

Flygkraschen vid Kungsängens skola 1952

av Ulf Björkdahl

Den 11 december 1952 kolliderade två jetdrivna stridsflygplan i luften ovanför Kungsängen. Båda planen totalhavererade. Det ena planet störtade nära flottiljen i Barkarby medan det andra gick i backen alldeles intill Ekhammarskolan eller Kungsängens skola som den då hette. Händelsen var mycket dramatisk och det var ren tur att inte skolan träffades och att ingen människa skadades av alla vrakdelar.

Jag hörde talas om denna händelse först helt nyligen. Nyfiken som jag är ville jag ta reda på vad som hände. Jag sökte därför haverirapporten i Krigsarkivet och fick efter sekretessprövning ta del av den. Jag har även pratat med en av piloterna och några kungsängenbor som har minnen från händelsen.

Vid den här tiden var störtade stridsflygplan nästan vardagsmat. Kalla kriget var iskallt. Ett halvår tidigare hade en av Sveriges signalspanande DC3:or skjutits ner över Östersjön av Sovjetunionen och bara några dagar senare sköts även sjöräddningsplanet Catalina som letade efter DC3:an ner. Det svenska flygvapnet var mycket stort med 1.000 stridsflygplan. Man övade ständigt och riskfyllt och olycksfrekvensen var hög. Flygsäkerheten var inte lika utvecklad som nu. Jag kommer ihåg att jag i min ungdom såg en notis(!) i tidningen att det under ett av åren hade omkommit 20 piloter, vilket var ett normalår på den tiden. Idag är det synnerligen ovanligt med havererade stridsflygplan.

1952 var Svea flygflottilj i Barkarby, F8, utrustad med över 70 jaktflygplan av typen J28B Vampire fördelade på tre divisioner. De här berörda flygplanen tillhörde båda Röda Divisionen och hade de individuella anropssignalerna Röd Viktor (Röd V) resp Röd Helge (Röd H).

Pilot på Röd V var fältflygaren Jan Ingemar Holmquist och på Röd H fältflygaren Göte Lindeberg, båda stamanställda vicekorpraler i 20-årsåldern. De hade genomfört grundläggande flygutbildning GFU 1951-52 och genomgick nu Grundläggande FlygSlagsUtbildning, GFSU. De hade vardera 200 flygtimmar bakom sig varav ca 17 timmar på J28B.

Bild 1. En rote J28B Vampire. Planet var försett med två stjärtbommar med en stabilisator emellan. Flygplanstypen ansågs lättflugan och upplevdes positivt av piloterna. Kabinen var dock trång och knepig att ta sig ur med den klumpiga sittfallskärmen. Katapultstol fanns inte. Vampire var flygvapnets första jetdrivna stridsflygplan, inköpt 1949 från Storbritannien. Det fanns på flera flottiljer i olika versioner (J28A, J28B etc) i ca 400 exemplar. Vid F8 användes Vampire som jaktplan till 1953 då den ersattes med Saab J29 Tunnan.



J28B hade en startvikt om 4.800 kg, maxfart 900 km/tim och maxhöjd ca 12.000 m. Den var beväpnad med automatkanoner och raketer.

Vad som hände

De båda J28:orna skulle flyga från Barkarby mot ett övningsområde över Mäläröarna för att träna instrumentflygning. Flygningen skulle ske i rote dvs tillsammans. Röd V startade som rotechef (Holmquist) och svängde 180 grader. Under svängen samlades rotetvåan (Lindeberg) på höger sida. Därefter steg de på nordvästlig kurs genom molnslöjorna till 2.500 m. Sikten var god. Efter 1½ minuts planflykt gjorde rotechefen en lugn vänstersväng med 30 graders bankning (sidlutning). Rotetvåan blev något efter och drog på gas för att korrigera sitt läge. Detta fick till följd att flygplanet närmade sig rotechefen underifrån med en hastighet som var betydligt större än dennes. Under svängen blev rotetvåan bländad av solen och skuggade ögonen med handen.

Omedelbart därefter kolliderade flygplanen genom att rotetvåan underifrån slog mot rotechefens buk. Klockan var strax efter 14.00 torsdag den 11 december. Flygplanens läge i kollisionsögonblicket framgår av bild 2. Smällen hördes över hela Kungsängen.

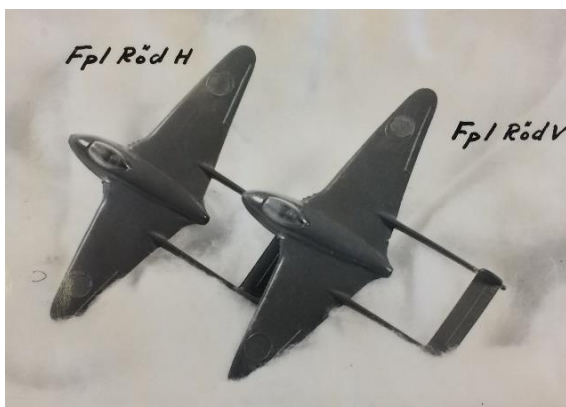


Bild 2. Flygplanens läge i förhållande till varandra i kollisionsögonblicket.

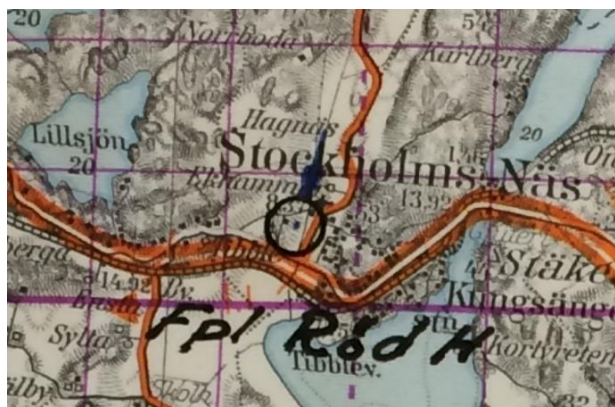


Bild 3. Nedslagsplatsen för Röd H enligt haverirapporten.

Rotechefen i Röd V såg hur tvåan försvann ner i molnen. Själv styrde han mot Barkarby men kunde inte landa planet som ryckte och gick i spinn. Han beslöt att lämna planet och kom med viss svårighet ur cockpit och utlöste i absolut sista stund skärmen kanske 100 m ovan mark. Han hamnade helt oskadd i ett dike. Planet tog mark på en åker nära flygfältet varvid bränsletankarna exploderade och planet sönderbrändes svårt.

Rotetvåan i Röd H dök efter kollisionen ner mot marken. Rodret svarade inte. Detta berodde på att höger stjärtbom och höger fena med sidoroder hade slitits loss och snart lossnade även stabilisatorn och vänster fena med sidoroder. Lindeberg lossade huvan och sögs ut ur planet. Han slog axeln ur led mot kabinsargen, roterade i luften och utlöste skärmen.

Lindebergs flygplan havererade på åkermark 400 m SV om kyrkan och mycket nära Kungsängens skola där lektioner pågick. Nedslagsplatsen var alldeles söder om kontorostaden där det idag är en förskola. Flygplanet slog ner i ryggläge med relativt flack dykvinkel varvid en halv meter djup grop bildades i marken. Vid nedslaget exploderade bränsletankarna. Flygkroppen, vingarna och intilliggande delar brändes svårt. Vrakdelar spreds vida omkring. Ingen människa på marken blev skadad.

Genom att Lindeberg hoppat på relativt hög höjd drev vinden iväg med honom och han hamnade i skogen en bra bit norr om Kungsängen. Nedslaget blev mjukt. Därefter begav han sig till en gård och ringde till F8. Efter omplåstring på flottiljen kördes han till Karolinska för röntgen av axeln.

Vrakdelarna i Kungsängen (foton ur haverirapporten)



Bild 4. Röd H havererade på gamla idrottsplatsen som då var åkermark. Endast vänster bom fanns på själva nedslagsplatsen. Vy från väster med husen vid Bydegårdsvägen i bakgrunden (ca 350 m). Hade foto tagits från andra hållet istället skulle man se hur nära det var till kontorbstaden (50-75 m), Kungsängens skola (ca 150 m) och bondgården (ca 150 m).



Bild 5. Vy från norr med Enköpingsvägen i bakgrunden.



Bild 6. Vänster sidroder med fena 100 m SV om kyrkan.



Bild 7. Ca 150 norr om nedslagsplatsen återfanns höger bom med kollisionsskador. Den hamnade strax utanför flicktoaletten till skolan, att det var så nära ville man tydligen inte visa med fotot. Trakten kring Tibble gård skymtar i bakgrunden.



Bild 8. Stabilisatorn, dvs delen mellan stjärtbommarna, hittades på gårdsplanen till Ekhammars gård strax norr om kyrkan.

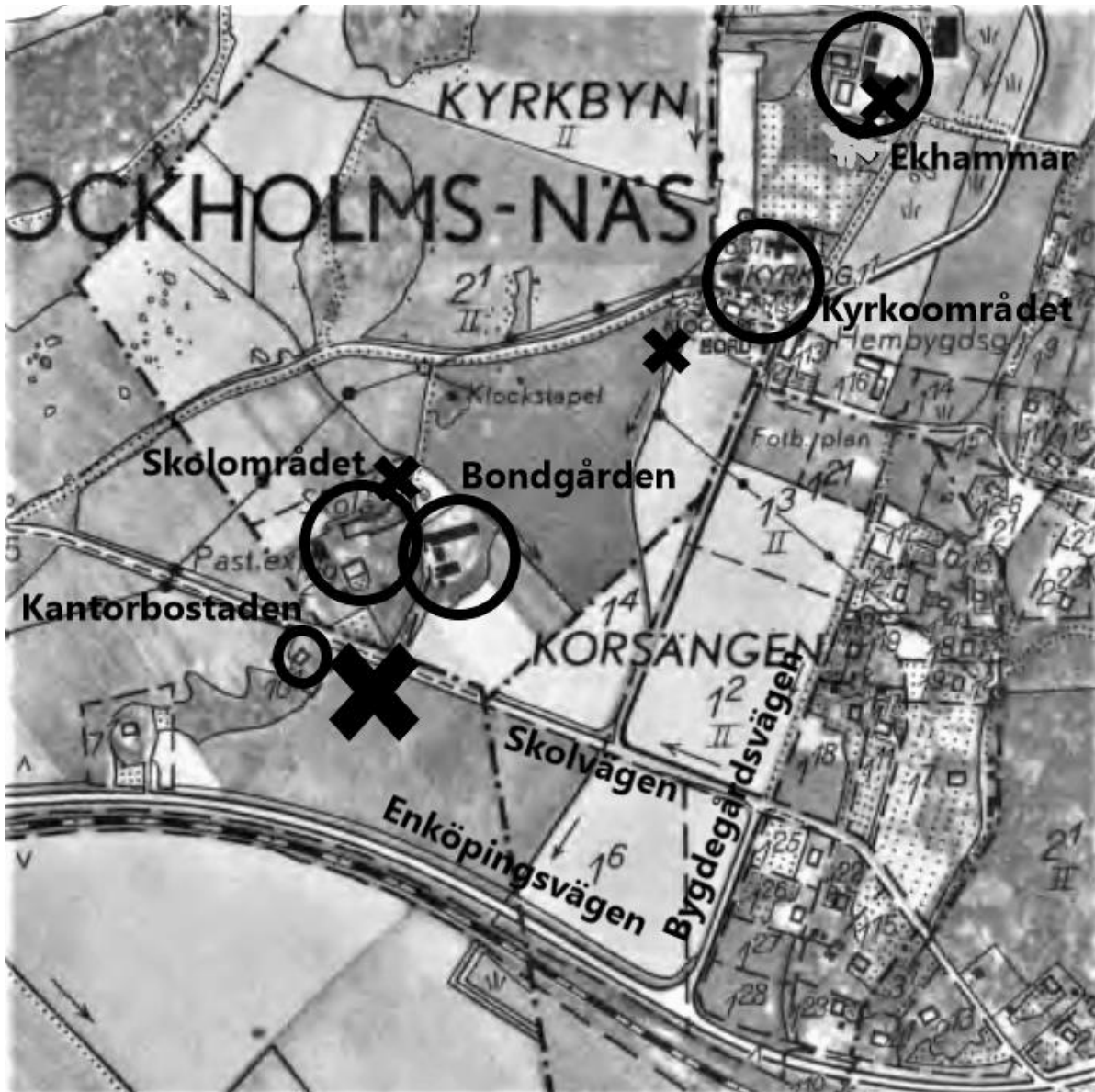


Bild 9. På kartan från 1951 har författaren markerat nedslagsplatsen med ett stort kryss, strax söder om nuvarande Ekhammarskolan. De små kryssen markerar ungefärliga lägen för andra större vrakdelar. Inringade områden är närbelägna platser där folk bodde eller vistades.



Bild 10. Rubriker den 12/12 1952 (Dagens Nyheter, Svenska Dagbladet och Upsala Nya Tidning).

Några åsyna vittnen

En av tidningsartiklarna berättar: -Vi var utanför skolan då det bara pep i luften, säger 11-åriga Mats Wahlberg. Så smäll det till nere på åkern och så började det brinna. Vi förstod med detsamma att det var ett flygplan som störtat. Och när vi kom tillbaka upp till skolan hittade vi det långa röret vid knuten.

Jag har intervjuat några ytterligare vittnen:

Anders Åkerlind från Tibble gård var 9 år och på väg hem från skolan. Vid den här tiden var det mycket vanligt att militära flygplan övade i luften även ovanför Kungsängen. Anders tittade som vanligt upp när han hörde flygplan. Han befann sig då en liten bit bort från kantorbostaden. Han såg kollisionen och hur det ena planet rusade mot marken och kraschade på andra sidan om kantorns hus. Anders såg även att piloten hoppade i fallskärm över skogarna mot Brunna-hållet. Eftersom Åkerlinds ägde marken där planet störtat kommer han ihåg att man de närmaste åren fick upp plåtbitar var gång man plöjde.

Hervor Holm, som då bodde i Örnäs och gick i Kungsängens skola, kommer mycket väl ihåg händelsen. Hon var då 13 år och gick i klass 7. Det var på vintern och det var mycket snö. Liksom många av de andra skolbarnen var hon på väg från skolan till skolbussen vid kyrkan. Hon hörde en kraftig smäll i luften rakt ovanför och såg ett flygplan dyka ner mot marken. Själv dök hon och hennes kamrater ner i närmaste snödriva vid (dåvarande platsen för) klockstapeln. När de sedan fortsatte till bussen såg de många olika delar från planet. Det blev en stor upplevelse de närmaste veckorna när det kryllade av militärer.

Epilog

Följande mark- och byggnadsskador konstaterades av undersökningsnämnden: 2.000 kvm åkermark med höstsäd delvis skadad, ägare godsägare Philip Åkerlind vid Tibble gård, kostnad 100 kr. Mindre skador på trädgårdsrabatt, ägare kantor Eriksson, kostnad 50 kr. 25 tegelpannor på ekonomibyggnad krossade, ägare doktor Nilsson, Ekhammars gård, kostnad 50 kr.

De båda flygplanen kasserades. De hade då varit i tjänst endast under 1 år och varit i luften drygt 100 timmar.

Jag har även intervjuat en av piloterna, Jan Ingemar Holmquist, idag 87 år, och inarbetat hans synpunkter i denna uppsats. Till skillnad mot rotekamraten Göte, som valde att sluta flyga ett halvår efter händelsen, fortsatte Jan Ingemar att flyga på F8 med J29 Tunnan och J34 Hawker Hunter och fortsatte senare i Linjeflyg till pensioneringen. Han slog för övrigt hastighetsrekord med en J34 när den skulle överlämnas från F8 till F9 utanför Göteborg.

Källor

Haverirapporten, F8 Svea flygflottilj, materielavdelningen, A:2 1951-54 (krigsarkivet)
 Orientering för flygsäkerhetstjänsten OFYL nr 155 (Flygvapenmuseum)
 Boken Vampire reापoken, av Bo Widfeldt och Åke Hall
 Dagens Nyheter, Svenska Dagbladet och Upsala Nya Tidning, alla 12 dec 1952 (kungliga biblioteket).
 Intervjuer med Jan Ingemar Holmquist, Anders Åkerlind och Hervor Holm.