

Med flygvapnet i FN

Åsikterna går ibland isär i fråga om det mångnationella FN:s förmåga att hantera militära konflikter. Men få ifrågasätter världsorganisationens vilja till engagemang i olika fredsbevarande syften. Svenska flygvapnet har under årens lopp ianspråktagits av FN för flera vitt skilda uppgifter, alltifrån hjälpsändningar av livsmedel till katastrofområden till aktiva stridsuppdrag med skarp-laddade flygplan.

Av major Lennart Berns, flygvapenledningen

Observatörer i Libanon. Första gången som svenska flygvapnet engagerades av FN för flygoperationer var i samband med Libanon-krisen 1958. I februari detta år hade Syrien trätt i förbund med Egypten i det som blev Förenade Arabrepubliken. Det västerländskt orienterade Libanon kände sig hotat och hävdade inför FN att dess gränser kränkts av syriska infiltrationsförband och begärde hjälp. Dessutom kände muslimska grupper i landet missnöje med den kristne presidentens sätt att sköta landet. Det hela kom därför också att utvecklas till en

konflikt mellan araber och kristna. Som alltid i religiösa konflikter var viljan till förhandlingslösningar mycket begränsad, för att inte säga obefintlig.

FN:s svar på den libanesiska begäran blev att i juni 1958 upprätta en observationsstyrka, UNOGIL (United Nations Observation Group in Lebanon), för att rapportera vad som försiggick. De militära observatörernas uppgift blev emellertid mycket svår, eftersom situationen visade sig vara mer komplicerad än vad som först motiverade FN-insatsen. Det var inte nog med konflikten med det sovjetdominerade Syrien. Motsättningar

Svenskt frimärke FN-året 1995.



-tjänst

För fred och säkerhet



T h bredvid Cessna-planet: Svenska FN-förbandets chef, överstelöjtnant Rolf Westerberg.



FN-styrkans tio Cessnor, L-19A Bird Dog + en helikopter typ Bell 47 på Libanons internationella flygplats (inklusive en libanesisk DC-3). Bienvenue au Liban/Welcome to Lebanon står det bl a på terminalbyggnaden.

Dag Hammarskiöld:
(FN:s generalsekreterare 1953-60)

"FN är inte till för att föra människorna till himlen, utan för att rädda dem från helvetet."

Samling av FN-svenskar i tjänst i Libanon 1958. – Fr v bakre raden: Flygtekniker H Lindholm, löjtnant L. Rittby, kapten S L W Sollenberg, flygtekniker S Öqvist, löjtnant S A V Sjöstrand, flygplanmästare F S Frelin, flygtekniker B Pettersson. Främre raden: Löjtnant F I Hedlund, kapten S-E Everstål, fanjunkare T V Bengtsson, (helt skydd) flygtekniker S Hedström och flygtekniker S-E Ytterström.





Svensk SK 16 på väg till Libanon. Flygplanet passade dock inte för uppgifterna där. Inget bra spaningsflygplan och med för kort flygräckvidd. Blev sålunda utbytt.

mellan olika religiösa sekter, klaner och befolkningsgrupper i Libanon gjorde bilden än mera otydlig. När dessutom passivitet från militära organ, tull och polis främjade allsköns laglöshet, hamnade observatörerna i en hopplös situation med en alltmer beskuren handlingsfrihet.

I det läget beslutade FN att upprätta flygande observationsposter. Framställan om en sådan flygggrupp gjordes bl a

till Sverige. Efter att regeringen givit sitt medgivande skickades fyra SK 16 med piloter och markpersonal till Libanon. En samtidig förfrågan till Norge resulterade i två helikoptrar med besättningar. Chef för det svenska FN-förbandet blev överstelöjtnant **Rolf Westerberg**. Svenskarna kom med sina vitmålade och FN-märkta SK 16 till Libanon den 1 juni 1958 beredda att omedelbart börja verka. Förutom Rolf

Westerberg och andra mycket erfarna piloter, många av dem rutinerade underofficerare i flygtjänst, bestod gruppen av erforderlig personal för markbetjäning av flygplanen.

Uppgiften för UNOGIL Air Service var att bedriva flygspaning dygnet runt för att fastställa om infiltration pågick över gränsen eller mot kusten. Verifiering skulle ske med hjälp av flygfotografering. Flyggruppen skulle dessutom



samverka med markstationer, fordon och markpatruller. En annan uppgift var räddningstjänst.

Under perioden juli-augusti var den svenska flyggruppen flitigt i elden. Man flög 85 timmar per man och månad. Behovet av förstärkningar insågs tidigt. Sådana tillfördes också efter hand. När organisationen var klar bestod den av sex helikoptrar, tolv konventionella flygplan och 90 man. Totalt bestod UNOGIL av 600 man. Av dessa var 81 svenskar.



Svensk besättning gör sig redo för spaningsflygning över Libanons karga landskap. Flygpassen var långa och inte ofarliga.

Ett av FN:s Cessna-flygplan klargörs, dvs tvättas, före nästa rekognosceringsflygning. Hangaren är prydd med FN-flaggan.

SK 16 byts ut

SK 16 visade sig inte särskild lämpad för operationerna i Libanon. I grunden ett skolflygplan saknade flygplanstypen de kvalitéer som krävdes, bl a förmåga till kortfältsländningar samt prestanda för långa räckvidder.

SK 16:s sikt nedåt var dessutom begränsad genom den låga



av alla parter, dröjde det innan läget stabiliserades. Förutom infiltrationskontrollen fick UNOGIL även en pacificeringsuppgift. Där spelade flyget inte så stor roll, men hade en lugnande inverkan.

dig för beskjutning från marken, ofta bara för nöjes skull ... I nio fall blev det träff i flygplanen, och i två fall träffades piloter.

Det svenska flygvapnets insatser i Libanon förde det goda med sig, att FN snabbt fick besked om vad som skedde vid gränserna. FN kunde härigenom ta död på de rykten och vilseledande uppgifter som cirkulerade. FN kunde därmed stärka sin förhandlingsposition när det slutligen kom till fredsförhandlingar.

● ● **Inte riskfritt.** – Totalt flög UNOGIL Air Service under sina sex månader 1.176 företag med en sammanlagd flygtid av 2.850 timmar, varav 662 med helikopter. Flygningarna var inte riskfria. Flygplanen utsattes stän-



ving-
place-
ringen. I slutet av augusti flögs därför de svenska planen hem och ersattes med den mera lämpade Cessna L-19A Bird Dog, också ett högvingat enmotorigt flygplan men med fem timmars "uthållighet" och förmåga att utnyttja korta banor för start och landning. Tack vare Bird Dog blev det möjligt att kontinuerligt hålla ett flygplan i luften. Varje punkt på gränsen kunde överflygas var tredje timme. Helikoptrarna, av typ Bell 47, utnyttjades för räddningsuppdrag samt sambands- och observationsflygningar. De bemannades huvudsakligen med italienska besättningar.

När oppositionen mot den kristna falangen i Libanon i slutet av året nått sitt mål borde egentligen FN-operationen slutförts, men eftersom den tidigare regeringen klamrade sig fast vid makten och den nya inte accepterades

Den i Libanon tjänstgörande räddnings- och sambandshelikoptern Bell 47 var licensbyggd av italienska Agusta och benämndes H 13H. De flögs av italienare.

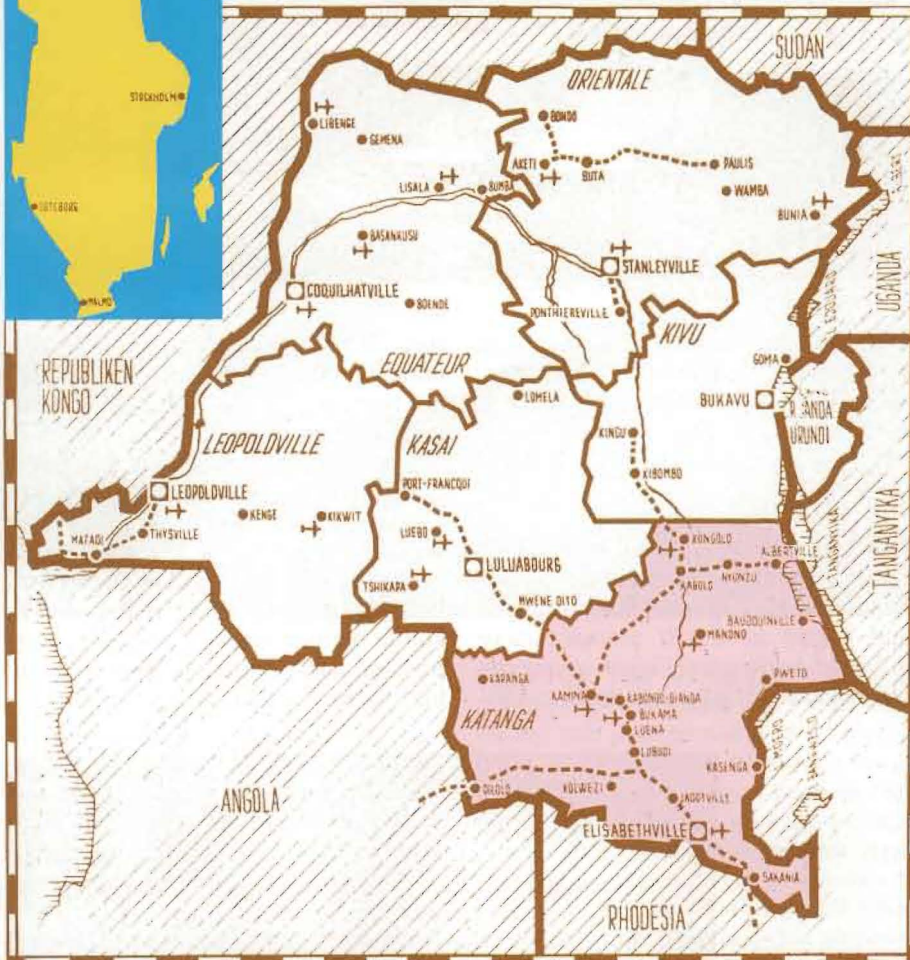


KONGO

TECKENFÖRKLARINGAR

- ◻ = PROVINSHUVUDSTAD
 - = ANNAN STAD
 - = JÄRNVÄG
 - ✈ = FLYGPLATS
- 0 10 20 30 40 50 MIL

Ovan: Första totalhaveriet (16 mars 1962). Hjälmén räddade pilotens liv. Banljusen hade slocknat; motorpödraget vid landningen missbedömdes.



Ovan: Karta av dåvarande Kongo med Katanga norr om Rhodesien.

Nedan: En av flygvapnets J 29:or uppställd i skyl på Kamina-basen.



Med Tunnan i Afrika



Löjtnant Hans Norberg gör sig klar för nytt uppdrag.

Efter Libanon skulle det bara dröja några få år innan svenska flygvapnet ånyo kom att engageras i en av FN ledd fredsoperation. Den gällde Kongo, det som i dag är Zaire.

Efter ett mångårigt belgiskt kolonialstyre proklamerades den självständiga republiken Kongo den 30 juni 1960. Kongo var emellertid otillräck-

ligt förberett. Omedelbart före självstyrelsen innehade belgarna huvuddelen av de administrativa befattningarna, medan kongolesiska tjänstemän endast återfanns i de lägsta nivåerna. Det var således bäddat för maktkamp.

De första tecknen på oroligheter visade sig redan efter två dagar med uppblossande stamfejder. Den kongolesiska nationalarmén upphörde att fungera när europeiska officerare ersattes med okvalificerade kongolesiska före detta underofficerare. I det kaos som följde dödades många européer, medan andra flydde i panik. Belgarna satte in trupp för att stävja oroligheterna men nådde bara begränsade framgångar. Situationen försämrades ytterligare när den kopparrika provinsen Katanga den 11 juli förklarade

sig självständig. Provinsledaren Moise Tshombe ansökte genast om belgisk militär hjälp.

Den 14 juli uppmanade FN:s säkerhetsråd den belgiska regeringen att återkalla sina trupper. Samtidigt beslutades om insats av FN-trupp för att hjälpa den kongolesiska regeringen att upprätthålla lag och ordning. Trupperna började tillföras redan dagen därpå och kom att stanna i fyra år. Ett av bidragsländerna var Sverige, som skickade sin Gaza-bataljon. I februari 1961 beslutade FN att den utländska militära och paramilitära personalen i Katanga skulle avlägsnas. Öppna strider utbröt i september när Tshombes gendarmer försökte hindra aktionen med våld. Under dessa strider förfoga-

de Katanga över en liten men effektiv flygstyrka, bestående av ett jetdrivet Fouga-plan samt ett tiotal småmaskiner, vilka flögs av vita legopiloter. Denna lilla flygstyrka åstadkom stor förvirring hos de civila besättningar som FN kontrakterat för att utföra huvudsakligen transportflygningar. För FN stod det snabbt klart att eget stridsflyg måste tillföras för att skydda det egna transportflyget och markförbanden.

F 22 skapas

Redan på våren 1961 hade FN diskuterat insats av stridsflyg. FN-ledningen ►



En fyrgrupp J 29 Tunnan över kongolesisk terräng. Svenskarnas resoluta handlande skapade behövlig respekt.



De första "FN-Tunnorna" var av typ J 29B (uttagna ur flygvapnets tjänst). Det imponerade stortigen när de två rotarna på exakt utsatt tid landade och därefter var stridsberedda.

Foto: Per Björkner



Svensk radarstation, PS 41, vid Kamina-basen. En ovärderlig utrustning för svenskarnas luftoperationer.

var emellertid tveksam, eftersom Kongomandatet inte tillät offensivt våld. Efter att striderna intensifierats och FN:s dåvarande generalsekreterare Dag Hammarskjöld under en inspektionsresa omkommit i en mystisk flygolycka, gjorde FN ändå i september 1961 en framställan om stridsflyg till Sverige, Etiopien och Indien. Framställningen till Sverige bedömdes på tjänstemannaplanet vid UD som utsiktslös. Den gick emellertid igenom osedvanligt snabbt, eftersom dåvarande försvarsministern Sven Andersson ansåg insättandet av stridsflyg både militärt och operativt genomförbart

samt nödvändigt. ÖB delgavs regeringens beslut den 22 september, varvid han beordrade chefen för flygvapnet att i samråd med chefen för försvarsstaben organisera och sända iväg en flygstyrka.

I flygvapnet hade man lyssnat "med örat mot rälsen" och redan den 21 september skickade dåvarande organisationsavdelningen i flygstaben ett telex till FN:s högkvarter i Kongo att förberda baseringen av en femgrupp J 29B "Flygande Tunnan". I en särskild kravlista angav man, vis av erfarenhet, att förbandet skulle ledas av en svensk officer. Andra krav var en övervak-

ningsradar, JP-1 jetbränsle, olja och syrgas, transportflygplan för ombaseringar och förnödenhetstransporter, fordon, samband och kartor.

Alla krav kunde tillgodoses utom radarn, vilken fick tas med från Sverige. Under tiden var flygstaben sysselsatt dygnet runt med att rekrytera personal, räkna fram ammunitionsbehov och behov av reservdelar och stationsutrustning samt att förbereda nedflygningarna. Redan den 25 sep-



F 22:s radartropp.

tember kunde den första förbandsordern undertecknas; en enastående bedrift av flygstabens stabsofficerare!

● ● **Ombaseringen.** – Ombaseringen till Kongo komplicerades av politiska förhållanden. Enklast hade varit att flyga utefter en västlig rutt. Man tvingades emellertid att i stället flyga via bl a Österrike, Grekland, Egypten, Sudan, Etiopien och Brittiska Östafrika (nuvarande Uganda). Den 30 september startade fem stridsladdade J 29B från Barkarby. De flög den 1.200 mil långa sträckan till Leopoldville i västra Kongo där man enligt planerna exakt på sekunden landade den 4 oktober. Efter landningen förklarade FN:s flygchef, överste **Sven Lampell**, de fem planen beredda för omedelbar insats! Den snabba förflyttningen väckte internationell uppmärksamhet.

Den 8 oktober ombaserades F 22, som blivit förbandets officiella benämning, till Luluabourg i Kasai-provinsen, där man inrättade sig på svenskt vis med flygplanen spridda och undångömda. Basen krävde stora förberedelser eftersom den inte använts på länge. Den svenska personalen fick den dock i acceptabelt skick på några få dagar. F 22 fick tre huvuduppgifter: *luftstrid, attack* mot flygfältsinstallationer samt *närsamverkan* med markstridskrafter. Den operativa för mågan begränsades av höga temperaturer och kort banlängd. Startvikten begränsades till 7.500 kilo, vilket innebar 200 liter i vardera extratanken, 4 x 170 akanpatroner samt 8 x 15 cm attackraketer.

På väg till Kongo mellanlandade J 29-piloterna fyra gånger för tankning m m + övernattningar. Utlänningarnas intresse för Tunnan var påfallande.

Den första insatsen

I slutet av oktober anföll nationalkongolesiska förband Katanga på två fronter. Angreppet blev ett stort fiasko. Katangeserna förstod nämligen att utnyttja sitt diminutiva flyg på ett skickligt sätt. FN fick därför i uppdrag att utarbeta en plan som gick ut på att lämna visst flygunderstöd till kongoleserna samtidigt som ett av FN tecknat vapenstillstånd med Katanga inte fick kränkas! Uppgiften löstes genom att utnyttja F 22:s psykologiska verkan. FN deklarerade att allt flyg i gränsområdet skulle skjutas ned. Inte med ett ord antyddes FN-flygets begränsade möjligheter.

Från transportflygplan som patrullerade längs gränsen skulle startorder ges till F 22 som hade högsta beredskap. Med hjälp av transportflygplanens radio skulle våra svenska FN-29:or ledas till visuell kontakt. Detta var ju decennier före AWACS och S 100B (d v s radarspanings- och stridsledningsflygplan). Inte oväntat blev det aldrig några konfrontationer med katangesiskt flyg. Men FN hade ändå vunnit sina syften; nationalarméns moral stärktes och katangeserna skrämdes på flykten av de svenska "Tunnorna".

Samtidigt imponerade J 29:ans fältmässighet på utländska bedömare. De tog bara fem minuter från startorder till det att planen befann sig i luften,

trots att förarna befann sig i omklädningsrummet! "Gränskriget" upphörde först den 14 november.

●● I början av december 1961 igångsatte katangeserna en sedan länge planerad offensiv mot FN. Deras plan gick ut på att isolera FN-förbanden för att sedan anfälla dem ett efter ett. Bl a var den svenska bataljonen i Elisabethville, FN:s starkaste fäste i Katanga, hårt trängd. F 22:s uppgift var att slå ut det katangesiska flyget. Uppgiften löstes redan i inledningen av den katangesiska offensiven. Första uppdraget ägde rum den 6 december. Fyra 29:or startade från Luluabourg och anföll kraftigt försvarade katangesiska flygfält i Kolwezi. Anfallet var inte riskfritt. Efter landningen konstaterades att de svenska planen fått åtskilliga träffar.

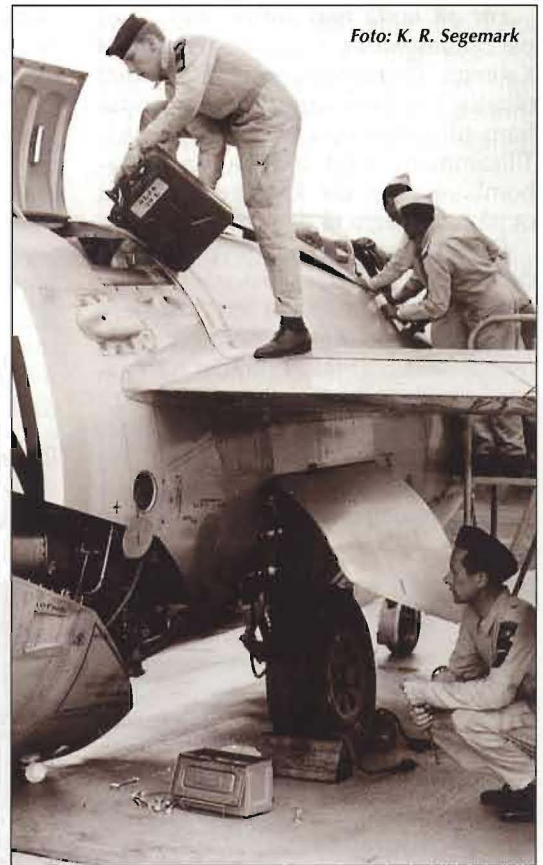
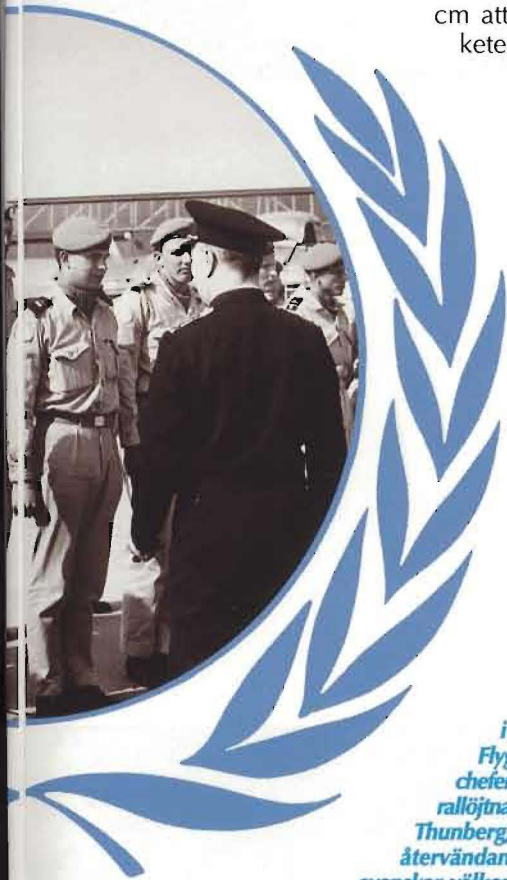


Foto: K. R. Segemark



Bilden i mitten: Flygvapenchefen, generallöjtnant Lage Thunberg, hälsar återvändande FN-svenskar välkomna till Sverige på F 8/Barkaby, 1963.

Två FN-Tunnor med såväl fransk som engelsk FN-text.



FN-Tunnorna var stryktåliga och fältmässiga. De lämpade sig utmärkt även för insatser i Afrika-miljö. Rönte stor uppskattning. I FN-kretsar.

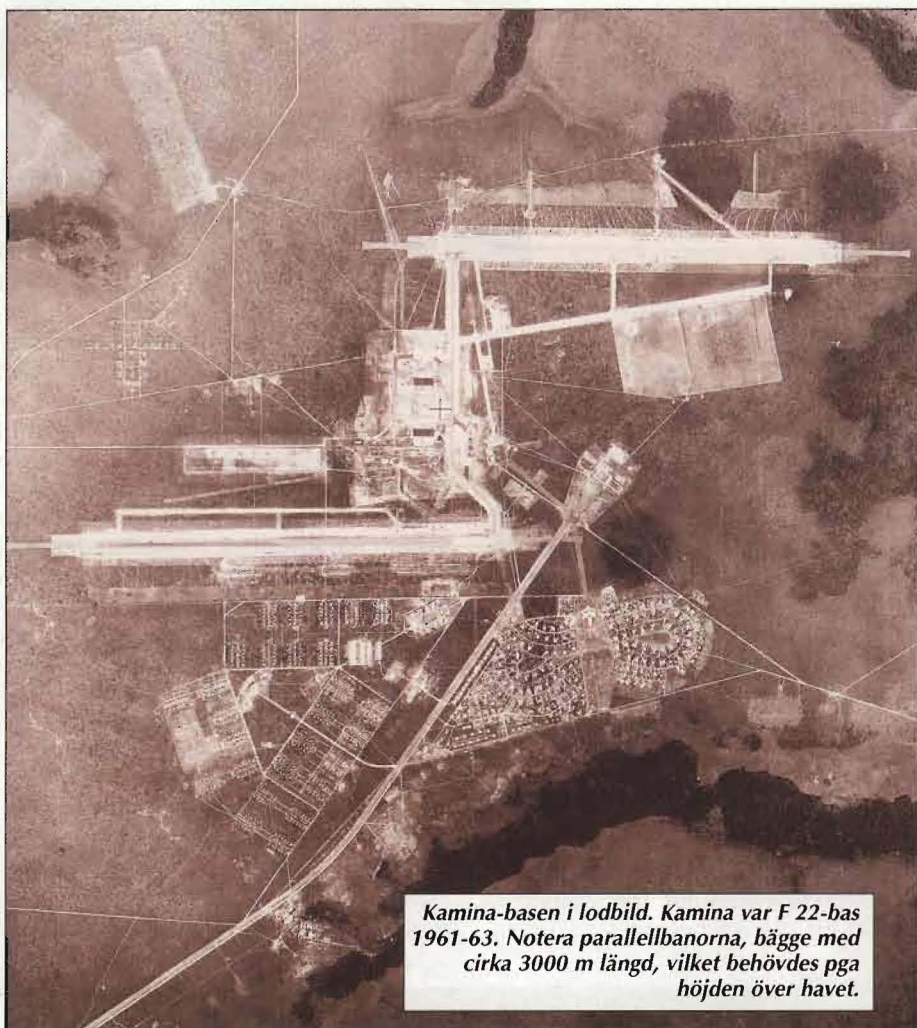
För att korta ned anflygningsvägar-
na ombaserades F 22 till Kamina i
Katanga. Ursprungligen tänkt som en
tillfällig bas kom Kamina att användas
fram till förbandets avveckling 1963.
Tillsammans med indiska Canberra-
bombare slogs det katangeiska flyget
ut på bara några få dagar.

Omedelbart efter uppgiftens lösande
sattes 29:orna in i nordöstra Ka-
tanga för att undsätta ett kringränt
indiskt förband. Katangeserna drog sig
omedelbart bort från området när plan-
nen visade sig. Samtidigt undsattes
den hårt trängda markstyrkan i Elisa-
bethville genom attackanfall mot for-
donsanhopningar, lok, stabsplatser och
oljeanläggningar i området. Vidare

skicklighet och uthållighet. "Tunnan"
bevisade att den inte bara var byggd
för "arktiska" förhållanden utan också
för tropikupprädande. En annan för-
klaring till den höga tjänstbarheten
låg i att man, till förtret för vissa FN-byrå-
krater, hade en direktkanal till F 8 i
Barkarby för anskaffning av bl a re-
servdelar. Denna unika samverkans-
linje fungerade året om, dygnet runt.

Nödvändig förstärkning

Decemberstriderna 1961 och fortsatt
oro 1962 visade att de ursprungliga fem
J 29B inte räckte. FN-ledningen i Kongo



**Kamina-basen i lodbild. Kamina var F 22-bas
1961-63. Notera parallellbanorna, bägge med
cirka 3000 m längd, vilket behövdes pga
höjden över havet.**

skyddade man startande och landan-
de transportflygplan mot beskjutning
från marken genom att trycka ned det
katangesiska gendarmeriet. Många
svenska FN-soldater har berättat om
den lättnad de kände när "Tunnorna"
svepte över deras huvuden. Striderna
avslutades den 16 december med full-
ständig framgång för FN, tack vare
personalen vid F 22.

Under hela detta kritiska skede
uppvisade de svenska 29:orna hög
grad av tjänstbarhet. Den låg hela
tiden på närmare 100 procent, tack
vare den svenska markpersonalens

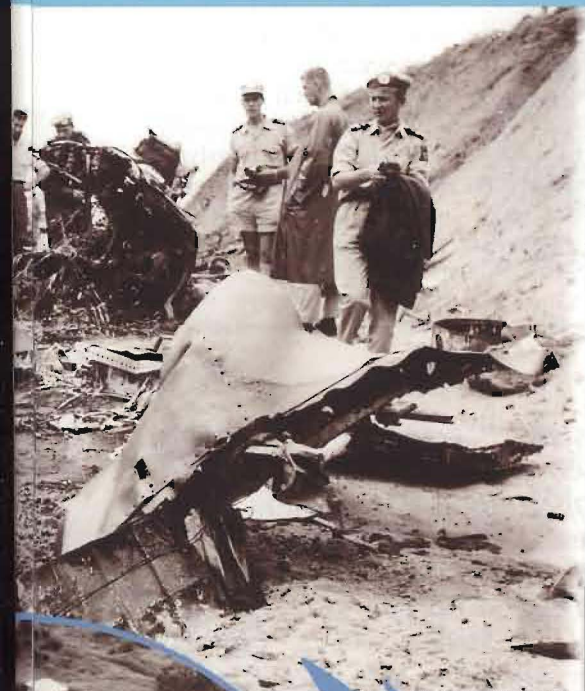
insåg dessutom ganska snart behovet av
spaningsflyg för att bland annat resultat-
fotografera. Funderingarna nådde Sverige
i april 1962. Genast uppkom frågan
om "Tunnans" spaningsversion, S 29C,
och dess navigeringsutrustning. Den
saknade radiokompass och navigerings-
systemet PN 50/A gick inte att utnyttja,
eftersom det i Kongo saknades flygfyrar.
Därför rekommenderades spaningspilo-
terna att uppträda i sammanhållna för-
band med radiokompassförsedda J 29B.
Härigenom föddes den symbiotiska
samverkan mellan spaningen och jakt-
attacken som sedermera skulle bli så

**Resterna av en av J 29:orna tillin-
gjord Vampire Trainer beskådas
av svensk och iransk FN-personal**



**Ovan i mitten:
Spaningsfoto av
förstörd järnvägsbro;
januari 1963.**





karaktäristisk för flygoperationerna i Kongo.

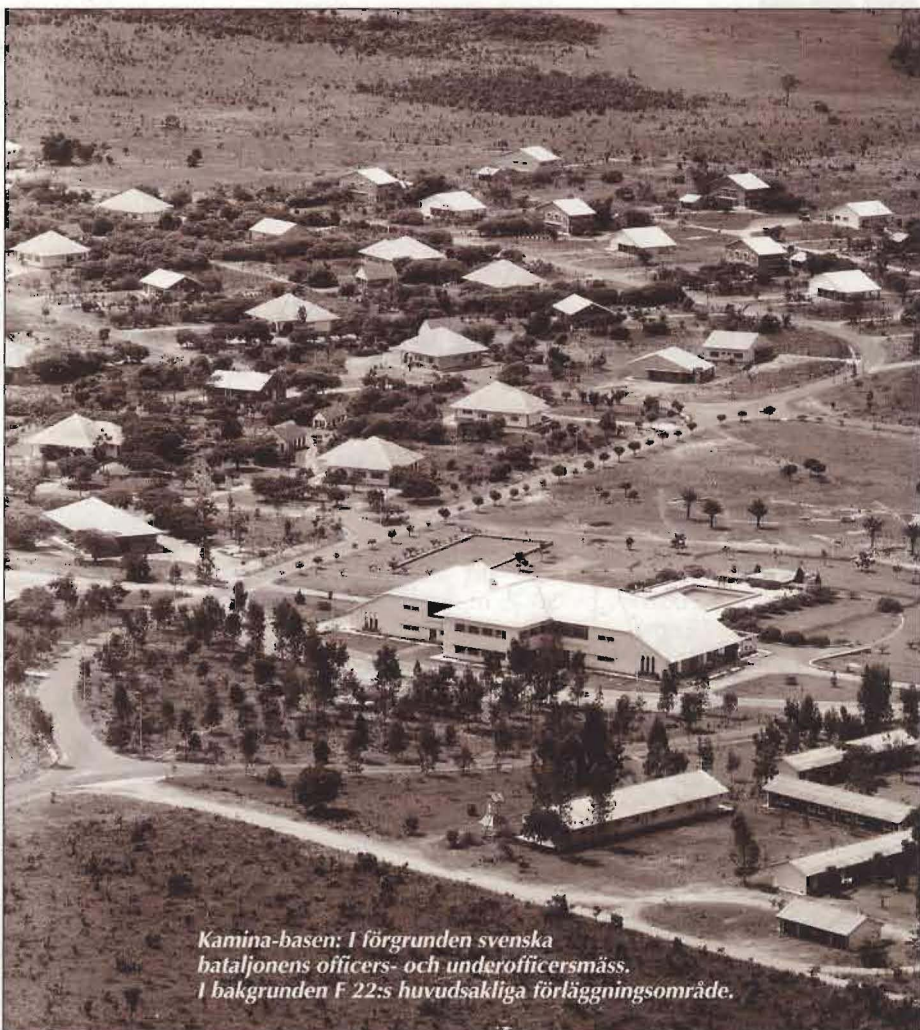
Framställan om spaningsflyg kom i juli 1962. Chefen för flygvapnet meddelade att två "Tunnor" i spaningsutförande kunde ställas till FN:s förfogande. Regeringen gav sitt medgivande och de två spaningsplanen fraktades till Kongo i oktober i amerikanska transportflygplan. Efter slutmontering på Kamina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

Under våren hade man även diskuterat att förstärka den svenska jaktflygkomponenten. Tanken var att skicka

november 1962 gav efter för FN:s begäran. Ungefär samtidigt fick FN löfte från Italien, Filippinerna och Iran om jaktflyg. Etiopierna hade dessförinnan, utan förvarning, lämnat scenen och flugit hem.

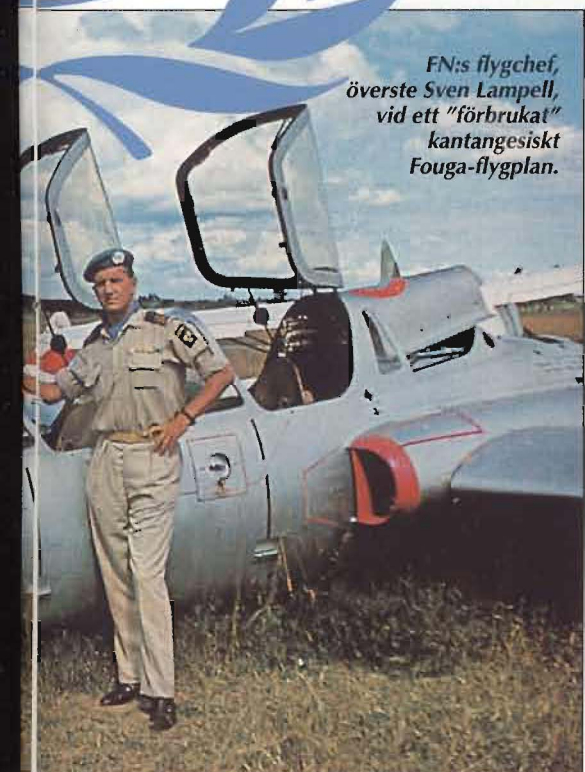
Slutstriden – "Stressen"

I december 1962 utvecklades samma mönster som ett år tidigare. Reorganiserade och förstärkta gick det katangesiska flyget till anfall mot FN på julfotonen 1962. F 22 gick omedelbart till aktion. Uppgiften att slå ut det katangesiska flyget löstes på två dagar. I stän-



Kamina-basen: I förgrunden svenska bataljonens officers- och underofficersmäss. I bakgrunden F 22:s huvudsakliga förläggingsområde.

FN:s flygchef, överste Sven Lampell, vid ett "förbrukat" kantangesiskt Fouga-flygplan.



hem de etiopiska och indiska förbanden och låta svenskarna ensamma vara kvar, eftersom de visat sig mest effektiva. Indierna hade svårt med reservdelsförsörjningen medan etiopiernas deltagande, som var en eftergift mot det svarta Afrika, inte höll måttet.

En första framställan till Sverige om ytterligare jaktflyg kom i juli, men regeringen tvekade på grund av FN-operationernas alltmer offensiva karaktär samt de ökande kostnaderna. Det var först efter att läget i Kongo undergått ytterligare försämringar som den svenska regeringen den 22

diga attacker anföll J 29:orna flygfälten i Kolwezi och Jadotville. S 29:ornas resultatfoton visade att katangaflyget helt utraderats, vilket i sin tur innebar att FN:s markstridskrafter utan hot från luften kunde genomföra de operationer som slutligen knäckte Katangas motståndskraft. Konfrontationen mellan FN och Katanga avslutades med ett brett upplagt markanfall den 21 januari 1963 med "Tunnorna" som skyddande paraply. Därefter stabiliserades läget i Kongo.

I april flög fyra 29:or tillbaka till Sverige. De återstående planerna sprängdes

på platsen när order kom i augusti 1963 att FN:s stridsflyg skulle upphöra.

Genom sin insats i Kongo bidrog svenska flygvapnet till att förhindra uppkomsten av allvarliga strider och uppfyllde därmed målet att föra operationerna i riktning mot ett för alla inblandade parter någorlunda hyggligt slut. Detta dessutom utan egna förlus-

ter. Det sätt på vilket F 22 löste uppgiften har fått många erkännas ord. En utländsk flygattaché i Leopoldville sammanfattade det på följande sätt:

– Jag anser att de operationer som den svenska flygggruppen har utfört är toppen av vad som kan utföras med en modern flygstyrka. Skickligheten

hos förarna och markpersonalens förmåga att hålla flygmaterielen istånd är fullkomligt enastående och torde inte kunna överträffas. Jag vet inget exempel i modern tid när en liten flygstyrka har kunnat åstadkomma så avgörande resultat.

De enda som inte förvånades var svenskarna själva!

Känslan

att vara

Dåvarande fältflygare Tönnes Finke (F 4/Östersund) berättar här för FlygvapenNytts läsekrets om några upplevelser och erfarenheter som stridspilot vid F 22.

stridspilot på riktigt

Efter många ovissa timmar skulle vi nu äntligen få ge oss iväg på det första anslaget mot Kolwezi, där Tshombe hade huvuddelen av sitt flyg baserat. Kl 06.35 startade de sex J 29:orna, som leddes av major **Olle Lindström**. Lasten var fullladdade automatkanoner plus åtta 15 cm sprängraketer.

Vi "gröngölingar i Kongo" som anlänt bara ett par veckor tidigare fick naturligtvis stanna på marken första passet. Vi utnyttjade tiden till att ytterligare studera fotobilderna över anfällsmålet. Sedan bar det iväg upp till tornet för att lyssna på radiotrafiken. Snart hördes anrop till Kamina för QDM. Vi kunde konstatera att alla kamraterna var på väg hem igen. När flygplanen rullat in i värnen var vi naturligtvis där.

Vid granskning av de hemkomna "Tunnorna" togs vi snabbt ur villfarelsen att det hade rört sig om skolskjutningsövning. En kula hade gått rakt igenom kabinen på major Lindströms plan två decimeter framför huvudet. Flera andra plan hade skottskador i vingar och kropp. Det var tydligen en del fientlig motverkan ...

Medan våra jättebra tekniker åter gjorde flygplanen klara diskuterade vi insatsens erfarenheter. Vädret hade varit det sämsta tänkbara, 50-75 m i molnbas. Raketerna gick självfallet därför inte att använda utan det fick bli akananfall. På så låg höjd är naturligtvis flygplan mycket sårbara även för handvapeneld. Det fick vi nog så talande bevis för.

● ● Nåväl, äntligen var det då min tur. Jag fick gå som rotetvåa åt fältflygare **Gilbert Casselsjö** och det var samtidigt mitt första pass i Kongo. Efter en nervpirrande lång startsträcka på 2.500 m var vi äntligen i luften. Nu gäll-

de det alltså. Redan på långt håll kunde jag se målet. Det rök friskt av oljebränder.

Vi valde ut våra mål och gick till anfall. För mig var första målet en Vampire, som stod i ett värn. Efter att för tredje gången ha kontrollerat att alla knappar var rätt tillslagna gick jag in i den första dykningen. Jag kom på mig själv att krypa ihop så mycket som möjligt bakom frontrutan – hade kulhålet genom kabinen på major Lindströms plan i färskt minne.

Ruteresset på målet, tänk på kulan, har du rätt fart? Nu! Iväg med första salvan! Rotechefen rapporterade något

plus. Efter ett anfall till var Vampiren förstörd. Sedan anföll vi stationshuset i kolonn. Efter vardera två anfall var det absolut obrukbart.

Munnen kändes torr och sträv. På med akan. Målen, som fototolken fanjunkare **Wesslén** hade visat oss vid briefing, anfölls allt eftersom de dök upp ur bra anfallsvinkel. På med pricken, en skur, upptagning och nytt läge för nästa mål.

– Firefly 23 från 18 vi återvänder, jag har ganska svåra skottskador i fälttankar och vingar, rapporterade rotekamraten Gilbert.

● ● Efter en sista blick på det förstörda fältet styr vi hemåt. Min rotechef hade

"Ja grabbar, det här är inte några märkvärdiga saker, vi får väl ta det som en tillämplad skolskjutning där hemma, lycka till." Med dessa ord avslutades briefing med flygstyrkan den 29 december 1962 kl 06.15 av överste Dick Stenberg, som anlänt från Leopoldville.

Major Olle Lindström i sin skottskade J 29



två stora hål i höger fälltank och i flygplanskroppen. Jag tyckte själv vara oträffad. *Pang!* Plötsligt börjar mitt plan vibrera våldsamt. Stannade mitt hjärta två slag? Min första tanke var turbin-skovelbrott. För mitt inre såg jag redan hur de fruktade infödningarna och gendarmera dansade stora mid-dagsdansen med mig som huvudfigur.

Nu gällde det att ta det kallt. Av med fälltankarna, hissa och dra av gasen. Motorn gick åter normalt men tyvärr endast under planflyktsvarv. Min rotechef hade informerat Kamina-basen och helikoptern hade

Notera skotthål i frontrutan.



FN-rote J 29 Tunnan eskoterar transportflygplan.

Foto: Gilbert Casselsjö

larmats. Självt satt jag och räknade. Skulle jag nå fram? Skulle motorn orka? Vad var det för fel? I Sverige går det alltid att hoppa i värsta fall, men här blev man plötsligt påtagligt medveten om vad det innebär att flyga över fiendeland. Att man inte hade någon misskund att vänta av våra motståndare var fullt klart. Vår popularitet var inte så stor hos dem, allrahelst inte efter dagens övningar.

Men mil lades till mil fast det stadigt bar av nedåt. Det kanske skulle gå. När det är tre mil kvar till basen får jag ögonkontakt med helikoptern. På mitt anrop om han hade kontakt kom det tryggt: "Ja-ja-mensan morsan e' me' dej, det vet du." De orden kändes lugnande och hjärtat flyttade ned till rätt våning igen. Höjden

räckte till landning på lång final och äntligen "satt" jag på banan.

Sällan har en läsk smakat så bra som efter den flygningen. Inom parentes kan nämnas att motorfelet var endast att generatorn hade tappat lagren. Hädanefter tycker jag inte att skämtteckningar som visar vita män i grytor hos kannibaler är särskilt lustiga.

● ● Hela dagen gick våra "Tunnor" med sin förstörelsebringande last mot Kolwezi. När kvällen kom var Tshombes flygvapen en saga blott. Man kan nog säga att F 22 gjort sitt jobb väl. Dagen efter patrullerade vi alla omkringliggande flygfält för att hitta eventuellt undkomna flygplan. Fältflygare **Jönsson** (F 4) och jag hittade för vår del ett Harvard-plan undan-gömt i Jadotville. Det sköt vi

naturligtvis genast sönder.



Foto: K.R. Segemark

Snabb-briefing på plattan före nästa flygning.

Om man nu ser tillbaka på "stressen" så är det ett par saker som man i egenskap av flygare vill minnas av poängtera. Vad jag personligen mest uppskattade var den oerhörda nytta vi hade av spaningsflyget. Med det utmärkta bildmaterialet vi hade till vårt förfogande var det aldrig något tvivel om vilka mål som skulle anfallas hur gömda de än var. Fastän det var mitt första pass i Kongo var det ingen som helst svårighet att orientera sig och lokalisera målen. Det säger rätt mycket att alla riktiga flygplan blev förstörda, men inte en enda "dummy" anfölls.

Vi upphörde aldrig att förvånas över vilket otroligt arbete fanjunkare **Carlsson** (F 1) och hans grabbar på stationen presterade. Hur de kunde trolla fram plan så snabbt, iordningsställda efter skottskador genom motorkåpor och utloppsdelar, var för oss en gåta. Törs man gissa att rekordet i att byta utloppsdel innehas av F 22? Med beundran minns jag bilden av vår vapenmästare **Fors** (F 10) som åkte emellan planen och frågade på sin sjungande dialekt och med ett stort leende: "Har du skjutit slut?" Han och hans mannar fick nog göra rätt för grötsaltet de dagarna, den saken är klar. Över huvudet taget rådde det en otrolig aktivitet de dagarna vid F 22.

● ● Att inte nonchalera den finkalibriga elden från handeldvapen även när man flyger ett så snabbt plan som 29:an är också en erfarenhet. Här kan man verkligen tala om att liten tuva ofta stjälpert stort lass.

Data om "stressen"

Den 28 december 1962 startade den egentliga "stressen" i Elisabethville, då Tsombes gendarmar öppnade eld utan att FN-trupperna besvarade elden. Hela dagen låg F 22:s flygstyrka i högsta beredskap. I högkvarteret försökte man i det längsta undvika krigshandlingar, men den av Tsombe startade lavinen stod inte att hejda.

Natten till den 29 blev mycket orolig med ordergivning för kommande dag. Från HQ i Leopoldville anlände överste **Dick Stenberg** med uppgift att från Kamina direkt leda verksamheten. Det stod på ett tidigt stadium

klart att Tsombes största flygfält Kolwezi-Kengere skulle bli målet.

Morgonen den 29:e rådde dåligt väder men samtliga sex J 29:or och en S 29 kunde starta. Företaget leddes av divisionschefen major **Olle Lindström** (F 4/Östersund) med följande flygförare: kapten **Christianson** (F 5/Ljungbyhed), fanjunkarna **Barthelsson** och **Jönsson** (F 4/Östersund), **Casselsjö** (F 13/Norrköping) och **Nordström** (F 10/Ängelholm). Förare i spaningsflygplanet var fanjunkare **Norlund** (F 11/Ny-

köping). Vädet över Kolwezi var uselt med en högsta molnbas på 70 m.

Operationen mot Kolwezi lyckades bra såväl den 29:e som den 30:e kunde man senare konstatera tack vare spaningsflygbilderna.

Den uttagna flygtiden imponerade. Under de första sex dagarna av stressen flögs 150 timmar, vilket fått utländsk flygexpertis att häpna, speciellt då man tar i beaktande att åtta flygplan av sammanlagt tio fick skador vid olika tillfällen.

Speciell eloge får man ge

den ende "naturlige" spaningsflygaren vid F 22, fanjunkare **Jan Norlund**, som haft heltidsverksamhet med att fotografera resultatet av sina kamraters insatser. Att det inte var helt riskfritt att passera ett flygfält som Kolwezi bevisas av att han vid ett tillfälle fick ett skott i en kamera. Att operationerna haft stor hjälp av spaningsresultaten visas bl a av att ett mycket skickligt maskerat flygplan kunde upptäckas på flygfotografi.

Utöver tidigare nämnda deltog fanjunkare **Finke** (F 4/Östersund) och **Gustavsson** (F 16/Uppsala) i operationerna.

"Lätta divisionen"

Parallellt med F 22 fanns ett annat flygförband med svensk flygvapenanknytning i Kongo. Det var en under FN-högkvarteret organiserad enhet med helikoptrar av typ Sikorsky S-55 och mindre, enmotoriga transportflygplan av typ de Havilland Otter och Beaver. De var huvudsakligen avsedda för transporter av personal och materiel samt sambandsflygningar. Förpersonalen var i stor utsträckning rekryte-

rad ur flygvapnet. I antal var de flera än i F 22.

Enheten benämndes "Light Aircraft" ("Lätta divisionen") och genomförde ofta synnerligen strapatsrika flygningar under mycket svåra förhållanden. Till ytan var Kongo mer än tre gånger så stort som Sverige. Avsaknad av tillförlitliga navigeringshjälpmedel – förutom en och annan sporadiskt fungerande radiosändare för pejlingar – och brist på kartor ställde stora krav på skickligheten att navigera enbart med hjälp av klocka och kompass. Det fanns dessutom inte förberedda stråk

för start och landning. Ofta tvingades man använda oröjda fält eller väg-stumpar. Det var heller inte ovanligt att planen utsattes för beskjutning från marken med finkalibrig eld.

Light Aircraft-gruppen gjorde berömvärda insatser i Kongo. Så mycket mera anmärkningsvärt var detta, då flera av piloterna hade mycket begränsad flygerfarenhet innan de sattes i tjänst; bara några hundra timmar.

1970, när vi firade FN:s 25-årsjubileum, erhöll FlygvapenNytt några minnesrader från Kongo-tiden av dåvarande presschefen vid F 12, major Goblin Björklund. Han ingick under tiden 20 juni 1960 - 20 januari 1961 i Sveriges första FN-trupp i Kongo. Dåvarande redaktionsledningen beslöt att publicera delar av Goblins minnen. Av nu bortglömd orsak blev texten överstående. Tills nu.

"Light Aircraft"

Bushflygare i FN-tjänst



Den första, svenska FN-truppen i Kongo här vid hemrens mellanlandning på Kastrups flygfält i januari 1961. Författaren Goblin Björklund bär tropikhjälm.

Det fanns flygvapenfolk i Kongo långt innan "Tunnorna" sattes in. Den första svenska FN-insatsen i Kongo var en del av den FN-bataljon som förlagts till Gaza. Den beordrades till Kongo i mitten av juli 1960, sedan det brutit ut oroligheter i s a m b a n d med självständighetsförklaringen den 1 juli.

Den 20 juli 1960 flög flygvapnets "teknikergrupp" i Gaza ner till Kongo med uppgift att därstädes klara av FN:s flygtransporter. Gruppen, som leddes av framlidne majoren **Ingemar Vilan-**

der och dåvarande kaptenen **Sven-Erik Everstål**, bestod av stabsofficerare, flygförare och teknisk personal, sammanlagt 28 man. Allesammans ur flygvapnet.

I Leopoldville rädde vid vår ankomst fullkomligt kaos sedan de belgare som skött landet och "rulljangsen" där nästan till 100 procent hade tvingats fly. I hela stadsdelar stod övergivna villor och våningar. Ingenting fungerade och arbetslösheten var så gott som 100-procentig. Stapplande försök gjordes av kongoleserna själva att försöka sköta t ex post, tele och vattenförsörjningen ... men det gick minst sagt "på kryckor".

I detta kaos skulle vi börja arbeta, som sagt svara för FN:s flygtransporter. Landets egna transporter i luften, på floderna och på järnvägarna hade fullständigt klappat ihop. På vägarna färdades



Svensk FN-besättning i en De Havilland Beaver på lågan över Kasafiloden; Kongofilodens största biflöde. Året är 1961.



Foto: Bertil Skogsberg

Inte ens på fält där FN-trupp var baserad kunde man vara säker. Strider kunde pågå ända in på fältgränsen och det hände t o m att FN-trupp (nigeriansk) arresterade en FN-besättning som landade på det fält de var satta att bevaka. Truppen leddes av en sergeant som var högradigt berusad (liksom hela truppen för övrigt) och besättningen hotades till livet genom arkebusering. I två dygn satt de inlåsta i ett minimalt rum till dess någon lyckades "muta" sergeanten med att han skulle få flyga med till "Leo" om FN-soldaterna släpptes.

Även i Leo förekom ofta vägsärrar och arresteringar på väg ut till flygplatsen. Själv undgick jag vid ett tillfälle att bli "honkad" genom att läsa högt (på franska) ur mitt tjänstepass. Soldaten som stoppat mig föreföll imponerad (eller häpen) men bad om passet. Efter att ha studerat det – han höll det upp-och-ner – fick jag det tillbaka eftersom han tydligen förstod att jag inte var belgare.

Det var ett mycket tungt men kolossalt intressant jobb som teknikergruppen hade att utföra.

● ● Otaliga spännande incidenter inträffade. Som t ex när ett meddelande nådde "Leo" om att sovjetiska transportflygplan var på väg från Stanlyville med kongolesisk trupp som skulle stötta upp Lumumba. Han var på "fallrepet" som ledare och Leo behärskades då för tillfället av presidenten Kasavubu. De två drog aldrig jämt och hade sina egna

trupper. Vid det tillfället gick Kasavubus trupp i ställning runt flygplatserna i "Leo" (de var två) och för första (och hittills enda) gången i mitt liv fick vi öva spärrning av flygfält på fullt allvar. Allt som kunde rulla drogs ut på landningsbanan. – De annalkande flygplanen lär ha vänt.

Så småningom förflyttades huvuddelen av teknikergruppen till Kamina-basen i landets sydöstra del. Runt basen härjade balubas, brände byar och "levde rövare" i gott sällskap med de legoknektar som Tsombe anställt i den "fria" staten Katanga. Hela tiden vi flög omkring i området förekom strider, främst stamstrider men även strider mot FN-trupp och kongolesiska regeringstrupper. Åtskilliga fick sätta livet till. Bl a nedgjordes en irländsk armépatrull på tolv man i ett bakhåll. Endast två lyckades fly med svåra skador. En hade bl a en pil i halsen då han svårt medtagen nådde sitt förband tre dagar senare.

● ● Tyvärr hade vi i "Lätta divisionen" en känsla av att vara bortglömda. Så glömda t o m att vi med general von Horns tillstånd fick lov att sända dåvarande kaptenen Gyllensvärd hem till Sverige och försvarsministern för att bli teknikertruppens ekonomiska förhållanden skulle redas upp. Vi hade kommit iväg i största hast och ingen begärde då att vi skulle få veta om vi skulle få någon betalning.

Vi började lite till mans att undra hur det låg till. För varenda övrig svensk soldat i FN-bataljonen där nere var det ordnat på alla vis – genom arméns försorg. Likaså visste våra utländska kolleger redan då de for hemifrån vad som gällde för deras del. Men vi pionjärer från flygvapnet fick inget veta. Visste flygvapnet att vi fanns i Kongo? Planeringen för "teknikergruppen" var inte lika effektiv som den för F 22. Kanske drucknade vår existens genom fokuseringen på kamraterna inom själva F 22? ■



Del av svenska FN-flygstyrkan i Luluabourg hösten 1961 vid sitt Otter-flygplan. Fr v: Kapten Bengt Fredholm, fältflygarna John Eriksson & Bertil Skogsberg samt flygteknikerna Brink & Sven Malm.

man endast i konvoj, eftersom laglösheten bredde ut sig ur det kaos som rådde. Även de uppblåsande stamstriderna gjorde att man aldrig visste var man kunde färdas eller landa med flygplan utan att bli ihjälslagen.

● ● Samtidigt med oss anlände "våra" flygplan, som vi bara sett på "flygplankort" tidigare (Dakota, Otter och Beaver samt helikoptrar) och som vi skulle flyga omkring i landet med (ungefärligen så stort som Västeuropa). Otter och Beaver var enmotoriga flygplan. Flygning med dem var ett mildt vainsinne över områden där hela svenska flygvapnet skulle ha kunnat försvinna utan att det ens var lönt att leta efter dem. Flög man iväg från t ex Leopoldville till en annan flygplats (eller "strip" i djungeln eller buschen) så var man borta utan kontakt med yttervärlden till dess man i bästa fall återkom till "Leo".

Start- och landningsmeddelanden förekom inte, eftersom inga tele- och signalförbindelser existerade till en början. Man visste aldrig hur läget var på fälten eller striparna där man gick ner. Man var som regel beredd att "dra på" igen efter landningen. Det var "attityden" hos innevarnarna som avgjorde om man skulle våga göra uppehåll eller inte.

Foto: Wyn Enqvist



Matleveransmarkeringar på en av våra TP 84:or. Bosnien-insatser.

Generallöjtnant Kent Harrskog, flygvapenchef:

"Sedan 1965, då det svenska försvaret köpte sitt första Hercules-plan, har flygvapnet i en mångfald ställt upp med flygtransporter för FN och olika internationella hjälporganisationer. Det kan gälla hungerkatastrofer som den i Etiopien eller hjälpinsatser under kriget i det forna Jugoslavien. I båda fallen flög/flyger Hercules-flygplanen förnödenheter och mediciner i månader. Sammalunda gäller katastrofhjälp vid översvämningar och jordbävningar jorden runt.

I en värld präglad av alltmer internationellt samarbete ställs ökade krav på transporter och annat i krissituationer. Flygvapnet har stor internationell erfarenhet och är berett att öka sitt engagemang. Även frågan om rent militära insatser studeras."

Flygande samariter

1965 fick flygvapnet sin första TP 84 Hercules, för övrigt den första Lockheed C-130 som levererades till ett europeiskt flygvapen. Potentialen hos denna arbetshäst, med förmåga att bära 20 tons last, insågs tidigt av FN. Det skulle inte dröja länge innan Sverige fick förfrågan att delta i internationellt fredsarbete. Huvudsakligen handlade det om att flyga förnödenheter i form av livsmedel och livsuppehållande materiel till länder som drabbats av hungerkatastrofer.

Under flera år skulle flygvapnet genom sina TP 84 undsätta svältande och utsatta människor, framförallt i Afrika. Flygningarna kom att ställa stora krav på den svenska personalens förmåga att utstå umbäranden. Arbetsförhållandena var ibland olidliga. Flygförhållandena var inte heller alltid de bästa. Både besättningar och flygplan fick tåla mycket stryk, men stod alltid pall.

FN-flygningar i humanitära syften har varit de svenska Hercules-planens



Foto: Åke Svedén

Svenska FN-styrkan (= F 7:s flygtransportkontingent) med TP 84 Hercules i Namibia 1989.



Foto: Åke Svedén

Vid FN-uppdraget i Namibia var TP 84:an vitmålslad. Här körs en transportbil ombord på Hercules-planet.



mest angelägna uppgifter genom tiderna.

Första gången som TP 84:orna engagerades i ett direkt stridsuppdrag var i samband med Kuwait-kriget 1992. Med åtskilliga Hercules-lass transporterades ett komplett fältsjukhus till Saudi-Arabien. Sjukhuset kom lyckligtvis inte till användning i den utsträckning som det var förmodat, men gjorde ändå många livräddande och skadeavhjälpanande insatser.

De FN-flygningar som emellertid mest låtit höra talas om sig är flygningarna till inbördeskrigets Jugoslavien med förnödenheter till den lidande civilbefolkningen. Eftersom dessa flygningar endast har ett humanitärt syfte antogs från början att de kunde genomföras i lugn och ro. Så visade sig snart inte vara fallet.

En första omgång genomfördes sommaren 1992 under tre veckor. Några länder hade då anskaffat VMS-utrustning (Varning- och Motverkans-System) och kunde med denna visa att

hotet mot luftbron ökade för varje dag. Flera av FN:s transportflygplan utsattes för beskjutning. Ett italienskt transportflygplan på fredligt uppdrag sköts ned, varvid samtliga ombord omkom. Händelsen föranledde svenskarna att göra ett temporärt upphåll i hjälpflygningarna. Riskerna var för stora.

Strävan att fortsätta transportererna med livsförnödenheter gjorde dock att Sverige för höga kostnader utrustade några av sina Hercules-plan med motmedelsutrustning för att störa ut framförlallt markrobotar. Hjälpflygningarna återupptogs därefter under tre månader 1994. Iförda skottsäkra västar och med branta s k Sarajevo-landningar lyckades de svenska besättningarna de krigsliknande förhållandena till trots, ändå genomföra sina humanitära flygningar. Flygningarna var mycket riskfyllda och liknade därvid de mest ansträngande F 22-uppdragen i Kongo.

För närvarande utförs endast flyg-

transporter till Split med underhåll till den nordiska bataljonen.

Alltid redo

Den svenska försvarsmakten inklusive flygvapnet har alltid hörsammat FN:s vädjanden om fredsbevarande humanitära insatser och därvid gjort ett mycket rejält arbete som också uppskattats internationellt. Insatserna har ofta gjorts med stora personliga uppoffringar. Dessa uppoffringar väger emellertid ringa mot tillfredsställelsen att göra livet lite bättre att leva.

I flygvapnet ristar vi därför inte in fältslag i vår vapensköld, men i stället namn som Libanon, Kongo, Kuwait och Jugoslavien. Vapenskölden är säkert inte fullristad ... Försvarsmakten kommer även framgent att hörsamma FN:s kallelser när så krävs och att därvid göra sitt allra bästa ... om så bestäms även med stridsflygplan. ■

Foto: Jahn Charleville



Under årets vattenfestival i Stockholm i augusti visade Försvarsmakten upp sig i olika skepnader. Bl a visade flygvapnet, med anledning av FN:s 50 årsjubileum, en i Kongo-stridigheterna på 60-talet insatt J 29C "Flygande Tunna". Den fanns till beskådande på Strandvägen mitt bland bilar och spårvagnar.

I anslutning till denna lilla utexponering ordnades i en biograf ett estradsamtal om FN-insatserna, om hur F 22 löste uppgifterna att handgripligen stifta fred. Följande FN-veteraner ur flygvapnet hördes vittna (fr v): Sven Lampell, Tommy Martinsson, Gilbert Casselsjö, Åke Christiansson och Sven-Erik Everstål.



Foto: Lennart Berns