. Vi stod till FN:s förfogande för att skydda Kongo mot Tshombe och andra fiender som ville skada den suveräna Kongo-staten. Vi skulle aldrig anfälla kongolesiska soldater framhöll jag särskilt!

Lampell bjöd därefter general Lundula och hans officerare att titta närmare på våra jaktplan. Han påbjöd en viss försiktighet eftersom planen var laddade!

Det var med mycket stor respekt dessa afrikanska officerare närmade sig våra jaktplan. Helt säkert var många av dem nervösa inför dessa främmande krigsflygplan. Uppenbarligen skulle vår lilla jaktgrupp bli en maktfaktor i det förvirrade jättelandet.

Mest dramatiskt av allt var kanske ändå att åse hur våra mekar jobbade ute på hangarplattan i den stekande solen. De fick tanka direkt från fat med handpumpar. I tre



Under 1960 levererades de första *Fouga Magister* till belgiska flygvapnet i Kongo. Foto SFF:s bildarkiv.

timmar jobbade de oavbrutet, beskådade av många hundra människor, som nyfiket uppehöll sig varhelst det bjöds skugga. Det var ett sällsamt skådespel att se dessa bleka nordbor med bara överkroppar, genomvåta av svett och fotogen, slita som besatta för att klargöra sina J 29:or.

När vi rullade ut till start hade klockan hunnit bli 13.30. Hettan och fuktigheten var pressande. Lampell startade först. Jag stod beredd som nummer två. Jag såg Lampells flygplan röra sig långsamt och kraftlöst. Det såg ut som om han inte skulle kunna föra banändan. Jag väntade på en stor smäll och ett dammoln, när jag äntligen hörde Lampells röst i radion:

"Ja, det gick grabbar! Men det var på håret!"

Så var det min tur. Fullgas! Långsamt, alltför långsamt, tyckte jag, började "Vit Erik" vagg fram som en fet gås. Banan var ojämn och trasig. Här gällde det att vara lätt på hand. Strax innan det var tid att försöka ta upp planet på steget var banan ojämn. Planet började vagg. Ska jag dra av? Nej nu kändes det bättre. Jag fick grepp över situationen, fast banändan närmade sig allt snabbare. Slutligen vågade jag prova med en lätt dragning i spaken och vi kom lätt några meter före banändan!

Så snart farten medgav svängde jag vänster och steg för att ansluta på gruppche-

fen. Under stigningen kunde jag se hur de andra tre planen, ett efter ett, lyckades ta sig upp i lufthavet.

Man kan kanske ifrågasätta lämpligheten av att öka startvikten som vi gjorde när vi startade med laddade automatkanoner. Vi hade ju redan många odds mot oss. Det var extremt varmt och fuktigt. Vindstilla rådda. Banan var kort och ojämn. Dessutom låg den ganska högt. Men å andra sidan var det kanske bra att vi hade laddat när vi inspekterades av general Lundula.

Hur som helst, starten från Stanleyville är nog den start jag minns mest av alla. Ja, måhända det finns ett antal andra, men det är helt andra historier.

Äntligen framme

Flygningen till Leopoldville tog nästan två timmar. Vi passerade en stor del av Afrikas enorma regnskogsområde. Tyvärr flög vi så högt att det inte erbjöds tillfälle för detaljstudier av denna unika del av vår planet. Martinsson, som medföljde en av våra C-130, berättade att piloten van Giesen hade flugit denna sträcka i trädtopphöjd!

De blev emellertid beskjutna och fick stopp på en av de fyra motorerna, vilket medförde att resten av flygningen blev något lugnare. Under denna flygning, berättade navigatören och gentlemannen löjtnant Carter att hans förfäder hade kommit



Det indiska bidraget till FN:s stridsflyg var 5 Squadron med *Canberra*. Foto SFF:s bildarkiv.



Generalmajor Lennart Peyron råkade av misstag ta in klaffen på *Vit Gustav* vid landning och hamnade utanför banan. Det var det första haveriet på F 22. Foto Sölve Fasth

från Kongo. Onekligen en allvarlig tankeställare för alla dem som ibland tanklöst kallade kongoleserna för "negerskallar" eller annat.

Kl 15.15 flög vi in över N'Djili-fältet vid Leopoldville. Det kändes lyxigt att sätta sig på den 5 km långa banan, nu när vi vant oss vid Wadi Halfa, Khartoum och Stanleyville. Det märkliga var att ankomsten hit skedde på timmen exakt 14 dagar efter att jag blivit kallad till flygstaben!

Ett stort uppstånd mötte oss. Där fanns bland andra överstarna Nordström och Rosenius. De hade kommit för att ta hand om oss och de var mycket nöjda med att vi anlät exakt på sekunden enligt färdplanen!

Carl Gustav von Rosen var också där. Senast jag träffat honom var ett år tidigare.

Då vinkade jag av honom just här på N'Djili. Han hade då tjänstgjort under mitt befäl i ATB N'Dola, ett stort och kosmopolitiskt FN-flygförband.

Här skulle jag kunna avsluta med att citera Runebergs von Döbeln: "En plikt är fylld, de segrat mina leder ...". Vi hade ju genomfört en krävande etapp av ett djärvt företag. Att det lyckats så väl var ingen enskild förtjänst. Det var allas förtjänst. De trevliga amerikanska transportflygarna, våra piloter, våra mekaniker och våra duktiga radargossar, alla hade skött sig mycket väl. Vi hade landat på tretton platser. På åtminstone tio av dessa hade det uppstått ett eller annat problem.

Det totala flygtidsuttaget var nära 100 timmar. Förbandet hade flugit 1 200 mil. Sammanlagt hade våra fem 29:or flugit en

och en halv gång runt jorden. En liten grupp svenska flygvapenkillar hade visat prov på vårt vapens höga standard. Jag kände beundran för Lampells skickliga ledning av jaktgruppen och stor tacksamhet och ödmjukhet gentemot alla inom förbandet F 22.

Det tunga ansvar som vilade på mina axlar inför denna flygning kände jag aldrig av i deras sällskap. Hela resan hade varit som en angenäm sällskapsresa!

Så blev det även i fortsättningen. Efter fyra dagar ombaserades vi till Luluabourg. FN-ledningen ville ha oss närmare Katanga och president Tshombe. I Luluabourg stannade vi i två månader innan det blev riktigt allvarligt. Vi kom att bli mycket hemmastadda i denna stad. Vi paradflög för presidenter och gick på party. Skolklasser kom på besök. Barnen kallade J 29:an: "De plan som hörs där när de redan är här".

Provinspresident Mukenge bjöd på supé "en famille", som han uttryckte det, när han hälsade välkommen.

President Kasavubu kom på besök och lovprisade Sveriges insatser för Kongo.

General Mobutu träffade vi ofta när han inspekterade "sitt" jaktförband F 22, och när vi inte umgicks med presidenter och andra potentater, snickrade vi kontorsmöbler av ammunitionslådor. Något annat stod inte till buds under våra två månader i Kasais provinshuvudstad.

I december bröt kriget löst, men det är en senare historia.

För den som vill veta mer om F 22:s verksamhet i Kongo rekommenderas boken *Fredsflygarna – Flyget i Kongo 1060-1964* av Leif Hellström. Red

