

PROJEKT J 29 F Gul Rudolf 29180 SE-DXB



I förra numret av F 10 Aktuellt (2/96) beskrev vi den planerade flygningen till Arboga för mellanlandning fredag den 14 juni och vidare till F 4 Östersund för deltagande i F 4 Flygdag lördag den 15 juni. På söndagen den 16 juni skulle Rolf Rimsby flyga med Gul Rudolf och fulla fälttankar direkt till Halmstad för flyguppvisning på Halmstads flygklubbar Flygdag på eftermiddagen. Men det blir inte alltid som planerat.

Rolf Rimsby flög på fredagformiddagen till Arboga i fint väder. Strax efter Gul Rudolf landade Sk60 med pilot Urban Mörén och tre Tunnatekniker, Jörgen Andersson, Lars Eriksson och Ralph Hradil. Visning av motorn RM2B skulle ske för de medhjälpare som svarat för den omfattande renoveringen av motorn, som blev färdig till midsommaren 1995 efter två års arbete. Men det var många intresserade ute på flygfältet för att återse en Flygande Tunna. Gåvor utdelades till de berörda. Strax före lunch startade Rolf Rimsby med Gul Rudolf för flygningen mot Östersund.

Rolf berättar:

Efter start från Arboga steg jag till 5000 m mot Östersund. Fint väder med en del cumulusmoln på lägre höjd. Anmälde mig så småningom för Sundsvall Controll. Var ensam på frekvensen. Efter ca. 20 min hörde jag Urban Mörén anmäla sig. Han hade startat efter mig med en Sk60 medförande våra 3 tekniker. Lugnet vilade på frekvensen, solen sken och J 29:an spann som en katt. Efter en stund tyckte jag att det var väl tyst varför jag ropade upp Sundsvall Controll. Inget svar! Flyttade kartan från höger knä. Längst nere till höger, skynd bakom kartan lyste varningslampan "Generatorladdning ur funktion". Kontrollerade transpondern. Den

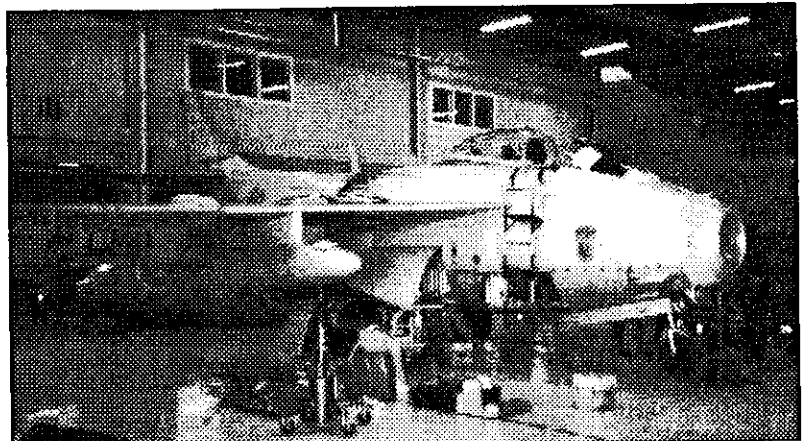
felvarnade. Eftersom Sundsvall bara har en sekundärradar, dvs ser bara transpondersvaret från flygplanet innebar detta att jag nu var försvunnen, både på radio och radar. Sk60 fick veta detta och gick ner på låg höjd för att spana efter ett ev. haveri. Spänd stämning ombord på Sk60! Under tiden planerade jag ner på låg höjd för att orientera mig. Skog, skog och åter skog! Nu började flera instrument att lägga av bl a gyrokompassen. Nu tändes även "Lågt bränsletryck" lampan! Inget roligt längre! Vilka möjligheter stod till buds? Visste att SVEG borde vara närmaste flygplats. Höll nordlig kurs på kompassen. Konstaterade strax att bränslemätaren började gå mot noll! Försökte analysera situationen. Bör vara batteriet som börjar ta slut eller har jag en bränsleläcka? Såg SVEG långt borta i väster men visste att banan endast var 1000 m lång. Skall jag svänga dit eller fortsätta mot F 4. Konstaterade att bränslemätaren stod på "0" samt att lamporna började slockna. Batteri slut! Dock spann motorn fortfarande som en katt. Gjorde bedömningen att; har jag inte någon bränsleläcka så ska inte soppan vara något problem. Alltså fortsatt mot FRÖSÖN! Under tiden bad Urban Mörén Sundsvall att kolla med FV radarstationer om dom kunde se något eko som kunde vara J 29:an. Efter

en stund meddelade Sundsvall att FV stril upptäckt ett eko söder FRÖSÖN som kunde vara J 29:an. Stor lättnad i Sk60! Jag kom fram till FRÖSÖN och bestämde mig för att landa direkt utan några krusiduller! Spanade efter andra flygplan och svängde upp på finalen. Fällde ut landningsstället och kollade att banan var fri. Kollade att landstället var ute och låst. Fan, inga lampor lyser. Jag drar i spaken "nödfällning av landningsställ". Sagt och gjort! Nästa reflektion är: "Din jävla åsna" Landställslamporna kan väl inte lysa om batteriet är slut! Dessutom kan man kontrollera att stället är ute genom att känna efter på 3 st små mekaniska tappar som fälls när stället är ute och låst.

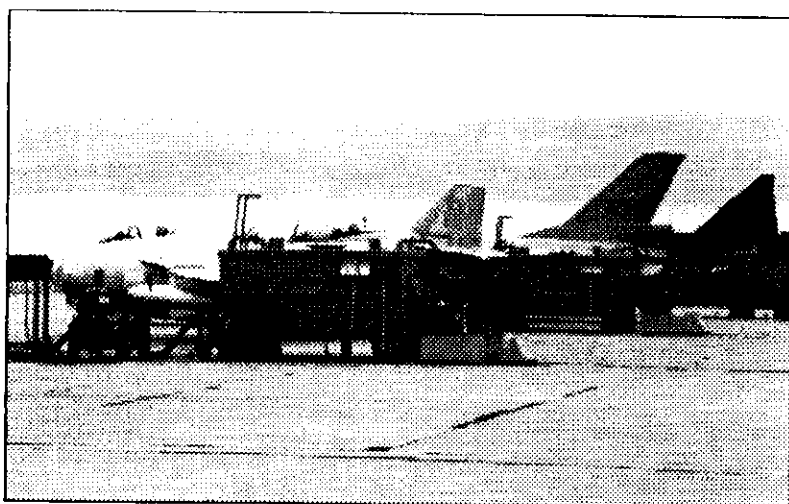
Landningen gick bra.

Noshjulsstyrningen fungerade inte varför jag tog mig in till plattan med hjälp av bromsarna. Såg inte att brandbilar åkte bakom mig då jag läckte hydraulvätska. Kupé och pust och stön! När Sk60 landade kastade sig Ralph, Jörgen och Lasse över maskinen. Fredag e.m! Flygdag på lördag. Tjff C F 4 lesson, ingen Gripen imorgon och J 29 trasig. Lasse började undersöka el-systemet och Ralph och Jörgen gick på hydralsystemet och återställandet som krävdes efter nödfällningen av stället.

Urban beredd att flyga ner till



F 4 Östersund 14/6-96. Felsökning och åtgärder till flygklar fredagkväll 1930.

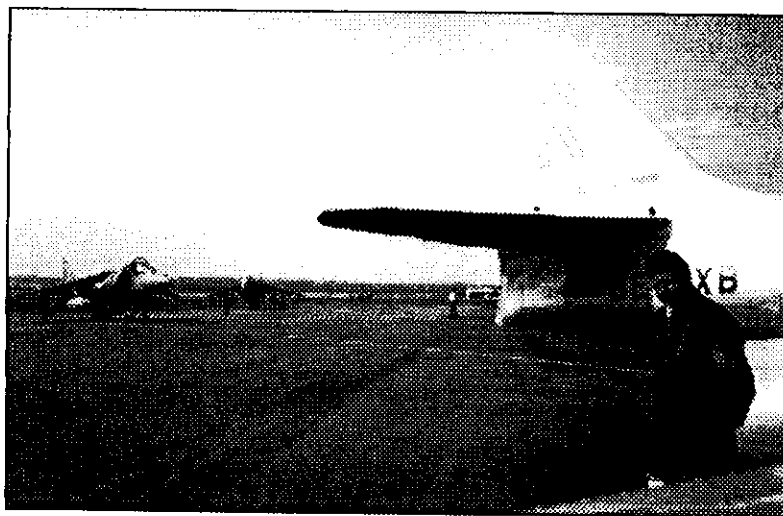


I Linköping där Flygvapenmuséet plockat fram en ny generator. Vid 17-tiden konstaterade Lasse att generatoren var frisk och att felet måste ligga i ett backströmsrelä. Vid halv åtta kunde vi provköra motorn och elsystemet. Allt fungerade! Tre nöjda tekniker och två glada förare kunde med visst behag spisa middag på lokal i Östersund! Flygdagen och hemflygningen på lördagen vållade inga problem. Gul Rudolf spinner numera åter som en katt och inga konstiga lampor lyser.

Rolf Rimsby gjorde flyguppvisning vid Halmstads Flygklubbs Flygdag på söndagseftermiddagen den 16 juni med start och landning på F 10. Några av våra duktiga och intresserade kamrater i flygplangänget ställde upp och servade Gul Rudolf, trots söndag.

Kamraterna i Projekt Gul Rudolf samlades tisdagen den 18 juni på F 10 i FFV-salen för en festlig premiärvisning av den just färdigställda videofilmen "J 29 Tunnan flyger igen". Bertil Malmström från Eslöv har lagt ner otroligt mycket arbete och tid för dokumentation av restaureringen av Gul Rudolf från hämtningen på Malmen i maj 1992 till hösten 1995 efter F 10 Flygdag. Alla tyckte resultatet var mycket lyckat med action, vackra bilder och musik. Mycket värdefull dokumentation. Något för alla Tunna-beundrare.

ovan: Gul Rudolf flygklar lördag 15/6-96 i sällskap med norsk F-16A och JA 37 Viggen F 4.
nedan: Piloten Rolf Rimsby.
2 Harrier från England i bakgrunden.
Trollhättan 17/8-96.



Efter ett kort sommaruppehåll ställde de flesta i "gänget" upp den 17 juli, då Gul Rudolf förevisades både på marken och i luften för flygungdomar från både USA, England, Canada m fl vid IACE besök på F 10.

Förberedelser inför bussresan till Trollhättan den 16-18 augusti pågick in i det sista. Ett extra uppdrag begärdes från Saab, nämligen att på torsdagen den 15 augusti flyga till Linköping och förevisa J 29:an tillsammans med flera andra Saab-fpl vid ett internationellt flygsymposium. En Sk60 ställdes till förfogande av C F 10 med pilot och tre frivilliga 29-tekniker.

Rolf Rimsby gjorde en imponerande flyguppvisning (förstås) och fick även nöjet och äran att få skaka hand med den berömda författaren med egna flygupplevelser från 2:a världskriget, Pierre Closterman.

Hela flygplangänget, utom tre för service av Gul Rudolf och piloten Rolf Rimsby förstås, åkte i buss till Trollhättan på fredag fm den 16 augusti. Efter hämtning av kamraterna på Trollhättans flygstation,



Många "flygplanförare" för Gul Rudolf från övernattningshangaren till publikplats på Trollhättan 17-18/8 -96.



blev det studiebesök på Volvo Aero Corporation. Besöket hade förmedlats av vår förre ordförande, Mats Hugosson, som även ordnat med sponsormedel från Volvo till Projekt Gul Rudolf. På kvällen bjöd Volvo på en förnämlig middag under värdskap av Mats Hugosson och hans hustru.

Övernattning skedde på F 7 Såtenäs, förmedlat av C F 10/ordf öv Kjell Öfverberg, endast ½-timmas bussresa. Lördag och söndag den 17-18 aug, deltog vi med Gul Rudolf i flygdagsprogrammet och alla gjorde god marknadsföring med försäljning av T-shirt och vykort mm. Vädret var soligt och varmt.

En 50-årsträff hände under dessa flygdagar, då Ingvar Frisk Trollhättan och nyligen pensionerad från Volvo Flygmotor, fick tillfälle att träffa några forna kamrater från Bulltoftatiden i Malmö 1943-1945 och Ängelholm till 1946. Kamraterna var Carl Malmberg, Gunnar Kvist och Henry Ohlsson.

Efter Trollhättan blev det en intensiv vecka inför Flygvapnets och F 5 70-årsflygdag söndagen den 25 aug. Gul Rudolf flög till F 5 på torsdagen för tillfälle till träningsprogram för Rolf Rimsby och uppställning till söndagen, då kamraterna åkte buss

plan visades i luften. Rolf Rimsby gjorde en fin flyguppvisning med Gul Rudolf inför 70-80.000 besökare.

nedan: En glad och mycket nöjd Rolf Rimsby efter flyguppvisningen på F 5 den 25 augusti 1996.



till Ljungbyhed. Redan tidigt var många flygdagsbesökare på gång till flygfältet. Vädret blev efterhand bättre och bättre. Många veteranflyg-

Vid FIFS (FlygfältsIngenjörers Förening Syd) 30-årsjubileum och tvådagars kurs på FKS/F 10 genomförde "Gul Rolf" flyguppvisning på fredagen den 20 september inför ett 100-tal intresserade inkallade fling.

Vad gör vi under hösten i avvaktan på beslut om framtiden?

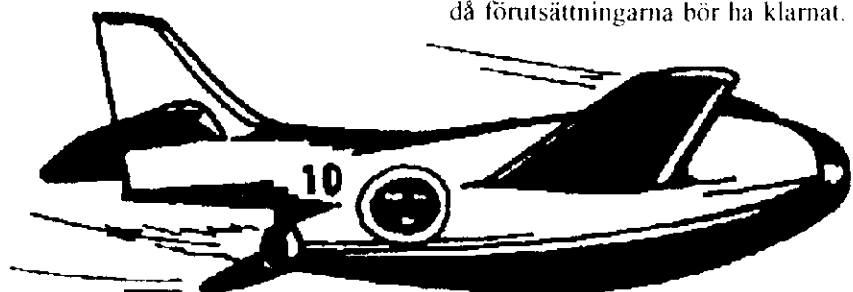
Gul Rudolf får översyn på en hel del saker enligt D-service och vissa anmärkningar åtgärdade.

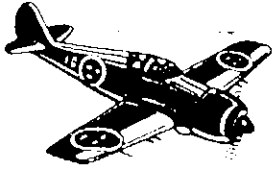
Nästa tillfälle för "månadsflygning" blir torsdag den 17 oktober då Kamratföreningen har sin HÖSTTRÄFF på F 10.

Under november och december blir det endast månadsflygning, om inte något särskilt uppdrag kommer. Flygutsnittet har beslutat att avvakta med planer för 1997 till februari-mars, då förutsättningarna bör ha klarnat.



50-årsträffen med Bulltofta-kamrater på Trollhättans flygplats lördag 17 augusti 1996.





PROJEKT J 22 Röd Kalle 22185

Under sommarmanaderna har Röd Kalle rullats ut ur flygverkstaden för månadsmotorkörning. Julius Hagander har tillsammans med J 22-gänget ordnat ett möte med Björn Svedfelt, nuvarande ägare till Svedinos bil- och flygmuseum i Ugglarp, och klarat ut vilka åtgärder som skall ske med lånade originaldelar från J 22 Gul Erik.

från F 5 om hangarplats mm. På F 5 hopmontering och första försöket av motorstart tre dagar före flygdagen. Kontroll av hjulbromsarna. Tid för träning av taxning på gräset framför publikstaketet av piloten Julius Hagander. Allt fungerade bra.

Flygdagen på Ljungbyhed blev ju verkligen lyckad.

Denna förevisning av Röd Kalle vid taxning blev sannolikt den sista för lång tid framåt. Vingen monterades av för transport på en lastbil och kroppen på en annan tillbaka till F 10. Nu står Röd Kalle i flottilygverkstaden i två delar. Motorn kan inte startas och köras utan måste konserveras. Lånade delar skall monteras av och återlämnas. Ett visst underhåll kommer att ske och tillverkning av saknade delar utföres i avvaktan på beslut om framtiden i början av 1997.

Intresse har visats och förslag framförts om arbete med Röd Kalle till flygvärdigt skick med miljonbelopp i sponsormedel. Återstår att se längre fram under vilka förutsättningar detta skulle kunna ske. Röd Kalle kan i alla fall förevisas i det skick flygplanet befinner sig i nu.

Henry Ohlsson, Sekr



ovan: J 22 Röd Kalle kör in till parkeringen framför publiken.

till höger: En nöjd pilot efter genomfört uppdrag.

Inför flygdagen på F 5 den 25 aug. skedde ett intensivt arbete med Röd Kalle. Den genomgående vingen väger många kilo och monterades av och placerades i sin transportställning. Detta är numera ett utprovat konststycke men sliter varje gång på vingbultar och hål och andra anslutningsdelar. Planering av transport och erforderlig materiel och klardecken



JULRESA 3-4 december

till de gamla svenskbygderna på Rügen (1648-1815). Tidigt tisdagmorgon med båten till Rügen och besök vid platsen där Karl XII år 1715 tittade på ett sjöslag mellan danskar och svenskar. Hotell i Binz med buffé och dans. Onsdagmorgon till Stralsund för besök av julmarknad mm. Därefter till Rostock för att se på staden och julmarknaden. Hem med nya

katamaranen på 2 tim 45 min. Åter Ängelholm vid 1-tiden. Bokning och betalning av 995:- per person i dubbelrum senast 25 okt. till CAB-resor, pg 27 38 88-8. Resebroshyr, ev frågor mm per tel 0431-696 55 (kvällstid) eller 0431-859 88 (dagtid), Anders Nilsson.

För Kamratföreningen
Henry Ohlsson, Sekr

Notiser

Medlemsantalet har efter tidigare påminnelser ökat till 1347 trots att ca 200 har fallit bort. Flera kamrater har blivit ständiga medlemmar genom betalning av 300:- kr. Detta har bätrat på det ekonomiska läget just i år.

T-shirt med "Tunnan flyger igen" är slutsåld utom några få storlek S. Vissa möjligheter till anskaffning från annat håll finns ännu. Kontakta sekr tel. 0431-122 02.