



**Kelecsényi István**

## A SAAB J-29-es Tunnan svéd gázturbinás harci repülőgép **II. rész**

### **TÖVÁBBI TERVEZETEK**

Az 1950-es években a SAAB kétüléses gyakorló változat terveit is felajánlotta a Flygvapnet részére. Az SK29 Skolplant (iskola-repülőgép) egymás melletti ülésekkel rendelkezett volna. Igény a típusra nem volt.

A J-27-es sorozatnak nagy hátránya volt a fedélzeti lokátor hiánya. Ezért a SAAB tervezett több radaros változatot is. Volt olyan, ahol a radar a beömlőnyílás közepébe került volna, másik megoldás a beömlőnyílás körül tervezte elhelyezni az antennát, míg a harmadik verzióban a 100 kW teljesítményű, 3 cm-es hullámhosszú radar a beömlőnyílás tetejére, a pilótafülke elé került volna, egy félgömb burkolat alá. Hatótávolságát 12 km-ben határozták meg. A svéd légierő nem támogatta a változat fejlesztését, úgy vélték, hogy a gyártósort leterheli a nappali vadászok határidőre történő gyártása.

A Tunnanhoz kifejlesztettek egy startakrátát, amellyel a felszállási úthosszúságot csökkentették, de a gyakorlatban nem igazán alkalmazták. A próbákat az F 6-os flottiljnál végezték A 29B-vel, 500/14-2-es típusú startakrátával, amelyet a repülőgép törzs-hátsórészének két oldalára függesztettek. A rakéta tolóereje 5000 N, égésideje 14 sec volt.

### **AZ OSZTRÁK EXPORTVÁLTOZAT**

A hazai légierő megrendelése hosszú ideig lekötötte a típus gyártási kapacitását. A Flygvapnet igényeinek kielégítése után a svédek tárgyaltak a típus exportjáról. Jugoszlávia, Izrael és Finnország is a potenciális vásárlók között volt, de nem szereztek be a típust. Ennek elsődleges oka volt, hogy a Tunnan, amely 1953-ban közel egyenértékű volt az F-86-os, vagy a MiG-15-ös vadászipülőgépekkel, az ötvenes évek végére már veszített harcértékéből. Végül egyetlen külföldi vásárlóként a semleges Ausztria szerzett be 1961-ben 15 darab használt J-29F vadászbombázó változatot. 1962-ben újabb 15 gépet rendeltek, de ezeket

már felderítésre is kívánták használni. A SAAB az orr bal oldalán lévő gépágyúk helyére szerelhető felderítő modult gyártott, amelyet fél óra alatt lehetett cserélni a gépágyúkkal. Annak ellenére, hogy vadászbombázókat kértek, érdekes módon sem levegő-föld rakétákat, sem bombákat nem vásároltak a típushoz.

Az osztrák pilóták képzése a frösöni (F.4), sävei (F.9), és söderhamni (F.15) alakulatoknál történt. Ausztriában a típus fő felhasználási területei a földi csapatok támogatása és felderítés volt, csak harmadlagosan használták légvédelmi szerepkörben. A gépek Bécsben, Klagenfurtban, majd később Linzben és Grazban állomásoztak. Az osztrák Tunnanok közül az 1961–72 közötti időszakban a 30 J-29F-ből 10 darab semmisült meg, és 6 pilóta vesztette életét.

Az Österreichische Luftstreitkräfte 1972-ig tartotta hadrendben a típust, amelynek utód típusa szintén svéd harci repülőgép, a SAAB 105OE volt.

### **MEGMARADT MŰZEUMI PÉLDÁNYOK, ÉS SÁRGA RUDOLF, A REPÜLŐ TUNNAN**

Napjainkban 35 darab J-27 Tunnan látható a nagyvilágban, nagyrészt Svédországban, de 9 darab Ausztriában is megtekinthető. A Svéd Királyi Légierő történelmi kötelékében repül az 1970-ben konzervált, de 1995-ben repülőképesé tett, SE-DXB lajstromjelű, 10-es oldalszámú Gul Rudolf (Sárga Rudolf) nevű J-27-es Tunnan. Magyarországhoz legközelebb a veterán svéd harci repülőgépet 2015-ben és 2016-ban a csehországi Ostravában rendezett NATO napokon lehetett a levegőben látni.

### **A TUNNANOK KONGÓI BEVETÉSE**

Svéd tervezésű és gyártású repülőgépek viszonylag ritkán repülnek háborús körülmények között. A Flygvapnet az ENSZ fennhatósága alatt éles bevetéseket is végrehajtott



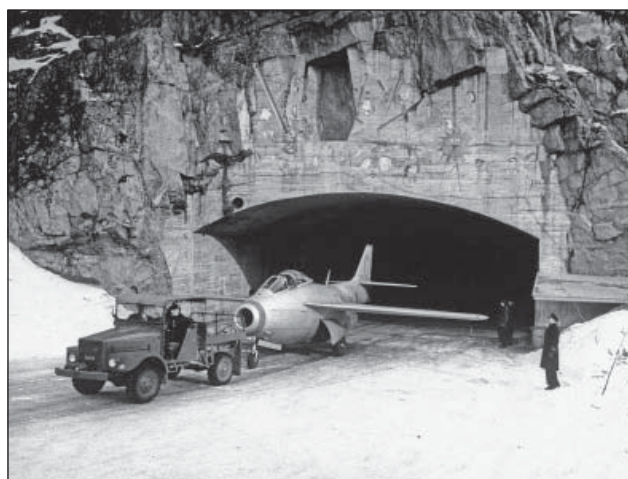
12. ábra. A Svéd Királyi Légierő történelmi köteléke (J-29-es Tunnan, J-35-ös Draken, J-37-es Viggen, J-39-es Gripen és Sk60-as repülőgépek)

J-29-es Tunnannal. Az Egyesült Nemzetek Szövetsége 1961 szeptemberben a Kongói Demokratikus Köztársaságba nemzetközi fegyveres erőt küldött ONUC (Organisation des Nations Unies au Congo) néven, békefenntartó feladattal. (A Kongói Demokratikus Köztársaság mai neve Zaire.)

### KITELEPÜLÉS, ELSŐ BEVETÉSEK

A volt Belga Kongóban a belgák távozása után polgárháború robbant ki a katangai Moise Csombe vezetése alatt álló lázadók, és a törvényes kongói kormány között, az ásványkincsekben gazdag tartomány elszakadásaért. A lázadókat titkosan támogatta Belgium, Franciaország és Nagy-Britannia is. A katangaiak létrehoztak egy kis légi erőt, amelyet Avinak neveztek. Az Avik francia gyártmányú Fouga Magister harci-gyakorló repülőgéppel is rendelkeztek, amelyet a beépített két géppuskán kívül, házi készítésű bombákkal fegyvereztek fel. A Fougának nevezett gépen belga zsoldos legénység repült. Támadták az ONUC csapatait, és három polgári repülőgépet is megsemmisítettek a földön. Az Egyesült Nemzetek Szövetsége, amelynek főtábornoka a svéd Dag Hjalmar Agne Carl Hammar-skjöld volt, felkérte Etiópiát, Indiát és Svédországot, hogy légi támogatással segítsék a 9000 főt számláló ENSZ/ONUC csapatokat. A császári etióp légiere négy darab

13. ábra. Az egyetlen exportsiker, a J-29-es, osztrák felségjellel



14. ábra. A svéd légiere sziklába vájt hangárai még atomtámadás ellen is védték a repülőgépeket

F-86F Sabre amerikai gyártmányú vadászbombázót, India hat darab brit gyártású Electric Canberra B(1) bombázót küldött a demokratikus Kongóba. Svédország 1961. szeptember 22-én kapta meg a felkérést, és úgy döntött, hogy négy vadászbombázót és egy tartalék gépet küld Kongóba. Típusként a földi csapásmérésre is alkalmas A-29B (J-29-es) Tunnant választották. A svéd légiere önkéntesekből toborozta össze az expedíciós repülőegységet, amely az F.22 hadrendi számot kapta. Ez használaton kívüli ezrednek a száma volt. Az új egység Stockholm közelében alakult meg, öt darab vadászbombázóval, öt pilótával és 23 fős műszaki állománnyal. Egy héttel később, szeptember 30-án indultak el Svédországból. A repülőgépekre fehér betűjeleket festettek. A kiszolgáló személyzetet és a technikai eszközöket két, az USAF által rendelkezésre bocsátott C-130A Hercules szállító repülőgéppel repülték át Afrikába. A harci és szállító gépek útvonala Németország, Olaszország, Görögország, Líbia, Egyiptom, Szudán, Etiópia, Stanleyville – Észak-Kongó. Az öt J-29B vadászbombázóból álló kötelék és a szállító gépek 1961. október 4-én érkeztek meg Leopoldville-be. A leszállás után, az ENSZ csapatok parancsnoka megkérdezte Sven Lambell őrna-







15. ábra. A Kongóba küldött J-29-esek egy ideig terepszíni festést kaptak

gyot a svéd kötelék parancsnokát, hogy mikor lesznek kész első bevetésükre. A válasz meglepte a tábormokot, mert így hangzott: „Tíz perc, amíg kerozinnal feltöltik a gépeket, mert teljes lőszerkészlettel repültünk”. Közben a lázadók és a kormányerők tűzszünetet kötöttek. A svéd kontingens áttelepült Kassai tartomány fővárosába, Luluabourg repülőterére, amely 240 km-re volt a katangai határtól. Egy hétig nem történt gyakorlatilag harcértekezés. Októberben már voltak harcok a kormányerők és a lázadók között, sőt az Avik légierije Katangából, de Havilland Dove gépekkel bombatámadásokat is végzett. A svéd és etióp vadászok – földi lokátorok és a légi irányítás hiánya miatt – nem tudták a gépeket elfogni. Az ONUC Főparancsnokság parancsa alapján a J-29-esek biztosították a légi főlnyét az Etióp F-86-osokkal, de közvetlen földi támogatás (CAS – Close Air Support) is feladatkörükhöz tartozott. November 11-én az Egyesült Nemzetek két Fairchild C-119-es szállító repülőgépének olasz legénységét elfogták a lázadók, és a Kongói Köztársaságba vitték őket. Válaszul az ONUC ultimátumot adott a lázadóknak, hogy csapást mérnek a svéd és indiai repülőegységgel a Kongói Köztársaság laktanyáira. A támadást végül november 15-én lefűjtik, de az incidens a Kongói Köztársaság és az ENSZ között feszültséget teremtett. A ONUC bevezette a közös hívójelet a vadászrepülőgépeknek, de az elnevezések problémát okoztak. Az F.22-esek a „Tusker” (Vaddisznó) hívójelet kapták, de ez volt az indiai 5. repülőszázad Canberráinak beceneve is. Gyakorlás közben előfordult, hogy a Tuskerok hazai parancsára, mindkét repülőegység visszaindult a bázisára. Minden pilóta külön hívójelet is kapott, például a Tusker 14, az F.22-es egységben Lambell őrnagy személyes hívójele volt. Később a Tusker helyett a svédek Kobra, majd Viking és Firefly nevet is használtak. December elején a tűzszünetet katangai oldalról többször megsértették. A lázadó Avik körülbelül egy tucatnyi repülőgéppel, köztük a Fouga Magisterrel is rendelkeztek. Az első feladat a Kolweziben a

16. ábra. Az osztrák légierő zeltwegi múzeumában is látható egy J-29F Tunnan



17. ábra. A Kongói Demokratikus Köztársaságba az ENSZ erők légi támogatására áttelepült svéd kontingens egyik J-29B repülőgépe bevetésre indul. Látható a svéd műszakiak és a hajózók trópusi öltözeté

lázadók fő repülőbázisán és a Jadotville (jelenleg Likasi) repülőterén települt Avi légierő megsemmisítése volt. A bevetésekre az F.22-es kapott parancsot, az indiai Canberrák a katangai lázadók csapait támadták.

December 6-án indult a támadás. A reggeli bevetés üresen találta a Jadotville-i repülőteret, a Kolwezi feletti rossz időjárás pedig megakadályozta a csapásmérést. Az indiai Canberrák későbbi csapása a kolwezi bázis ellen azonban sikeres volt. Egy Tunnan géppár is végig gépágyúzza a bázist, megrongálva a hangárokat, az irányítótoronyt, felrobantva az üzemanyagtartályokat és egy Sikorsky H-19D helikoptert. A két svéd gép 1000 db 20 mm-es löszert és 14 darab nem irányított rakétát használt fel. Este – az éjszaka beállta előtt – a svédek újabb támadást indítottak a kolwezi repülőter ellen. Az Avi légierőt kiiktatták. A katangai légvédelem néhány gépágyúval rendelkezett, ezekkel sikerült egy-két találatot elérni a J-29B-ken, az egyiket öt nap alatt sikerült csak kijavítani. Későbbi elemzések szerint a találatok elkerülhetők lettek volna, de hibás harcászati eljárás miatt a svédek lassan és túl alacsonyan repültek. Az F.22-es két rakétatípussal repült Kongóba. Az egyik 140 mm-es átmérőjű nagy robbanóerejű repeszromboló fejjel, a másik 75 mm-es, kisebb robbanóerejű légi harcra és földi csapásmérésre is alkalmas nem irányított rakéta volt. A 140 mm-es rakéta egy házat is elpusztíthatott, a 75 mm-esből viszont kisebb célokat lehetett pontosabban támadni. Az F.22-esek minden bevetésre nyolc rakétát vittek magukkal.

### ÁTTELEPÜLÉS KAMINÁBA

Az Avi légierő elpusztítása után a svédek és az indiaiak a kaminai repülőterre települtek át. Kaminát katonai repülőbázisnak építették a belgák az 1950-es évek elején, és katonai repülőiskolának használták. Kifutópályái 2700 m hosszúak voltak, több nagy hangárral és egyéb épületekkel rendelkezett. Az új bázisról több napon át folytatta támadásait az F.22-es egység a lázadók ellen. Elpusztítottak egy lőszerraktárt, egy hidat és több légvédelmi állást. A támadássorozat problémákat is okozott a svéd kontingensnél, mivel a gépágyúk löszere – amelyből szinte szimbolikus mennyiséget hoztak – gyakorlatilag elfogyott. Szerencsére az indiaiak Canberra gépei is 20 mm-es gépágyúval rendelkeztek, így az F.22-es is az indiai készletet használta, amíg nagyobb mennyiségű lőszer nem érkezett Svédországból. Az ONUC előretolt megfigyelővel (FAC – Forward Air Controller), valamint a repülőgépekkel a rádiókapcsolat nehézkes volt Kongóban. Hans Nordberg hadnagy például december 8-án Elisabethville felett támadás közben kérdezte az FAC-ot (előretolt megfigyelőt), hogy mit kell támadnia. Egy svéd tiszt rádiózott és jelezte, hogy a cél egy rádióállomás, amit végül megtalált a pilóta, és kiiktatta.





18. ábra. Volt, hogy a Tunnanok üzemanyagát is repülőgéppel kellett a repülőterekre szállítani Kongóban



19. ábra. Svéd műszakiak és az egyik pilóta a Leopoldville-i repülőtéren

Ugyanezen a napon az F.22-esek a levegőből támogatták az ONUC manonoi helyőrségét, amelyet a katangaiak megtámadtak. A lázadók azonosítás miatt járműveikre fehér keresztet festettek, ezek kiváló célpontnak bizonyultak. A svédek számos csapásmérő bevetést hajtottak végre, amíg a katangaiak felhagytak a támadással.

December 10-én két darab J-29B-vel csapást mértek a svédek az Elisabethville-i Camp Massart laktanyára, amely a katangaiak fő szárazföldi bázisa volt. Jadotville-ben is támadta három Tunnan a katonai létesítményeket. December 12-én hibás célazonosítás miatt egy Tunnan csapást mért egy kórházra, megölve 3, és súlyosan megsebesítve 14 embert. A támadás is jelezte, hogy általános probléma volt a célazonosítás. Hiányos térképekkel, útikönyvek alap-

ján, szóban körülbelül megadott koordináták alapján végeztek a svédek a támadásokat. A katangai propaganda szerint az ENSZ „terrortámadásokat” folytatott Katanga ellen. December 12-én a kórház elleni támadás mellett több csapást mértek a Tunnanok a katangai pályaudvarokra, valamint a vasúti pályán haladó mozgó vonatokra. Az életek kímélése érdekében a mozdonyokat támadták, így a vasúti kocsikban lévő viszonylagos biztonságban voltak. Összesen 13 db mozdonyt lőttek szét, vagy rongáltak meg a svéd vadászbombázók.

Az Avik is beszereztek újabb repülőgépeket, illetve elővették elrejtett repülőeszközeiket. A svéd gépek szintén december 12-én N'gule repülőtéren elpusztítottak egy álcázott De Havilland Dove repülőgépet. A svéd kontingens 12 nap alatt 70 bevetést hajtott végre, 127 darab nem irányított rakétát és 17 027 gépágyúlöszert használt fel a támadások során.

A támadások után viszonylagos nyugalom köszöntött be, a lázadók visszavonultak, a harcok elcsitultak. Az F.22-esek maradtak Kaminában. Néhány bevetést közösen hajtottak végre az indiai 5. századdal. Több esetben az ONUC őrzőerőinek, csapatmozgásának légi biztosítását hajtotta végre a svéd egység.

1962. márciusban az egység parancsnoka Sven Lambell őrnagy átadta a parancsnokságot utódjának Lars-Olov Hanson őrnagynak, akit augusztusban Bengt Flodén alezredek követett az F.22-es élén. A hajózők és a műszakiak is nagyrészt váltásra kerültek. Folyamatosan kisebb fegyveres összetűzések voltak. A svéd egység viszonylag keveset repült, ebben közrejátszott, hogy az üzemanyagot helikopterekkel szállították Kaminába. Március 5-én a kaminai repülőtéren, az egyik J-29B vadászbombázót eltalálta egy gyalogsági lőfegyverből származó lövedék, ami balszerencsére felrobbantott egy 20 mm-es gépágyúlövedéket, kisebb sérülést okozva. A gépet azonban ki lehetett javítani. Március 11-én Lennart Peyron vezérőrnagy ellenőrző látogatása során kipróbálta a fehér „G” jelű J-29B Tunnant. Az időjárás a felszállás után rosszra fordult, Peyron azonban megkísérelte a leszállást. Egy ártartolást követő sikertelen leszállási kísérlet közben gyakorlatlanság és a stressz hatására behúzza a futóművet. A Tunnan a földet érés után összetört. Peyron vezérőrnagy túlélte a balesetet, de a svéd vadászbombázó tábori körülmények között, helyben nem volt javítható.

20. ábra. A svéd kontingens szemlére készül Kongóban





21. ábra. Négy J-29B Afrika felett

### ÚJABB GÉPEK, ÚJRA ÉLES BEVETÉSEK

Az öt svéd gép mennyisége elégtelennek bizonyult, és mivel egy ezekből is kiesett, 1962. szeptember 20-án az ENSZ hivatalos kérelmet küldött a Svéd Királyságnak a repülőgépek számának növelése érdekében. Először kettő S-29C Tunnan fotófelderítő érkezett, amivel egyrészt felderíthették a célpontokat, másrészt dokumentálni lehetett a küldetéseket. A felderítők mellé egy kiértékelő egységet is küldött Svédország. Az S-29C-ket novemberben, szét-szedve az USAF Douglas C-133-as szállítógépeivel hozták Kongóba. Kezdetben nem volt hozzájuk kiképzett felderítőpilóta, a gépeket vadászahajózók repülték, ami nagyobb problémát nem okozott, mivel a J-29B és az S-29C Tunnan szinte azonos repülőgép, a különbség, hogy gép-ágyúk helyett a felderítőkamerák voltak beépítve. November közepére a felderítőket összeszerelték és a berepülésük után Katanga felett megkezdődtek a felderítőrepülések. Ezek alapján megállapították, hogy az Avi légierőt újjá-remtették a lázadók. A fényképek alapján tíz darab T-6 Texan/Harvard dugattyús motoros, felfegyverzett oktatógép, valamint, két darab De Havilland Vampire sugárhajtású kétüléses oktató-harci repülőgépet és több szállítógépet azonosítottak be.

A svédek, a kialakult helyzetre való tekintettel, fémszínű vadászbombázóikat óvatosságból terepszínűre festették november második felében, valamint újabb 4-8 közti darabszámú vadászbombázót kértek hazulról. Az etióp F-86 Sabre vadászgépek októberben ugyanis hazarepültek, később az indiaiak is távoztak, mivel Kínával a helyzet feszültté vált és szükségük volt minden repülőegységükre a szubkontinensen. A Svéd Királyság végül a minimális négygép-es erősítés mellett döntött, de J-29B (A-29B) helyett modernizált J-27F változatokat küldtek november 22-én. A vadászbombázók műszaki személyzete és felszerelése – a felderítőkhöz hasonlóan – az amerikai légierő szállítógepein jutottak el 1962. december közepén a Kongói Demokratikus Köztársaságba. Az új Tunnanok nem lettek át-

22. ábra. Repülőgépek halála: kivont J-29-es és Sk60-as, valahol egy svéd repülőtéren



23. ábra. Az egyetlen J-29 Tunnan a Sárga Rudolf, amely repülőképes

festve, fémszínűek maradtak, viszont az ENSZ csapatok francia nyelvű rövidítéseként identitásukat nagyméretű ONU felirat jelezte. A repülőteret új radarral szerelték fel, valamint norvég légvédelmi erőket telepítettek köré.

Karácsonyeste kiújultak a csatározások a kormányerők, az ENSZ csapatok és a felkelők között. Az F.22-es egység maradt az egyedüli légcsapásmérő-kötélék az ENSZ parancsoksága alatt. 1962. december 29-én az ONUC elindította a Grand Slam (Adu Ász) hadműveletet. A svéd egység első bevetéseit a kolwezi repülőtér ellen tervezték, de a lázadók kémei jelezték a támadás előkészületeit, és az Avi repülőgépek nagy része Elisabethville térségéből Angola felé menekült. Reggel 6-kor hat J-29B indult Kaminából támadásra. Az alacsony felhőzet ellenére egy felhőlyukon keresztül éppen szemberepültek a felkelők egyik felszálló T-6 Texan/Harvard repülőgépével. Ake Christiansson fehér „E” oldaldjelű Tunnanjával ráfordult és rövid sorozattal megromgálta a légcsaparos gyakorlógépet, amelynek pilótája a lengyel légierő második világháborús veteránja Stefan Wojczik bemenekült egy felhőbe, majd Jadotville repülőterén kényszerleszállást hajtott végre. Később elfogták az ottani ONUC erők. A Elisabethville-i repülőteret végiglőtték a svéd gépek. Az 50-100 méteres felhőalap miatt 10-30 méteres magasságból támadták a repülőgépeket és repülőtéri épületeket, hangárokat. A hat Tunnan közül négy kapott találatot a kézfegyverek kereszttüzeiben, de mindegyik gép repülőképes állapotban maradt. 29-én még négy repülőteret támadtak az F.22-es pilótái és elpusztították a két Vampire oktatógépet, és néhány T-6 Texan/Harvard, valamint egy De Havilland Dove és egy Dragon Rapide szállító repülőgépet. A következő nap újabb három felkelő T-6-os került a veszteséglistára. Az F.22-es század 5055 darab 20 mm-es gépágyúlövedéket és 86 rakétát használt fel a két nap alatt. 1962 szilveszterének napján megérkezett az utolsó két J-29B Tunnan is a svéd egységhez, így a század nyolc darab harci, és két darab fotófelderítő Tunnan repülőgéppel rendelkezett. Ez volt az F.22-esek ütőképességének csúcsa. Az egyik S-29C-vel Jan Norlund felderítőpilóta repült, aki eredetileg is ilyen kiképzést kapott, ezért 30 m-en söpört végig több bevetésen is a támadások helyszínei felett, és kiváló képeket készített. Az ONUC és a kormánycsapatok 1963. január 17-ig támadták a felkelőket, majd a Katanga tartomány lázadó elnöke, Csombe tüzszünetet kötött a kormánycsapatokkal. A svéd egység a tüzszü-





24. ábra. A J-29 Tunnan jellegzetes formái szemből

net után, mint elrettentő erő állomásozott Kongóban. Egyetlen csapásmérő bevetést repültek 1963. január 15-én a katangai lázadók járműoszlopa ellen. Az F.22-es század hadrafoghatósági aránya 90%-os volt. 1963. februárban a negyedik váltás érkezett és az F.22-es parancsnoka Georg Palquist alezredes lett. Közel 40 napig a svéd egység volt az egyetlen ONUC harci repülőegység Kongóban, de 1963. januárban és februárban egy Fülöp-szigeteki és egy iráni vadászpilóta-század érkezett az országba F-86 Sabre vadászpilóta gépekkel. Az új századok is Kamenába települtek, és megalakult az Egyesült Nemzetek háromszázados ezrede. Az ezred élén Sven Lambell, az F.22-es volt első parancsnoka állt, és a három ország tisztjei voltak az ezredtörzs tagjai. A repülőszázadok éles bevetések helyett légi harc-kiképzést végeztek, amelyek során a J-29 Tunnan vadászok, a közeli légi harcok során egyenértékűnek bizonyultak az amerikai gyártmányú vadászgépekkel.

### Az ENSZ MISSZIÓ VÉGE

1963 tavaszán az ONUC légierők állományát csökkentették, az F.22-es század repülőgépeiből a két fotófelderítő és két J-29B hazarepült. A gépekkel együtt távozó két Curtiss C-46-os szállítógéppel a földi személyzet egy része hazarepült, szerszámokból és alkatrészekből is vittek vissza Svédországba, ahova április 27-én érkeztek meg. A két felderítő visszatért a Flygvapnet állományába, a légierő azonban néhány év után kivonta azokat. Az egyik a fehér „F” a Malmsslattban, a repülőmúzeumban megtekinthető. Kongóban maradt négy javítható J-29B Tunnan és a sérült fehér „J” oldaljelű J-29-es. A svéd gépeken túl maradt

25. ábra. A J-29-es műszerfala és botkormány



még öt F-86E(M), amelyeken a filippínó és iráni hajózók repültek, amíg júniusban haza nem repülték őket. Utána egyetlen alkalommal vetették be a gépeket élesben, az angolai határ mentén repülve, ENSZ felségjelüket mutatva jelezték a katangai lázadóknak, hogy ne próbáljanak viszatérni. 1963. augusztus 19-én született a döntés, hogy az F.22-es repülőszázadot feloszlatták. A gépekről a használható alkatrészeket eltávolították, majd a kaminai repülőtér szélén felrobbantották azokat.

Összességében az F.22-es Expedíciós Repülőszázad 2126 órát repült Kongóban, amelynek költsége óránként 525 korona volt. A felhasznált lőszer értéke 711 000 korona volt.

### ÖSSZEFOGLALÁS

A J-29-es Flygande Tunnan, a svéd repülőipar első kiemelkedő harci repülőgépe volt. A hírszerzői úton megszerzett terveket felhasználva, egy nagyobb méretű sugárhajtómű beépítésével, a J-29-es egy, a világ élvonalába tartozó, jó időben repülhető vadászpilóta gép lett. Manőverező képessége, emelkedési tulajdonságai, sebessége és erős fegyverzete közel egyenértékűvé tette az amerikai F-86 Sabre és a szovjet MiG-15-ös vadászokkal. A SAAB a vadászváltozat után elkészítette a vadászbombázó és a felderítő változatokat is. A Tunnan egyetlen hibája a radar hiánya volt, ezt egy később tervezett változatba kívánták beépíteni, azonban annak beszerzését elvetette a Flygvapnet, és váltótípusa a J-35 Draken lett az első lokátorral felszerelt svéd vadászpilóta gép. A Tunnan vadászbombázók forró afrikai körülmények között bizonyították kiváló tulajdonságaikat. A gépből több példány maradt különböző múzeumokban, és a svéd légierő történelmi kötelékében repülő Sárga Rudolf nevű Tunnan pedig a mai napig mutatja, hogy milyen nagyszerű harci repülőgépet tervezett és épített Svédország az 1950-es években.

### FORRÁSOK

<http://www.airvectors.net/avj29.html>;  
<http://walterdorn.net/pub/189-un-first-air-force-peacekeepers-in-combat-congo-1960-64>;  
[http://flygvapnet.blog.hu/2015/01/04/saab\\_j\\_29\\_tunnan](http://flygvapnet.blog.hu/2015/01/04/saab_j_29_tunnan);  
<http://www.x-plane.org/home/urf/aviation/text/29tunnan.htm>;  
 Winchester, Jim. "Saab J 29". *Military Aircraft of the Cold War (The Aviation Factfile)*. Rochester, Kent, UK: The Grange, 2006  
 The Aviation Historian 2015.09. 13-i szám;  
 Aranysas 2012. augusztus 8-i szám.

(Fotók a szerző gyűjteményéből.)