

Röd Kalle

Nedtecknat av Bertil Bjäre

Förslöv i nov 2008

Som CF10 började jag efter flygdagen 1985 fundera kring vad som redan då kunde vara aktuellt att förbereda inför 60-årsjubileet 1990. Tanken dök upp att det skulle vara en bra tillämpad historiebrevbeskrivning om man då - mer eller mindre live - kunde visa upp flottiljens tre längst använda operativa svenskybyggda jaktflygplan: J22, J29 Flygande Tunnan och J35 Draken.

1950 hade jag varit den ständige följeslagaren till Julius Hagander när han under en repövning gjorde en återinflygning på J22. 1985 besökte han mig på flottiljen och jag tog upp frågan om att ha en J22 på jubileet 1990. Som gammal J22-pilot med stor känsla för flygplanet låste han direkt på idén och skänkte omgående 100.000 kr till en renovering av en J22 om vi kunde skaffa fram ett exemplar. Ett tacksamt erbjudande som snabbt blev omsatt i ett besök på Flygvapenmuseum i Linköping för att sondera möjligheterna att få en J22 därifrån. Och se - där fanns ett exemplar som museet var beredda att låna ut.



Utan krångliga administrativa procedurer deponerades flygplanet - Röd Kalle - till Skånska flygflottiljen med förbehållet att flygplanet vid en renovering skulle återställas till ursprungligt skick. Endast originaldelar fick användas för att bibehålla det museala värdet.

Major Henry Ohlsson och flygplansmästare "Lången" Andersson kopplades in för att förbereda det stora arbete som krävdes för att sätta flygplanet i stånd. Det var ganska nedgången och saknade många detaljer. Trots detta sattes målet högt: Röd Kalle skulle till jubileet 1990 vara helt renoverat med ursprungsdetaljer, ha en renoverad och körbar motor och ett landställ som kunde manövreras. Detta med landstället var speciellt eftersom det hade en komplicerad konstruktion för att möjliggöra en fullständig infällning i flygplankroppen för att få en aerodynamiskt bra form.

På hösten 1985 kom Röd Kalle ned till F10 och togs in i gamla stabshangaren. Henry Ohlsson och Lången hade då sina förberedelser klara med främst tekniker beredda att på frivillig väg börja renoveringsarbetet. I början utfördes arbetet i hangaren men Henry Ohlsson hade i kontakt med kommunen ordnat en bra garagelokal på Sockerbruksområdet.

Huvuddelen av arbetet pågick större delen av tiden i den lokalen. J22-kunnigt folk stötte till och kunde med sina kunskaper ge värdefulla bidrag. Saknade enheter hittades på olika platser och Röd Kalle blev alltmer i originalsicket.

De som arbetade med renoveringen blev ett väl sammansvetsat lag som under lättsamma former umgicks i arbetet som därmed också fick en social funktion. Julius Hagander var en ofta och uppskattad gäst och han bidrog på flera sätt till trivselen och visade med stor generositet sin glädje över det resultat hans gåva bidrog till. Ett sådant var att bjuda alla dem som deltog i löpande arbetet på en resa till München och ett kvalificerat flygmuseum där.



Renoveringen fortsatte enligt planerna och Röd Kalle kunde presenteras på en ”roll out” då motorn kördes och flygplanet taxade på förbindelsebanan med Julius Hagander som självskriven pilot.

Målet var uppnått till flygdagen som manifesterade 60-årsjubileet.

Röd Kalle taxade framför publiken och J29 Flygande Tunnan och J35 Draken genomförde uppvisningar i luften.