

Flygplan med svenska FN-soldater illa ute i Sahara tyfon 1961. 50 årsminne.

F.d. F3 och FN-soldaten Rolf Larsén som i juni 1961, på hemresa från krigets oroligheter i Katanga-provinsen i f.d. Belgiska Kongo, ombord på ett amerikanskt trupptransportflygplan, höll på att störta i Saharaöknen vid Tchadsjön under ett ökenoväder när de kom in i en tromb och föll okontrollerat mot marken, berättar här vad som hände.



Långpatrull, ca 200 mil i mars 1961. Vid kulsprutan på jeepen Rolf Larsén. Längst till höger Lennart Jansson Malmslätt.

Jag hade tjänstgjort i den första direktrekryterade Kongobataljon 10 som kulsprute- och prickskytt sedan 14 november 1960, på 3 komp 3 pluton och var nu på väg hem för att mönstra av på I10 i Strängnäs

Vid nerresan fredagen den 18 november 1960 flög vi som den första delstyrkan, 165 man, med Belgiska flygbolaget Sabenas "jätteplan" Boeing 707, ett jetdrivet 4 motorigt passagerarplan. Det var rena charterresan, de flesta i truppen hade aldrig flugit förut men själv hade jag tidigare flugit med i Tiger Moth, helikopter Auloette och TP 83 Pembroke.

På resan uppvaktade vi en av de eleganta flygvärdinnorna som fyllde 21 år.

Efter tankning i Bryssel fortsatte vi mot utbrytarprovinsen Katanga i f.d. Belgiska Kongo och efter 11 timmars flygning landade vi på Luano flygplatsen i Elisabethville, nuvarande Lubumbashi.



Boeing 707

Hemresan startades onsdagen den 7 juni 1961 då vi lastade och embarkerade en Douglas DC4, ett fyrmotorigt propellerplan, på flygplatsen i Elisabethville. Första delmål på resan var till Kaminabasen ca 60 mils flygning.



Lastning av Douglas DC 4.

På Kaminabasen blev det en ganska lång väntan innan flygplanet med delar av den avlösande bataljonen från Sverige anlände. Vi hann med en pratstund med "albylerna" och kunde orientera om läget och svara på alla deras frågor. Jag träffade en kompis hemifrån som skrek efter mig "skicka sill och knäckebröd till jul" vilket jag också gjorde.

Vi skulle nu fortsätta med ett amerikanskt trupptransportplan, Douglas C124 Globemaster, nr 30046, ett fyrmotorigt propellerplan och det var dags för oss 76 man med huvuddelen från 1 och 3 kompaniernas tre plutoner att marschera in i Globemasterns "pelikangap". Vi tyckte det var som att komma in i en aula med takhöjden 6 meter.



Douglas C 124, Globemaster.

Rolf Larsén och Tord Nilsson framför.

Globemastern kallades för "Old Shaky" pga. sina bullriga och skakiga egenskaper.

Väskor och sjösäckar, souvenirer som pillbågar, spjut och elefantbetar placerades mitt i "aulan" och det mesta säkrades med remmar. Resan fortsatte nu mot Leopoldville (nuvarande Kinshasa) och där landade vi på N'Djili flygplatsen vid 20 tiden på kvällen. Vi utspisades på en indisk FN förläggning och övernattade i ett vinlager hos företaget Martini strax intill flygplatsen.

Efter en dragig och blåsig natt åkte vi tidigt på morgonen till flygplatsen och det väntande flygplanet som var fulltankat och bränslet skulle räcka med råge.

Där stod vi uppställda i våra uniformer för att lämna av. Den nya Nato besättningen från Brasilien kom klädda som om de skulle på en semesterresa till Hawaii i blommiga skjortor.

Varje man hade nu fått en matkartong med proviant, bl.a. rostbiff med någon remouladsås som skulle inmundigas under färden efter drygt halva flygtiden.

Vi hade nu ca 420 mil, 6-7 timmarsflygning norrut över Afrikas länder över Sahara förbi Tchadsjön och vidare mot Libyen och Natos amerikanska Airbus Wheelus utanför Tripoli.

Bottenvåningen med delar av lasten. Matkartonger och soptunnor skymtar i nederkant



Tvåa fr. v MP Sg Olof Gerling Linköping



Tv Kaj Möller Malmö, t.h. Åke Carlsson Grytgöl, Sten Alm Malmslätt, Bo Jansson, Ransäter.

Tiden fördrev vi med kortspel och allmänt prat om våra "äventyr" under de sju månaderna i Katanga. Själv satt jag och tänkte på hur det skulle bli att om några dagar "dra på flygets uniform och mönstra på" som extra flygtekniker vid F11 i Nyköping för att senare börja på FCS, Flygvapnets Centrala Skolor i Västerås och den ettåriga utbildningen till eltekniker.

Jag visste inte då att jag skulle bli Västeråsare och F1-are nästan för gott. Jag hade sökt anställningen under tiden i Kongo, då en förutseende far Alf, sände ner annonsen där FV sökte extra tekniker, som efter tentamen i bl.a. matte, fysik och kemi blev antagna till utbildningen.

Det kändes även lite vemodigt, här satt vi ett sammansvetsat kamratgäng som efter alla vedermödor och livsfarliga situationer skulle skiljas åt alla håll vid hemkomsten.

Ett trevligt avbrott var de visningar av cockpit som vi kunde göra genom att klättra upp på en fyra meter hög lejdare där pilot och navigatör berättade om färdplan, olika instrument, radarbilden och radiotrafiken. Navigationen gjordes med hjälp av karta och kompass. Flygfyarna lyste med sin fränvaro. Max flyghöjd drygt 3000 m var given då det inte fanns någon tryckkabin.

Efter ca 3,5 timmars flygning närmade vi oss Tchadsjön. Piloterna kunde se flera oväder på radarn, det mest oroande var ganska nära, och diskuterade om de skulle försöka runda det tyfonliknande virvelstormsovädret med riktning mot flygplanet eller om vi skulle hinna igenom tromberna utan problem. Vi blev nu varnade och började spänna fast oss i säkerhetsselarna.

Plötsligt var ovädet över oss, tromberna gick ihop till en jättetromb. Vi var i utkanten av ovädet helt i händerna på AEOLUS, vindarnas konung

Det hela började med kraftiga luftgropar och vi lyfte några decimeter över våra säten. Under några minuter lugnade det ner sig så pass att de flesta hann spänna fast sig.

Tommy Nilsson, Malmö stod och pinkade vid "toaletten", bestående av två tunnor fastsatta bakom en avgränsande presenning på bottenvåningen och hann precis klättra uppför lejdaren till sin plats bredvid Kaj Möller som också var från Malmö.

Plötsligt svävade vi i luften någon meter över sittplatserna för att lika plötsligt slå i durken med full kraft. Innan vi hann ta oss för något for vi upp i luften igen och nu svävade vi tyngdlösa och försökte få tag i något att hålla fast oss vid innan flygplanet rasade ner flera hundra meter. Detta upprepades flera gånger. Lennart Staaf, Malmsslätt låg och sov på golvet och vaknade svävande omkring i luften bland kringyrande bagage.

Den stora Globemastern kastades okontrollerat omkring av tromben som en fjäder.

Vi hissnade, tappade luft, och trodde magen skulle komma ut i huvudet. Alla var vettskrämda och några skrek att "djävlar nu störtar vi".

Kaj Möller for upp i luften och i sin iver att ta tag i något lyckades Kaj att greppa tag i Tommys byxor vid gylfen och det krasade till då Tommys byxor revs upp ner till vaden. Kaj flög upp i taket, slog i ena benet i en balk så att senan till stortån slogs av uppe på skenbenet. Jag flög upp i taket och satt där fasttryckt som i ett skruvstycke med ryggen mot stoppningen, det gick inte att röra sig. Drastiskt fick jag lära mig G-krafternas påverkan. Nu var det fem meter ner till bottenvåningen och tre meter till andra våningen där vi satt.

Vi var nu inne i tromben, Globemastern hade kantrat och vi föll fritt med en hastighet av ca 1800 meter per minut med ena vingen lodrätt mot marken. Motorerna rusade på högvarv, det fanns ingen luft som propellrarna kunde få motstånd i. Mitt i alltihop la ena motorn av och stannade. Nu hade vi bara tre motorer.

Var det vår sista stund i livet? Skulle det sluta här, i en sanddyn i Sahara, vem skulle hitta oss? Efteråt berättade några att de sett livet snurra förbi som en film just då.

Tankarna for runt i huvudet medan vi försökte klamra oss fast för att inte flyga iväg. Olle Hellström från Häradsdhammar greppade tag i något och hängde kvar. Det var handtaget till nödutgången, efter ett tag förstod han att den inte öppnats.

Nu var det dags för nästa mörbultning. Globemastern steg nu med en fart av ca 4000 fot per minut.

Vi hade tur Kaj och jag, vi slog i durken på andra våningen inte på botten. Vår stf plutonchef serg Bengt Rahm, från Uddevalla, slog sig illa i ryggen efter att ha slagit i sätet. Tord Nilsson från Västerås slog i huvudet i en balk och fick ett stort jack som minne.

På några tiotal sekunder föll flygplanet därefter 1000 meter ner till 400-500 meters höjd.

Vår utrustning som inte var fastspänd slungades omkring i luften. En av våra i hörnen stålskodda väskor for upp och slog ett trekantigt hål i stoppningen och takplåten och slog sedan i durken och sprack efter en luftfärd på 12 meter.

De i besättningen som skötte lastningen av materiel hade sina platser på bottenvåningen i närheten av toan och fick en ovälkommen och inte så trevlig dusch av latrinnehållet över sig. En soptunna slet sig och flög runt innan den landade i en av besättningens överslafar i aktern. All lös utrustning flög omkring och många fick sina kameror och souvenirer sönderslagna.

Våra matkartonger flög iväg och det fanns rostbiff lite här och där. Öl och colaflaskor singlarde tyngdlösa runt i luften och ur en öppnad flaska rann innehållet sakta ut i luften som en seg vätska och det var flera som spydde. Vår plutonchef löjtnant Torvald Fält från Taberg hade ingen påse men löste problemet diskret genom att "lägga tillbaka" frukosten i matkartongen, som han förvarat under sätet.

Hur vi kom ut ur tromben är oklart, men enligt piloten och navigatören så slungades vi ut efter att ha varit i centrum när vi föll så hastigt. Allt var över efter ca 20 minuter.

Piloterna berättade efteråt att de inte kunde göra någonting. Flygplanet gick inte att manövrera hur de än försökte och drog i alla spakar och de betraktade det som ofattbart att vi inte störtade.

Efter ca 3 timmars flygning landade vi på Natos Air base Wheelus i Tripoli. När markpersonalen gick in i det öppnade "pelikangapet" ryggade de tillbaka över stanken inne i flygplanet, men vi togs emot som krigshjältar med musikkår och stor uppställning.

Alla kunde inte vara med. Kaj fördes till sjukhuset och opererades och gipsades. Bengt Rahm fick hjälpas av planet och föras till sjukhuset där det konstaterades att flera kotor deformerats och han fick en stödkorsett samt en påse med värktabletter. Tord Nilsson syddes och det konstaterades att han fått hjärnskakning och det var flera som också plåstrades om. Tommy Nilsson fick också sina byxor lagade.

Det skamfilade flygplanet togs omedelbart in på verkstad där de reparerade den trasiga motorn. En besiktning av vingarna gjordes och det konstaterades att de skadats på grund av överbelastning men flygplanet hade klarat sig förvånansvärt bra. Det decimeterstora hålet i taket nitades igen provisoriskt. Efter genomgången ansågs att flygplanet kunde flyga vidare. Det fanns ingen Globemaster att byta till på basen, närmaste flygplan fanns i Piza i Italien. Det beslutades att vi skulle fortsätta till Natobasen vid Châteauroux i Frankrike och där byta till en annan Globemaster.

I väntan på att flygplanet reparerades fick vi två välbehövliga vilodagar med rundtur på basen och med sköna bad i Medelhavet vid basens egen badstrand.

Basen var som ett eget samhälle, alla bodde och arbetade inom området. Det fanns även en stor affärs-galleria med låga priser. Där handlade alla med basens egna pengar, inga andra accepterades.

Det var en otrolig flygintensitet vid basen. Det lyfte och landade lätta bombplan, Canberra, i fyr- och sex-grupper på de två korsande banorna hela tiden.



NATO sedlar, betalningsmedel vid flygbaserna

Den fjärde dagen fortsatte färden mot Châteauroux, ca 20 mil söder om Paris i Frankrike. Dit kom vi sent på eftermiddagen när det började skymma och bli mörkt och det ösregnade. Även här blev vi mottagna med musikkår och parad.

Mitt under ceremonin segnade Olle Hellström ner. Han hade blivit svårt magsjuk efter ett nattligt besök på indiska campens kök i Leopoldville. Olle och Bengt Bengtsson, Lund, stal mat och synden straffade sig själv efter ett par dagar. Det blev besök på basens sjukhus och Olle blev kvar när vi följande dag anträdde resan mot Sverige och Arlanda flygplats. Han var kvar för observation en **vecka** innan han fick åka hem och hemresan fick han ordna själv. Han hade inga pengar till biljett så han liftade till Paris där han fick en tågbiljett hos ambassaden hem till Sverige och Malmö. Där tog han tåget mot Strängnäs. I Nyköping stannade tåget på centralen och Olle tittade ut mot idrottsplatsens löparbanor! Där sprang en bekant person och tränade, det var jag. Olle hoppade av tåget och det **blev** ett glatt återseende över en bit mat på stan. Jag hade ju börjat på F11 sedan en knapp vecka tillbaka.

Vi andra hade kommit till Arlanda, lite skamfilade och ett dygn försenade, söndagen den 11 juni istället för lördagen den 10. Våra anhöriga, som oroligt väntade där på lördagen, fick åka hem igen. Vi mönstrade sedan av på I10 i Strängnäs för att skiljas åt och åka hem till "vardagen".

Nedresan till Kongo gick på 11 timmar, vår händelserika hemresa tog 4 dygn - dygn som vi aldrig glömmer.

F.d. FN soldaten 2540 Rolf Larsén, Göteborg.

Fotnot 1.

Kn Torsten Holmqvist Kristianstad ur bataljonsstaben var chef för den nu hemvändande delstyrkan ur den första direktrekryterade Kongobataljonen och fick ett intyg som planets pilot utfärdade. Där kunde konstateras att man under de 20 minuter som ovädret varade på instrumenten kunnat avläsa att flygplanet vid vissa tillfällen föll med en hastighet av 6000 fot (1800m) och steg med 4000 fot (1200m) per minut. Besättningen var förvånad att flygplanet och vingarna höll och **be-** rättade att de inte hade någon kontroll över flygplanet.

Fotnot 2.

Med hem som passagerare var f.d. storviltjägaren med bl.a. sju fällda lejon, gruvadministratören och reservofficeren **vid I 4 i** Linköping som han lämnade 1916, 72 årige Sigfrid Orre. Orre hade varit 45 år i Kongo, bodde i Elisabethville och **pratade** flera språk flytande bl.a. swahili. På förfrågan hur han mådde, om han var rädd under sin dramatiska första flygtur så **tyckte** han inte det var så konstigt att vi dansat runt "Jag har ju sett hur fåglarna flyger" blev det kolugna svaret. Han satt **fastspänd** på bottenvåningen hela tiden.

Fotnot 3.

Med på planet fanns fyra man, tillhörande samma pluton, som hade stark anknytning till Malmslätt och F3. Lennart Janssons far var förvaltare på F3. Familjen bodde i By 28 där nuvarande värnpliktparkeringen finns. Lennart Staaf f.d. värnpliktig på 2 div som elmek 1955, arbetade på CVM och bor kvar i Malmslätt. Växte upp i torpet Ullstorp vid CVM och i F 3 tjänstebostäder, fadern arbetade på värmecentralen Sten Alm bodde i Malmslätt. Hans far var arbetskamrat med mig och min far Alf Larsén på FC Rolf Larsén, f.d. värnpliktig på 1 div som elmek 1958-59, arbetade på FC, tävlade som skytt för F3 skytteförening **med kpist** och mauter och tävlade på längdskidor för Malmslätt AIK. Det fanns ytterligare en f.d. F 3 soldat på bataljonen, Bengt Hjelm från Nässjö som var vapenmek på 3 div 1957 - 58

Fotnot 4.

Efter militärkuppen 1969, när nuvarande diktatorn Muammar Gaddafi, som 27 åring störtade kung Idris I, stängdes USA's och Storbritanniens militärbaser i Libyen.