

BOSSE ÅSLUND – FÄLTFLYGAREN FRÅN HABO

– *Gul...brinner...brinner...kränger...viker sig.....*

Orden hörs, kraftigt uttalade, som om det gällde liv eller död. Det är kulen novemberdag. Det är den 12 november. Klockan är 14.12 – tolv minuter över två. De ödesmättade ropen kommer från ett Lansenplan A32 A med beteckningen "Gul Gustav".

I en av förarkabinens två stolar sitter Bo Åslund från Habo. Idag har han inte med sig någon navigatör. Han är ensam med sin Lansen med nr. 32011. Bosse får plötsligt problem i luftrum och kabin utanför flygbasen i Kallinge, F17.

Bosse hade fått vänta till efter lunch för att gå upp och öva navigationsflygning på 500 m höjd under moln. Det sägs vidare, att om flyghöjden 200 m icke kunde hållas på grund av molnhöjden skulle flygningen avbrytas. Den planerade navigeringssträckan går i en vänstersväng över Älmhult, Ringsjöarna, Åhus och Karlshamn.

Flygmeteorologen hade lämnat information om väderläget kl. 08.10 på morgonen. Något som haverikommissionen senare kom att anmärka på. All väderinformation skall nämligen lämnas omedelbart före flyttillfället. Denna dag förändrades vädersituationen – framför allt i öster. Molnhöjden blev betydligt lägre än väntat.

Efter lunch går Bosse upp i tredje divisionen med sin blänkande Lansen, som förste flygare **kl. 13.48**.

De sex fältflygarna av andra graden startar med cirka tre minuters mellanrum: Hans Larsson, Erik Östling, Arne Olsson,

Leif Claesson och B. Denander. Alla tillhör de den gula gruppen. Flygstyrkechef vid tillfället var major Bruce, som tillträdde så sent som dagen före flygningen – den 11 november.

Om man följer upp den första bandupptagning som förekommer mellan ledningscentral och flygplanet vid det aktuella tillfället kan följande noterats:

Tid: 14.08

Tornet från Gul Gustav: "Jag har kommit över det första molntäcket. (Bosse meddelar att han avbrutit navigeringen på grund av dåligt väder). Jag går mot F 17.

TL (trafikledning): "Uppfattat". (Gul G. har stigit upp över det undre molntäcket och går mellan moln mot flottiljen).

Gul G: Tornet Gul G pejllanda, höjd 1800 meter.

TL: G vänta.

(Märket, ledning) tornet – föreslår du fri moln- genomgång eller riktig pejllandning för dina flygplan?

Märket, (ledning): ... göra riktig pejllandning.

Gul G: ... (tornet) Gul G pejllanda – höjd 1800 m.

TL: ... stig till 3000 m och QFE 1010 (Bosse beordras att stiga till 3000 m

Tid: 14.12

Pejlas in till "plats" över F17, som får ordern: "Höger till 088 gr, svänghöjd 1800 m, säkerhets- höjd 150 m".

Nu skulle Bosse rutinmässigt påbörja räkning för QDR, vilket han gjort så många gånger tidigare.

Men – nu är radioförbindelsen definitivt bruten.

Tid: 14.14 Haveri

När chefredningen givit order om pejllandning befinner sig Bosses Lansen nr. 32011 under akut brand i de främre delarna och går över i högerspinn, därför att roderfunktionen sats ur spel och förmodligen med styrspaken låst. Planet störtar omedelbart mot marken i 700 km/h i en 64-gradig vinkel.

Efter några minuter har planet grävt en stor grop i marken vid orten Hillerslätt 9 km öster om flottiljens flygfält.

Fjorton minuter över två. Fru Ingeborg Abrahamsson, som bor på gården Johannishus en kilometer nordost om Vång, fick syn på flygplanet, som befann sig i brant dykning. Vid nedslaget såg lantbrukare Bertil Olsson ett eldhav, som slog upp från marken. Sedan kom den svarta röken som utvecklade sig som en svamp. Rökmolnet släppte från marken och försvann. Elden från flygplanet slocknade snabbt.

I en förteckning över alla flygplansdelar, som har spridits över en stora yta, har markerats 328 stycken; alltifrån delar av vingkoppel till delar av övre tryckkammare.

Det anmärkningsvärda är att ledningscentralen inte har hört Bosses ivriga rop på radion i en plötsligt uppkommen situation. Emellertid har några eltekniker, som arbetade mellan klockan 13.00 och 15.00 hört rösten. De befann sig i uk-rummet i trafikledartornet.

L. Burfelt och två andra eltekniker har berättat följande:

På kanal B kunde de höra att molnhöjden över Sölvesborg vid tillfället var 50 meter. De hörde också att Gul G fick order av trafikledningen att stiga till 3000 meter. En stund senare hörde

eltekniker Burfelt i uk något som lät som "viker sig". Bärpågen gick ut under en stund och sedan hördes ett kraftigt ljud. De närvarande visste då inget om haveriet, men alla som hörde meddelandet sade "att det måste hänt något".

Eltekniker L. Direnius, som också var med i rummet, uppfattade en gäll stämma som skriker något om han uppfattade som "flygplanet kränger". Detta "rop" finns på bandspelaren hos trafikledningen men otydligt. Förklaringen, enligt Direnius är, att det kan bero på att de hört bättre och mera ostört än trafikledningen och flygplanet i luften.

En annan eltekniker, E.L. Orrgren, var även med vid tillfället. Han säger sig ha uppfattat en extremt kraftig signal med så hög stämma att det blev övermodulering, vilket något förvränger talet. Den gälla skrikande rösten sade: "Gul...brinner".

Vidare står det i haverikommissionens rapport: "Just då pågick ej annan trafik. Bärpågen låg kvar litet grand efteråt. Vi lystrade till detta allihop och någon sade "nu händer något". Vidare konstateras, att eftersom trafikledningen ej hört något kan det bero på att vår mottagare är känsligare".

En överraskande insikt infinner sig efter det att docent Gunnar Fant har gjort en spektrografisk analys på Tekniska högskolan. Det visar sig att ljudbandet innehåller flera på varandra lagrade inspelningar från tidigare trafik. Det kan förklara den dåliga ljudupptagningen och att Bosses röst inte fastnat på bandet.

Flygvapnets haverikommission, som arbetade ett antal dagar efter haveriet, konstaterar i sin rapport att orsakerna till haveriet inte gått att fastställa, men efter noggrann genomlysning av händelserna kan orsaken förmodligen sökas i planets styrfunktion, tidigare nedisning och rådande snedtömning.

Fel i servosystemet – spaklåsning

Kapten Edin, flygstyrkechef, berättar vid förnyat förhör att