

Till minne av flygplanshaveriet med J29 "Flygande Tunnan"

Tisdagen den 23 september 1958 klockan 9.49

"Flygande Tunnan" Saab J29

Ett jaktflygplan av version F med tillverkningsnummer 29675. Saab J29, i folkmun kallad "Flygande Tunnan".

Planet var ett av de totalt 661 tillverkade exemplaren av Tunnan och levererades till F9 Säve 7 maj 1955. Det hade modifierats från ursprungsversionen och fått ny yttervinge samt efterbrännkammare, EBK, som tillsammans avsevärt höjde dess prestanda. Ombyggnaden var klar 7 mars 1958.

Flygplanet hade en total gångtid innan sista flygningen på 434,5 timmar fördelat på 567 flygningar. "Röd Johan" hette detta plan inom flygvapnet.



Piloten Jan Einar Bengtsson

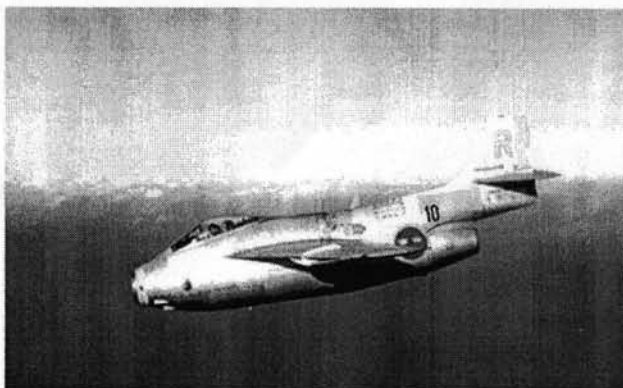
Jan Einar Bengtsson var född 1934. Han var bördig från Karlskrona och ogift. Han utbildade sig till pilot 1954 på F5 Ljungbyhed. Tjänstgjorde på F9 Säve och kom sedermera att bli lärare i grundläggande flygslagsutbildning, GFSU.

Bengtsson ingick i F9s uppvisningsgrupp, den så kallade Haglindgruppen, ledd av kapten Haglind, chef för 1:a divisionen.

Bengtsson var en erkänt duktig och rutinerad pilot som flög både militärt och civilt. Totalt hade han 886 timmar i militär flygtid varav 480 timmar i flygplanstypen J29 Tunnan.

Uppdraget/ordern

Fältflygare Bengtssons order inför flygningen var att utföra en kontrollflygning, ett stigprov till 14 000 meters höjd direkt efter starten. Bengtsson skulle anteckna en del värden om stigtider, utloppstemperaturer och motorvarv.



"Gul Rudolf", den enda flygande J29 i Sverige idag.

Efter avslutad flygning med "Röd Johan" var det planerat ytterligare en kontrollflygning för Bengtssons del med "Röd Niklas". När stigprovet var utfört på "Röd Johan" och Bengtsson var på hemväg till F9 skedde haveriet.

Händelseförloppet

Det var marknära kvardröjande dimbankar över trakten morgonen den 23 september 1958. Gunnar Ahlberg, då boende på närliggande gården Lunden, såg planet komma genom dimman i en glugg i molntäcket strax före klockan 10 på förmiddagen. Planet kom sedan att kollidera med ett par trädtoppar varvid höger vingpets slets loss och planet kraschade i marken 400 meter längre fram, i flygriktningen 270 grader.

Vid nedslaget kom flygplanet att splittras, så även piloten, i ett oräkneligt antal delar. Så långt som 300 meter från nedslagsplatsen, i färdriktningen, spred sig delar av planet ut över terrängen.

Se skissen från Haverikommissionens rapport bredvid kartan.

Haverikommissionens utredning

Haveriutredningen leddes av överste Wilhelm Wagner, flottiljchef på F10 Ängelholm. Av Haverikommissionens utredning framgår att det inte fanns något som tydde på att materialfel eller brott mot föreskrifter om tillsyn och omvårdnad av material orsakat haveriet. De fann inte heller något att anmärka på de för kontrollflygningen givna direktiven eller den väderprognos som utfärdats för flygpasset.

Orsaken till haveriet var sannolikt att Bengtsson, inte i tid, observerat de höga träden i den dåliga sikten under dimman.

Källa: Haverikommissionens rapport, Krigsarkivet i Stockholm



Klassisk bild av Haglindgruppen (1954-1959)
Foto: Fältflygare Olle Andersson.

Minnesmärket

Konstnären Theodor Pauckstadt har utformat minnesmärket här intill med delar från det havererade planet. Det avtäcktes i samband med en minnescermoni som hölls här på platsen 50 år efter olyckan, 23 september 2008.

Informationstavlan och minnesmärket vårdas av Främmostads respektive Bärebergs Hembygdsföreningar.