

För 50 år sedan ...

J 29 Tunnan gör entré

J 29 Flygande Tunnan är en klassiker i den svenska flyghistorien. I det kalla krigets 1950-tal utgjorde den stommen i det svenska luftförsvaret. 1952 var året då de första flottiljerna började flyga Tunnan på allvar – för 50 år sedan.

AV PETER LIANDER

BILDER: FLYGVAPENNYTT'S ARKIV & SAAB

Få flygplanstyper har väl blivit så välkända bland Sveriges befolkning som J 29 Tunnan. En konstruktion som på allvar etablerade Saab som tillverkare och som gav flygvapnet ett för tiden modernt jaktflygplan som användes fram till mitten av 1960-talet.

I år är det 50 år sedan J 29 började levereras till flygvapnet i stor skala. De första dussinnet hade lämnat Saabs fabrik i Linköping året innan, sedan provflygningarna inleddes den 1 september 1948.

Flygplan 29 konstruerades under ledning av flygingenjören **Lars Brisning** och var Saabs andra jetdrivna flygplanstyp. En

nyhet var den pilformad vingen, där konstruktörerna bland annat tog hjälp av tidigare gjorda tyska forskningsrön.

Motorn var en brittisk, men svensktillverkad de Havilland Ghost. Dess relativt stora diameter blev starkt dimensionerande för flygkroppens utformning, eller som Lars Brisning senare uttryckte det:

– Den kom att bli något trind.

Det spolförmiga utseendet påminde om en tunna och i folkmun blev flygplanets namn givet – Flygande tunnan.

De första flygvapenpiloterna började sin inflygning 1951. Kungliga Bråvalla flygflottilj, F 13, i Norrköping blev först



att tilldelades J 29. Personalen vid de tre divisionerna var klara med sin omskolning från J 28A Vampire under våren 1952.

Att det blev just F 13 kan så här i efterhand synas självklart. F 13 var den flottilj som hade mest erfarenhet av – som man sade då – reaflyg. Den brittiska Vampire togs i tjänst redan 1946, mindre än ett år efter det att andra världskriget avslutades. Sverige blev därmed bland de första länderna som började använda jetflygplan.

Kalla kriget

1952 pågick det kalla kriget, på sommaren sköts en svensk DC-3 och en Tp 47 Catalina ner över Östersjön. Händelser som väl tydligt visade på ett ökat behov av luft-övervakning och arbetet med uppbyggnaden av den svenska incidentberedskapen intensifierades.

Det svenska jaktflyget bestod vid denna tid av 33 divisioner fördelade på elva flygflottiljer. Den vanligast förekommande flygplanstypen var B-versionen av J 28 Vampire, som började levereras tre år tidigare.

Det fanns dock fortfarande kvar från andra världskriget välkända propellerflygplan som J 26 Mustang och J 30 Mosquito, den sistnämnda utrustad med radar för att kunna upptäcka mål även i mörker och dåligt väder – i dag är en självklarhet. Den något udda konstruktionen Saab J 21 fanns också kvar vid en jaktflottilj.

Samtidigt hade stormakterna Sovjetunionen och USA nya jaktflygplan av



jaktflottiljen F 12 i Kalmar beväpnades med tre divisioner J 29 Tunnan 1952.



typerna MiG-15 respektive F-86 Sabre. I likhet med J 29 pilvingade jetflygplan, men som redan hade använts i luftstrider under Koreakriget.

Under 1950-talet utgjordes Tunnans beväpning av fyra kanoner med 20 mm kaliber, samt jaktraketer. Under en kort period användes den också i attackversion, då beväpnad också med 13.5 cm raketer.

J 29 saknade jaktradar, men samtidigt utvecklades radarjaktledningen från mar- ken och samarbetet mellan piloter och radarjaktledarna var en betydande fram- gångsfaktor.

Nästan alla flottiljer

Upprustningen av flygvapnets jaktflyg prioriterades högt och tillverkningstakten av J 29 var hög, enbart under 1952 levererades 123 exemplar. Flygvapnets krav på snabb leveranstakt var så starka att Saab för att öka sin produktionskapacitet flyt- tade delar av sin övriga tillverkning till Nederländerna.

Vid slutet av 1952 fanns Tunnan också vid F 9 på Säve, liksom vid F 12 i Kalmar och F 16 i Uppsala. Antalet J 29-flottiljer ökade snabbt, totalt blev det 13 förband samt kadettskolan F 20 i Uppsala. De enda flygflottiljer som aldrig flög Tunnan var F 17 i Ronneby och F 18 i Tullinge.

Tillverkningen avslutades under våren 1956, då det sista av 661 beställda flygplan levererades. Det var av en kamerautrustad spaningsversion benämnd S 29C vilken ersatte en annan klassiker, nämligen S 31

Spitfire. Därmed var nästan hela flygvap- nets stridsflygflotta jetdriven.

J 29 ingick i jaktflyget fram till 1967, ett mindre antal användes som målflyg- plan fram till 1976.

I dag återstår ett tiotal museiexemplar. Endast ett är luftvärdigt, det finns än så länge vid F 10 i Ängelholm.

F 13 i Norrköping blev den första J 29-flottil- jen och hade tre divisioner omskolade på våren 1952 (bilden överst till vänster).

Bilden ovan visar hur tre J 29A från F 9 i Säve bogseras ut från en berghangar. Under 1950-talet utvecklades både bas- och strids- ledningsfunktionerna inom jaktflyget.

Nedan ses markpersonal klargöra en J 29B från F 3 på Malmen. Bland annat sker påfyll- ning av syrgas.

