

(1962):2

KUNGL. TEKNISKA HÖGSKOLAN
FLYGTEKNISKA INSTITUTIONEN
BIBLIOTEKET

FLYGVAPEN

NYTT

Nr 2-1962

Ur innehållet:

| | |
|---|-------|
| Flyghaverierna 1961 | Sid 3 |
| Statsverkspropositionen | 4 |
| En Flygning à la Kongo | 6 |
| Svensk flygindustris största exportframgång | 10 |
| Strategiska bombplan eller ICBM? | 15 |

17 APR 1962

FLYGVAPEN

NYTT

Nr 2-1962

inriktar sig främst på frågor av betydelse för utbildningen inom flygvapnet. FV-nytt tar alltså upp spörsmål om försvarsgrenens organisation, taktik, utrustning, materiel m.m. FV-nytt behandlar också andra frågor av särskilt intresse för tjänsten inom flygvapnet. Vidare disponeras varje år omkring en tiondel av utrymmet i FV-nytt av chefen för försvarsstaben och det utrymmet ägnas då främst åt upplysning i för föravaret gemensamma frågor.

Det åligger flottiljchef (motsvarande) att tillse att Flygvapennytt erhåller lämplig spridning inom förbandet.

Flygvapennytt sänds också ut till pressen. I FV-nytt förekommande artiklar är helt öppna för publicering.

Flygvapennytt

framställs inom Flyglédningen (flygstaben, flygförvaltningen, inspektionerna, flygöverläkaren) under medverkan från flygvapnets övriga organ (eskaderstaber, flottiljer, utbildningsanstalter, flygverkstäder m.m.). Bidrag från alla personalkategorier är välkomna.

Bidragen adresseras till: Flygvapennytt,
Flyglédningen,
STOCKHOLM 80

med uppgift om avsändarens (författarens) befattning, namn och adress. Där signatur (initialer eller pseudonym) finns utsatt under manuskriptet införs blott denna signatur i Flygvapennytt, i stället för författarnamnet.

BILDEN PÅ OMSLAGET:

Löjtnant Lars-Erik Johansson, Försökscentralen, Malmelätt, har varit på provflygarkurs vid Aerospace Research Pilot School i USA. Här är han klar att "spaka" en B 57.

Innehållsförteckning

| | |
|---|-------|
| Dagens fråga: Flyghaverierna 1961..... | sid 3 |
| Statsverkspropositionen..... | 4 |
| En flygning à la Kongo..... | 6 |
| F 22:s kongoflygning längsta svenska ombaseringen..... | 7 |
| Svensk flygindustri största exportframgång.... | 10 |
| Tusende tillsynen för Vampire på F 5..... | 13 |
| Skummatta vid buklandningar..... | 14 |
| Strategiska bombplan eller ICBM?..... | 15 |
| Air Force Museum berättar hela amerikanska krigsflygets historia..... | 16 |
| Saabchefen genom ljudvallen..... | 21 |
| Frankt-tyskt samarbete skapar nytt militärt transportflygplan..... | 22 |
| Förluster i Korea födde Bullpup..... | 22 |
| Den automatiska besticksräknaren i F-104 G..... | 23 |
| B-58 Hustler "bangar"..... | 23 |
| Besök vid finska kadettskolan..... | 24 |
| Filmorientering: "Flygspaning"..... | 25 |
| Ett ödesdigert vådaskott..... | 26 |
| Är du en god ledare?..... | 27 |
| Vän eller fiende? Du måste veta..... | 30 |
| VTOL-transport för alla försvarsgrenar..... | 31 |

ANSVARIG UTGIVARE

för Flygvapennytt
generalmajor Stig Nordén



Dagens fråga

Flyghaverierna 1961

1961 är ur flyghaverisynpunkt med 26 omkomna och 39 totalhavererade flygplan ett mörkt år för vårt flygvapen. Jämfört med medelvärdet för den närmast föregående femårsperioden med 19 omkomna och 31 totalhavererade flygplan ligger 1961 siffermässigt i dessa avseende på toppnivå. Om haveriförlusterna räknades i kronor skulle man nå mycket höga belopp. Varje större haveri blir numera en allt svårare åderlätning av den svenska försvarsberedskapen.

Även om 1961 måste målas i mörka färger finns det i alla fall ljuspunkter. Ett mera ingående studium av haverianledningarna visar på att situationen inte är värre än att den snart både kan och skall förändras till det bättre. Utgångsläget för en sådan förbättring bedömes vara gott.

Det är de svåra haverierna med det stora antalet omkomna och förlorade flygplan, som naturligtvis alltid fördystrar bilden. En av ljuspunkterna i 1961 års bild är att totalantalet haverier inte oväsentligt gått ned jämfört med tidigare år och faktiskt visat en fortlöpande minskning sedan 1958 från då 278 till nu 234. Varför de svåra haverierna ökat så märkbart är relativt svårförklarligt. Det beror ofta på yttre omständigheter såsom väderleksförhållanden, närheten till flygfält etc om ett haveri eller tillbud utvecklas så allvarligt att det resulterar i förlust av personal och flygplan. Av lättförklarliga fakta, bl a de moderna flygplanens höga prestanda, innebär numera ett svårare haveri oftare totalförlust av flygplan. I det avseendet är situationen likartad i alla länders flygvapen. Samtidigt har emellertid också säkerhetsmaterielen förbättrats, varigenom större möjlighet ges personalen att med fallskärn rädda sig ur en hopplös situation. Årets 21 lyckade fallskärnhopp mot endast 2 misslyckade ger belägg för detta. I 1961 års haveristatistik visar siffran 12 omkomna flygförare per 100.000 flygtimmar mot siffran 25 totalhavererade flygplan på relationstalet i detta avseende.

Det är alltjämt personalfelen som överväger. Att materielfelen håller sig vid den synbarligen genom åren nästan konstanta siffran 20 procent är i och för sig glädjande och en garanti för att någon försämring i varje fall inte skett på materielsidan. Procenttalet på förarfelen ligger i år på 58, vilket innebär någon ökning jämfört med tidigare år. Räknar man endast med svårare haverier blir förhållandet något förskjutet, enär materielfelen i dessa visar ett något, fastän relativt obetydligt, högre procenttal.

Haverier är möjliga att förebygga. Därvidlag gäller det främst att noggrant och snabbt utreda och analysera inträffade haverier och tillbud för att finna grunderna till felen och i konsekvens därmed i ett tidigt skede kunna insätta de lämpligaste motmedlen. I detta avseende hoppas vi inom flygvapnet under året få bättre resurser än tidigare genom bl a ett snabbare rapporteringsförfarande.

Flygning med moderna flygplan kräver nu mer än någonsin tidigare absolut fysisk och

psykisk god kondition hos flygförarna. Inget kan vara oansvarigare än att ge sig upp i luften då man medvetet brister i dessa avseenden. Väl planlagd och genomdriven utbildning, väl uppbyggd erfarenhet, hög fackmässig skicklighet och fast flygdisciplin är faktorer som verkar för en höjning av flygsäkerheten och en minskning av haverifrekvensen. I dessa avseenden får det inte bli fråga om något kompromissande.

STATSVERKSPROPOSITIONEN

Försvarsministern erinrar inledningsvis om att beslut rörande kostnadsramen för det militära försvaret under budgetåren 1961/62 och 1962/63 fattades av 1961 års riksdag med 1960 års försvarskommittés förslag som grund. För tiden efter budgetåret 1962/63 fordras sålunda nya överväganden. En parlamentarisk utredning omfattande nio ledamöter ur de fyra stora riksdagspartierna har därför tillkallats med uppgift att utreda krigsmaktens och civilförsvarets fortsatta utveckling.

Försvarsutgifterna för budgetåret 1962/63 förslås utgöra 3.405,5 milj kronor fördelat med 3.202,8 milj kronor på driftbudgeten och 202,7 milj kronor på kapitalbudgeten. Härvid har sammanlagt 20 milj kronor överförts från drifttill kapitalbudgeten. Vid beräkning av totalsummans storlek har hänsyn bl a tagits till vissa löneökningar och prisförändringar samt slopande av ortsgrupp 2. I förhållande till riksstaten för innevarande budgetår innebär förslaget en ökning med 168,5 milj kronor. Ökningen föranses bl a av: prisstegring 78,9 milj kronor, återgång till 30 dagars repetitionsövningar 5 milj kronor, höjning av prisregleringsanslaget 20 milj kronor samt tillägg för teknisk utveckling 64 milj kronor.

I detta sammanhang kan påpekas att medel inte tagits med för bl a den föreslagna hangaren vid F l p g a ovisshet om den hinner byggas under budgetåret. Till följd härav, påpekar departementschefen, kan bortflyttningen från Barkarbyfältet av flygledningens jetflygavdelning bli fördröjd.

Försvarsministern erinrar vidare om att överbefälhavaren med åberopande av det utrikespolitiska läget ifrågasatt att fjolårets beslut om försvarskostnaderna under budgetåren 1961/63 upptas till förnyad prövning vad avser totalramen för budgetåret 1962/63.

Departementschefen betonar i detta sammanhang

det värde som han tillmäter de långsiktiga riksdagsbesluten med bestämmande av kostnadsramen för längre period än ett budgetår. "Principbeslut av denna art grundar sig på bedömningen att de avgörande motsättningarna storakterna emellan kommer att bestå under övermåttlig tid. Mot denna bakgrund bör de grundläggande principbesluten om försvarets utformning på längre sikt respekteras oavsett om avspänning eller tilltagande motsättningar för stunden sätter sin prägel på den utrikespolitiska situationen". Departementschefen fortsätter "Regeringen följer emellertid uppsäkrat den internationella utvecklingen; bedömer regeringen att ytterligare medel kräves för att momentant höja vår beredskap kommer den icke att uppfatta försvarsöverenskommenheten som ett hinder härför". Fortsättningsvis erinrar departementschefen om att under hösten 1961 åtskilliga åtgärder vidtagits i syfte att höja beredskapen.

Överbefälhavarens förslag till kompletterande medelsökanden för budgetåret 1962/63 om sammanlagt 212 milj kronor, bl a avsett för förstärkning av luft- och kustbevakning samt åtgärder för att höja insats- och mobiliseringsberedskapen, avser departementschefen återkomma till främdeles om de anmälda frågorna ger anledning till det. Den utrikespolitiska utvecklingen blir avgörande.

Driftbudgeten

Beträffande försvaret och konkurrensen om arbetskraften framhåller försvarsministern att han "delar överbefälhavarens uppfattning att krigsmaktens möjligheter att rekrytera och i tjänst bibehålla kvalificerad personal - militär, civilmilitär, och civil - måste ägnas den största uppmärksamhet. Betydelsefullt är å andra sidan att utbyggnaden av personalstater-na hålls inom rimliga gränser. Mot bakgrunden

av begränsningen i våra totala resurser måste statsmakterna omsorgsfullt pröva alla krav på utbyggnad av myndigheternas personalkadror. En sträng prioritering av anmälda önskemål är därför nödvändig."

Flygvapnets anslag

För flygvapnets del föreslås för budgetåret 1962/63 ett totalt anslag om 1.227 milj kr. I denna summa ingår kostnader för luftförsvarsrobotar. Genom beslut av Kungl Maj:t i juni 1961 fick flygförvaltningen bemyndigande att skaffa luftvärnsrobotar typ Bloodhound II utnyttja beställningsbemyndigande intill ett belopp av 250 milj kr. I detta sammanhang förutsattes att flygvapnets anslag till flygmateriel m m skulle minskas. För budgetåret 1962/63 föreslås nu denna minskning till 55 milj kr, varigenom till flygmateriel m m skulle återstå 732 milj kr. Dessa medel avses bl a för jaktflygplanet Draken (J 35), attackroboten 304 avsedd främst för bekämpning av sjömål samt den nyanskaffade målsökande jaktroboten "Falcon". Vidare fortsätter utbyggnaden av strilsystemet. Under 1963 kommer sålunda den första av de två högautomatiserade luftförsvarscentralerna att tas i bruk.

Det beställningsbemyndigande om 800 milj kronor som föreslås för nästa budgetår avses för fortsatt anskaffning av flygplan 35, robotar samt för materiel till stril 60. Härri inräknas också ett provexemplar av ett nytt jetdrivet skolflygplan.

Beställningsbemyndigandet om 250 milj kronor för luftvärnsroboten Bloodhound II omfattar materiel för sex divisioner med rätt till avbeställning av halva antalet. Kostnaderna för luftförsvarsrobotar som främst avser Bloodhound II föreslås bli 123 milj kronor, en ökning med 61 milj kronor i förhållande till flygförvaltningens äskande. Utöver ovan redovisade överföring från flygmaterielanslaget har sålunda en uppräknings med 6 milj kronor kunnat ske.

För anslaget drift- och underhåll av flygmateriel m m föreslår departementschefen 164 milj kronor innebärande bl a ett oförändrat uttag av 165.000 flygtimmar.

Statsmakternas beslut rörande försvarskostna-

derna för budgetåren 1961/63 innebar bl a att för budgetåret 1962/63 ett avdrag med 50 milj kronor skulle göras i förhållande till det belopp som skulle ha utgått vid fortsatt tillämpning av 1958 års försvarsbeslut. I statsverkspropositionen för föregående år föreslog dock departementschefen att i avvaktan på ytterligare överväganden beloppet skulle reduceras till 40 milj kronor. Enligt myndigheternas äskande för budgetåret 1962/63 föreslås att marinens anslag uppräknas med 30 milj kronor medan arméns och flygvapnets minskas i motsvarande grad. Departementschefen godkänner myndigheternas förslag att uppräknas anslaget för marinen men anmäler samtidigt att han funnit det möjligt att inom fastställd kostnadsram i någon mån uppräknas arméns och flygvapnets anslag.

| Försvarsgren m m | Anslag 1962/63 enl statsverkspropositionen | |
|---------------------|--|-------|
| | Mkr | % |
| Armén | 1011 | 32 |
| Marinen | 405 | 13 |
| Flygvapnet | 1) 1227 | 1) 38 |
| Gemensamt | 560 | 17 |
| Summa | 3203 | 100 |

1) Inklusivt 123 milj kr (4 %) för luftförsvarsrobot.

Avlöningsanslaget uppförs med ett beräknat belopp av 135 milj kronor. I avvaktan på särskild löneproposition som framläggs i mitten av mars månad, tar departementschefen inte ställning till anslagets exakta storlek.

Anslaget understöd till privatflyget föreslås utgå med oförändrat belopp 366.000 kr.

ANDRA FÖRSVARSGRENNAR OCH FOA

Tygmaterielanslaget för armén upptas med 368,9 milj kronor innebärande en anslagshöjning med 51,9 milj kronor. Härri ingår ett antal arillerikanonvagnar, bandvagnar, krigsbromateriel i lättmetall samt förbättrad eldledningsutrustning och spaningsradar för luftvärnet. Likaså 12 st målflygplan avsedda för arméns och marinens luftvärnsakjutningar.

Marinens anslag till fartygbyggnader och vapensmateriel föreslås för budgetåret till 167,4

Forts. på sidan 12.

EN FLYGNING à la KONGO

Jag skall försöka beskriva ett flygpass som det kan förflyta just nu i efterkrigstidens Kongo. Uppdraget är en OPERATIONAL TRAINING dvs rena flygövningar lika dem vi sysslar med hemma i Sverige. Förbandet: en rote (2 plan) J 29.

En telefonkontakt ned till våra hangarer där man som vanligt svarar att våra plan är klara för start. Några vetenskapliga upplysningar angående vädret får man inte i Kongo. Vi får nöja oss med att titta ut genom fönstret, en metod som förhålls så av våra meteorologer därhemma. Det är idag som så ofta soligt på förmiddagen, framåt middagstid kommer cumulusmolnen att börja växa - och till kvällen kan vi nog vänta oss ett av de tropiska slagregnen.

Så till aerodynamerna. All markservice går snabbt och smidigt tillväga på F22 och snart viner motorerna. Klockan är halv tio, ingen trafikledare har kommit till tornet ännu. Men vår radarstation har varit i farten en god stund och hälsar oss godmorgon i radiolurarna. Vi väljer bana med hänsyn till vindriktningen. Ingen annan trafik syns över Kamina så här tidigt, så vi sätter sporrarna i våra silvervita springare. Även om vi har tung last av kanonammunition, raketer och extratankar är det inga svårigheter att starta på Kaminas 2700 meter långa bana. Detta trots att banans höjd över havet och den höga temperaturen avsevärt försämrar planens prestanda.

Stället upp, klaffen in och vi accelererar ut mot Kaminabasens gräns. Vi ser den beryktade barriären, The Barrier, skjuta till under vänstra vingspetsen. Det är vägspärren som utgör gräns mellan våra indiska Jatbataljons-soldater och de katangesiska gendarverna. Det var här som svenska trupper i september 1961 framgångsrikt stoppade gendarvernas offensiv mot Kaminabasen, genom att få in två fullträffar på två pansarbilar och en ammunitionstransport. The Barrier vaktas nu av indierna.

Vi är nu utanför 'vårt' område. Vi följer vägen mot Kaminaville, staden 30 kilometer från Kaminabasen, där soldaterna inte är säkra på om de ska bli kospisar eller mot-



Konstituerade kaptenen Lars Gunnar Jansson, i vardagslag löjtnant på F 10, är en av de hemkomna från den svenska jaktflyggruppen i Kongo. I artikeln berättar han om ett av de många uppdragen över Kongo. Artikeln är saxad ur jaktflyggruppens kongotidning Weekly 22. T h om Jansson löjtnant Sigvard Brøge, som nu återgått till F 3 som fänrik efter sex upplevelserättade månader i Kongo.

ståndare till oss. Plötsligt dyker tre ocklistor upp på vägen. Gendarver i full mundering med god fart mot basen. Vi tycker oss se befälhavaren forma munnen till den swahiliiska motsvarigheten till kommandot SKYDD och så är vi förbi. I bakspegeln syns de tre överge sina velocipeder och stå på huvudet i grönskan. Sorry, men vi undrar om deras själar var vita och uppsåtet gott?

Tre minuter har gått av vår färd i luften. Vi svänger in över Kaminaville, huvudstaden i norra Katanga. Här vållar vi ingen uppståndelse. Vi se de civila kongoleserna kika upp mot våra SAAB eller FOUGA, som de kallar oss. Ett ånglokomotiv producerar rökpuffar på järnvägsstationen med tre, fyra vagnar i hasorna. Flygfältet är som vanligt tomt, så när som på en gräsklippningsmaskin som betar i banändan. Vi kostar på oss en roll över den ansamma klipparen och lämnar Kaminaville. Nu vet dom att vi jobbar idag och vi har konstaterat att allt är lugnt på deras sida.

Vi kopplar på kraftledningen som går från vår bas norrut. Raka som meridianer löper trädarna över den gröna buskvegetationen. Vi flyger på lägsta höjd för att om möjligt konstatera skador på stolpar och ledningar. Allt verkar helt och proper. Efter cirka 85 km når vi kraftverket vid Kilubi. Byggnaden ligger idylliskt inbäddad i grönskan vid kanten av en liten dalgång. Vattnet under avlopperören är lugnt som i en ankdam i Tollarp, men i kringledningarännan

F 22:s kongoflygning längsta svenska ombaseringen

Kapten Harry Hannesson, B 4, konstituerad till major vid den svenska jaktflyggruppen i Kongo, har nu tillsammans med personalen i den först utsända gruppen återkommit till fosterlandet. Här nedan berättar han om den långa nedflygningen - den längsta ombaseringen i flygvapnets historia. I ett kommande nummer av Flygvapen-nytt återkommer han om upplevelserna i Kongo. T h Hannesson med utsikten från Akropolis i Aten som effektiv bakgrund.

skumar vågorna fritt. Vesodet sprider sig innanför G-dräkten då vi ser detta slöseri. Samtidigt pinas nämligen reservaggaten i både Kaminville och på vår bas. Allt bara för att det sitter några gendarmar där nere i kraftverket, spelar kort och säger FINIS.

MAGRULLNING PÅ 7000 M

Efter denna flygning på låg höjd uppsöker vi svalkan i högre luftlager. Då vi nått 7000 m tränar vi avancerad flygning. Vi byts om att leda roten i loping, roll och diverse magrullningar som herrar journalister brukar uttrycka sig. Nu är det G-påkänningarna som pressar svett ur våra porer. Då hörs vår radar i lurarna:

- Cobra 16, hör Du mig? Cobra 16 det är vi. Vi svarar och får då uppgift om att flygplan som ligger 25 km från vår position. Radar förstärker att leda oss och snart har vi ögonkontakt med en DC6:a. Vi indentificerar den som dagens första transportkärna från Leopoldville.

Vi trycker förbi DC6:an för att hälsa. I radion hörs en stämma vars ägare tydligen vaggats i Brooklyn, New York, over there. - Hay, Charlie, there were some fighters around here. Vi talar om att det var Kamina Fighters som tittade på honom och får ett glatt - You are welcome, boys - till svar.

Efter ytterligare några minuters övningar på högre höjd är det dags för oss att landa. Vi går in i trafikvarvet utan några större uppvisningar och ansätter landning efter en och en halv timmes trevlig flygning. I trygg förvisning om att denna flygning inte kan användas för FN-fientlig propaganda. Inte ens om flygofficeren B Å Bengt hade anlitats för uppdraget.



När vi startade med F22:s fem flygplan från Barkarby den 28/9 hade vi en känsla av befrielse. Vi var på väg! Visserligen var det bara fem dagar sedan vi hade fått beskedet att vi var uttagna till förbandet, men det hade varit fem dryga dagar fyllda med förberedelsearbete av allahanda slag och mycken tid till sömn hade det inte blivit.

Mottagandet var väl förberett för oss på F 10. Det var ju heller inte första gången som F 10 sände iväg ett förband på utlandsflygning. När vi landade väntade Skånepressen och vi ställde pliktaktyldigast upp runt FN-bokstaverna vid en 29:a. Vi hade fått en viss vana vid det de sista två dagarna. Nästa dag använde vi till fortsatt förberedelsearbete och flög ett pass för att prova flygplanen, framförallt pejlarnas funktion, start med full last och funktionsakjutning med två flygplan, som vi inte hade hunnit med på F 8.

Dagen därpå (30/9) var vi tidigt igång. Väderleksutsikterna söderut var relativt lovande, men på F 10 var det kraftig dimma med sikt 50 - 100 meter. Det lättade emellertid och vi kunde starta kl 0920. Vi steg mot den danska fyren Brofeld. Vi flög i något utdragen förflytningsgruppering. 1:a överste Lampell, 2:a fanjunkare Björklund, 3:a jag själv, 4:a löjtnant Brege och 5:a kapten Jansson. De båda andra piloterna, överstelöjtnant Everstål och löjtnant Nordberg, skulle få lösa av i Aten. Över Västtyskland tilltog radiotrafiken och det var svårt att förstå den för oss ovanliga nomenklaturen. Efter en del besvärigheter med fyrar och trafik i det relativt dåliga vädret kom vi så in i en prydlig flank och landade på Spangdahles, som ligger i Västtyskland inte långt från Luxemburgs gränsen.

Chefen för basen, en stor, lugn, leende amerikansk överste, önskade oss välkomna. Flygplanen togs genast omhand av vårt ena markteam, som hade varit på basen sedan den 28:e. För nerflygningen hade två C 130 (Herkules, ett stort amerikanskt transportflygplan med goda last- och fartegenskaper) ställts till vårt förfogande. Den ena C 130:an var alltså på Spangdahlem och den andra var vid denna tidpunkt på Istrana, utanför Venedig, som var vår nästa landningsplats. Så snart som möjligt efter vår start skulle C 130 på Spangdahlem enligt planen flyga till Brindisi, dit vi skulle komma efter Istrana. På det sättet skulle vi "rulla" söderut och ha försäkrat oss om god service.

Efter en kopp kaffe och färdplansskrivning skulle vi så starta mot Istrana. Just när vi hade satt oss i flygplanen, kom det meddelande, att vi inte fick flyga över Österrike i samlat förband. Detta löstes snabbt så att Lampell startade med roten och jag fick leda tregruppen med start 15 minuter senare. Det blev en pärs med den intensiva radiotrafiken och de invecklade trafikförfaranden, som råder i denna del av Europa. Efter starten leddes vi i leder på ett för oss svåröretäligt sätt. Just när jag drog på hörde jag Lampell be att få styra söderut. Han skulle inte tillbaka till Sverige, sade han. Han fanns således efter ca 15 minuters flygning någonstans i trakten av Spangdahlem. Näja, allt redde ut sig. Vi kämpade oss söderut, hade turen att få se Alperna och landade efter en GCA-inledning på Istrana i tre kilometers sikt. Här gjorde vi ett kort lunchuppehåll och hade sedan en lugn och behaglig flygning i helklart väder till Brindisi, långt ut på den italienska klacken.

På hotellet var det pressande varmt och man började undra hur det skulle bli att leva nere i Kongo alldeles vid ekvatorn.

29:OR I FÖRSVARSGRUPPERING

Kl 0830 den 1/10 startade vi mot Aten. Färdlinjen gick ca 15 km utanför Albanien's kust och eftersom vi hade blivit varnade för eventuell albansk aggressivitet flög vi i försvarsgruppering med stridsfart och skärpt ögonspanning. Några albanska jaktflygare synte emellertid inte till, så vi kunde övergå till att studera den klassiska marken under oss. Vädet var helklart. Man fäste sig här liksom över Italien vid att marken är helt brun och liksom utbränd. Från gamla historieböcker kända platser som Araxos och Korinthos tittade vi på och när vi närmade oss Aten spanade vi efter Akropolis, men vi leddes in för landning så långt från staden, att det inte gick att upptäcka den sevärdheten. Vid landningen blev kapten Janseon tvungen att nödfälla landstället. Felet visade sig sedan vara mycket ovanligt. En manöverkolv hade brutit i toppen. Reservdelar fanns inte ombord på vår C 130:a i Aten, möjligen i Tobruk, men det var vi inte hjälpta av. Vår markstyrka med förvaltare Martinsson i spetsen gjorde emellertid ett gott arbete och steglödde kolven, så att det gick att fortsätta. Under tiden passade flygstyrkan på att bese Akropolis, - så inget ont

Kl 1415 var det klart för start mot El Adem, brittisk bas utanför Tobruk. Färden gick över Medelhavet och vi gynnades fortfarande av klart väder. Vi hade flygplatsen och fyren

Souda på Kreta som brytpunkt - gammalt känt namn från Kreta-operationen under kriget. Så dök Afrikas kust upp och vi landade i stark sand-sidvind på El Adem. Nu var det bråttom, om vi skulle hinna till Cairo, innan det blev mörkt. Vi hade bett om extra snabb service och det var man beredd att ge oss, fick vi veta före landningen. Tankningen gick också undan och vi satte oss i flygplanen efter 45 minuters uppehåll. Man körde fram ett stort startaggregat. Det var emellertid felaktigt. Ett ännu större aggregat kom fram, men med



Överstelöjtnant Evertstål antrar sin J 29 på en afrikansk flygbas.

samma resultat. Efter tjugo minuters fördröjning lyckades vår markstyrka få ut vårt startaggregat ur transportflygplanet, men det vägrade då att starta. Efter sammanlagt en halv timmes fördröjning kom vi iväg. Solen stod nu betänkligt lågt. Flygtiden till Cairo var en timme och fem minuter, men eftersom vi flög rakt österut blev dagen kortare. El Aden ligger på 24° och Cairo på 31,5° östlig bredd, så bara under flygningen skulle vi förlora 30 minuters dagaljus.

Under flygningen spanade vi ner mot öknen och fortfarande kan man se många spår efter världskrigets ökenoperationer. Där var gamla flygbaser, fordonsvrak och spår i sanden efter ställningskrig.

MÖRKRET FÖLL SOM EN RULLGARDIN

Mörkret kom verkligen snabbt. Den gamla liknelsen med rullgardinen stämde bra vid detta tillfälle. Det stod klart att det skulle bli mörkerlandning i Cairo. När vi närmade oss Cairo, tilltog radiotrafiken och den försigtig gick på en mycket svårförståelig engelska. Vi "stackade upp" kring Laspell och när han sade, att vi fick ligga på plats så länge vi kunde men fick vara beredda på att dela upp förbandet, var vi alla övertygade om att vi kunde och skulle hänga med honom in till "brake" i trafikvarvet. Ingen av oss ville lämna platsen bakom hans trygga röst och på egen hand i mörkret börja brottas med de hart obegripliga trafikledarna. Inledningen för landning gick bra och vi stod snart uppradade på linje mitt emot stationsbyggnaden.

När vi steg ur flygplanen möttes vi av skrik, oljud, högtalare, oordning och smuts. Vi var verkligen komna till en för oss ovanlig miljö. En mycket liten och mycket högljudd figur slet av oss våra fina tjänstepasse. Vi var inte helt belåtna med den ordningen. Nya sensationer väntade oss. Vi for in till Cairo i en taxi, där vi satt fyra fram och fyra bak. Av någon anledning var det två chaufförer. Den som styrde satt i knä på den andre och så gott som hela vägen in till Cairo formligen låg han på tutan och gjorde oakörningar, som i Sverige omedelbart skulle betytt indraget körkort. Vi bodde på ett mycket elegant hotell, Cairo Hilton, men ett enkelrum kostade också dryga 50 kronor. Jag bodde på tolfte våningen och



Ovan: Sudanska "mekar" på Vadi Halfa. Nedan: Artikel författaren, överstelöjtnant Evertäl och överste Laspell tillsammans med bl a den kongolesiske armégeneralen Lundula på flygfältet i Stanleyville.



när jag gick ut på den stora balkongen, kunde jag se ut över det upplysta centrala Cairo och Nilen, som bubblade förbi alldeles nedanför hotellet. Det var på något sätt överkligt, men samtidigt fascinerande att den fanns där, eller kanske rättare sagt att jag fanns där. Bara två kvällar tidigare hade vi varit i Ängelholm.

Vi hade gärna velat se pyramiderna, men klockan var för mycket och vi var för trötta. Vi gick för att äta en sen supé. Så fort vi lämnade hotellet attackerades vi av några araber, som hade beslutat sig för att sälja en del saker till oss. Så fort en av dem hade klarat ut att vi var svenskar, viftade han med en sak i luften och ropade "tjugafemf". När vi vid tolvtiden återvände till hotellet kastade de sig åter över oss och när vi klockan halv sex på morgonen samlades nere i foajén, såg vi hur våra vänner araberna väntade på oss utanför. Vi diskuterade dem oss emellan. Vilken energi, vilken drive! Vad skulle inte dessa karlar

Forts. på sidan 28.



Svensk flygindustris största exportframgång

Inget annat svenskt flygplan har fått en så vidsträckt internationell användning som Saab 91 Safir. Flygplantypen har nämligen vunnit indesteg inom en rad flygvapen, förutom i Sverige även i Norge, Finland, Etiopien och Tunisien samt dessutom för utbildning av trafikflygare i Holland, Västtyskland och Indonesien. Sammanlagt har Safiren sålts till 20 länder och härigenom har flygplanet blivit svensk flygindustris största internationella framgång.

MODERN GRUNDKONSTRUKTION

Saab Safir började konstrueras hösten 1944 och den 20 november 1945 gjorde den civila prototypen SE-APN sin första provflygning. Safiren konstruerades i första hand som skolflygplan men har även i viss utsträckning sålts som reseflygplan till en rad civila kunder huvudsakligen utomlands. Det främsta användningsområdet har dock varit militär och civil flygskolning.

Safiren var vid sin tillkomst ett modernt lågvingat helmetallflygplan med infällbart landställ av noshjulstyp och många andra finesser. Det är tack vare den moderna grundkonstruktionen, som flygplantypen behållit sin konkurrenskraft ännu in på 60-talet, mer än 15 år efter det att prototypen gjorde sin första flygning. Som de flesta andra lyckade flygplantyper har Safiren efter hand vidareutvecklats och moderniserats.

Av den första tresitsiga versionen, Saab 91A, med en engelsk motor av typ de Havilland Gipsy

Major 10 på 145 hk, byggdes endast ett 50-tal exemplar. Denna version såldes huvudsakligen till svenska flygvapnet som sambandsflygplan och som skolflygplan till etiopiska flygvapnet samt holländska statens civila flygskola (Rijksluchtvaarteschool), som utbildar förare för KLM:s räkning. Det var med ett flygplan av typ 91A, som den kände svenske flygaren C.G. von Rosen den 9-10 maj 1947 överträffade gällande världsrekord i sträckflygning genom att non-stop-flyga från Stockholm till Addis Abeba, en sträcka på 5.862 km. Von Rosen var i luften nära 31 timmar, vilket gav en medelfart av 190 km/tim.

Bland andra uppgifter, som Safir 91A klarat med framgång, kan nämnas de flygningar, som gjordes i Antarktis vintern 1951 - 1952 av den svenska flygavdelningen i den engelsk - norsk - svenska Antarktis-expeditionen 1949 - 1952.

Ett annat intressant faktum är, att Safiren spelade en betydelsefull roll vid utvecklingen av såväl Saab 29 "Flygande Tunnan" som Saab 32 Lansen. Sålunda utprovades lågfartsegenskaperna hos 29:ans pilformade vinge genom att en Safir med beteckningen Saab 201 utrustades med en 29-vinge i förminskad skala. Samma tillvägagångsätt tillämpades även när det gällde Lansen, vars vinge lågfartsprovades i en experiment-Safir med beteckningen Saab 202.

NY MOTOR VIKTIG FÖRBÄTTRING

Den viktigaste förbättringen av Safiren kom 1949, då prototypen till version 91B gjorde

sin första provflygning den 15.2. Den skilde sig från 91A genom en ny och starkare amerikansk motor av typ Lycoming O-435-A på 190 hk. Härigenom förbättrades ytterligare flygplanets prestanda och toppfarten ökades från 265 till 275 km/tim.

1951 valde svenska flygvapnet 91 B till nytt skolflygplan med beteckningen Sk50. Vid denna tidpunkt var emellertid Saabs egen produktionskapacitet helt upptagen med serietillverkningen av J 29. Beställningen hos en holländsk underleverantör, De Schelde i Dordrecht, som med början hösten 1952 levererade en serie på 110 st. 91 B och 10 st. 91 C. Sistnämnda versionen var en under mellantiden utvecklad 4-sitsig variant. Den i Holland byggda 91 B-serien levererades förutom till flygvapnet även till belgiska flygbolaget Sabena (sedemera sålda till Etiopien), etiopiska flygvapnet, Lufthansa och Air France (användes nu av Air France's flygklubb). Den holländskbyggda 91 C-serien levererades bl.a. till Indonesien och till en rad civila företag i England, Argentina, Tyskland, Österrike, Finland och Italien. År 1954 hade Saabs produktionskapacitet hunnit byggas ut så att tillverkningen av Safir kunde återupptas i Linköping.

ANDRA FÖRBÄTTRINGAR

År 1957 kom nästa stora förbättring av Safirens konstruktion i form av version 91 D, som är försedd med en ny och lättare Lycoming-motor av typ O-360-A1A, en ny constant speed-propeller, nya bromsar och kraftigare generator, som möjliggör mera omfattande el- och radioutrustning. Den nya motorn ger minskad tomvikt, vilket medger ökad last eller mera utrustning. Den första kund, som beställde denna nya version, var det finska flygvapnet (i juli 1958: 20 flygplan). 1959 följde en ny finsk order på 10 flygplan, varav två med kassainstallation för kartläggningssändning.

Version 91 D utvecklades emellertid i första hand för den holländska statens civila flygskola RLS, som 1959 beställde 18 plan. De holländska Safirerna har omfattande instrumentering och radioutrustning och detta sammanhang har den minskade motorvikten stor betydelse.

Under 1959 erhöll Saab även beställning på

10 Safir 91 C från etiopiska flygvapnet samt 14 st av samma typ från svenska flygvapnet. Härmed ökade svenska flygvapnets Safir-anskaffning till 99 st, medan Etiopien skaffat sammanlagt 42 Safir-flygplan. Att svenska och etiopiska flygvapen valde 91 C efter tillkomsten av 91 D berodde på önskemålet att av underhållsekål få samma motor som tidigare.

SAFIR GRUNDAR NYTT FLYGVAPEN

1960 beslöt den tunisiska regeringen att beställa 15 Safir-flygplan till sitt blivande flygvapen, som därigenom blev det 5:e flygvapen, som gick in för Safir.

Under 1961 har ytterligare beställningar in-



Ovan: Norge använder Safir vid Flyveskolen på Vaernes nära Trondheim.



Ovan: Safir med finska beteckningar. Nedan: Safir i tjänst hos Rijksluchtaartschool, den holländska statens civila flygskola.



flutit dels från RLS i Holland på fem 91 D och från finska flygvapnet på fem. Härigenom har Holland anskaffat totalt 31 Safirer och Finland 35.

F.n. har sammanlagt omkring 300 Safir-flygplan beställt. De som hittills levererats, har tillbringat mer än 375.000 timmar i luften. Trots betydande klimatskillnader i de länder, som använder Safiren, har de tekniska erfarenheterna varit goda.



Ovan: Det flygvapen, som först gick in för Safir som skolplan, var det etiopiska. Bilden visar ett par av de senaste tio Safir 91 C, som levererats till Etiopien.
Nedan: Tunisien är det fäste flygvapen som valt Safir för den grundläggande skolningen.



STATSVERKSPROPOSITIONEN Forts. från sidan 5.

milj kronor. I denna summa ingår bl a anskaffningskostnader för det företa kustrobotförbandet.

FÖRSVARETS FORSKNINGSANSTALT

Försvarets forskningsanstalt får fortsätta utvidgningen av sin verksamhet. Detta sker genom att nya tjänster inrättas för kvalificerad forskarpersonal och genom ökade anslag för

forakningsverksamheten. Bl a föreslås att den sedan 1958 vid forakningsanstalten inrättade försöksorganisationen för operationsanalys inom försvaret omvandlas till en särskild byrå vid anstalten. Vid denna kommer förutom operationsanalys också långtidsplanering och teknisk underrättelsetjänst att bedrivas.

Kapitalbudgeten

Medelstillsdelningen för försvaret under kapitalbudgeten var för budgetåret 1961/62 174 milj kr vilket, om hänsyn tas till kompensations för teknisk fördring, innebar en oförändrad ram jämfört med 1960/61.

För budgetåret 1962/63 tillstyrkte överbefälhavaren en kapitalram om 190 milj kr. Härutöver tillstyrkte överbefälhavaren en överföring av 12 milj kr från driftbudgeten för att tillgodose de angelägnaste önskemålen. Av dessa 12 milj kr avsågs 9 milj kr för flygvapnet. Överbefälhavaren föreslog vidare att vissa objekt borde tillgodoses utanför försvarets ram nämligen Älvdalens skjutfält (4,5 milj kr), P 1 hangar för flygledningen (4 milj kr) och påskyndad utbyggnad av Musköbasen (20 milj kr).

I Årets statsverksproposition tillstyrker departementschefen en totalram om ca 203 milj kr. Han godtar härvid en överföring från driftbudgeten av 12 milj kr samt föreslår en överföring av ytterligare drygt 8 milj kr, då han inte kan tillstyrka att medel tas utanför ramen bl a för Älvdalens skjutfält. Medel för P 1:s hangar tas inte upp i Årets proposition då "ovisshet föreligger om hangaren kommer till utförande under nästa budgetår". Till ökade anslag för Muskö är departementschefen inte beredd att ta ställning.

Av den totala investeringsram om ca 203 milj kr som departementschefen föreslår för 1962/63 avses ca 79 milj kr för kasernbyggnaders delfond (inklusive flygfältsarbeten), ca 118 milj kr för befästningars delfond och 6 milj kr för försvarets fabriksfond.

För flygvapnets objekt under befästningars delfond upptar statsverkspropositionen 41 milj kr vilket innebär en fördubbling jämfört med de närmast föregående budgetåren. Den ökade medelstillsdelningen måste ses mot bakgrunden av att utbyggnaden av stril 60 börjat komma igång



Tusende tillsynen för Vampire på F 5

på bred front. För strilutbyggnaden avses sålunda för nästa budgetåret ca 30 milj kr. Besterande 10 milj kr för befästningar avses för utbyggnad av kommandocentraler, ammunition- och robotförråd samt radiostationer enligt radioplan-56.

För byggnader utom befästningar föreslås för flygvapnet i propositionen 6,5 milj kr. Den föreslagna medelstillsdelningen avses för följande byggnadsåtgärder.

Ombyggnad av hangarverkstäder vid F 3 och F 12. Nybyggnad av trafikledartorn vid F 9, F 16, F 18 och RPN.

Ombyggnad av bilverkstad och anordnande av tillsynsverkstad för flygplan vid F 3.

Om- och tillbyggnad av flygtjänstbyggnad vid F 16.

Om- och tillbyggnad av flygverkstad, nybyggnad av varmgarage och utbyggnad av sjukhus vid F 21.

Nybyggnad av garage och skyddsbunkrar kommer eventuellt att utbytas mot annat objekt vid RPN.

Om- och nybyggnad av skjutbanor vid F 7, F 13 och F 21.

Nybyggnad av finmekanisk verkstad vid CVM. Spänningsosläggningar, vägarbeten och smärre nybyggnadsarbeten vid flera förband.

Fortf. på sidan 23.

För att Kungl Krigsflygskolan skall kunna lösa sin uppgift att utbilda flygförare, måste ett stort antal flygtimmar ställas till flygskolans förfogande.

Uttagen flygtid i timmar

| Fpl typ | 1958/59 | 1959/60 | 1960/61 |
|---------|---------|---------|---------|
| Sk50 | 17600 | 18000 | 18800 |
| 28 | 12900 | 13100 | 12100 |
| S 51 | 900 | 600 | 700 |
| Summa | 31400 | 31700 | 31600 |

De periodiska tillsynerna utförs vid tillsynstropparna och vid flygverkstaden, vilka enheter ingår i materielavdelningen. Därtill utför CVM H-tillsyn på flygplan typ 28.

Vid enbart tillsynstroppen har vår trotjänare fpl 28 genomgått den 1000:e tillsynen. Evenemanget firades med att chefen för Krigsflygskolan, Överste Rehnberg, avtackade tillsynstroppen, varefter kontrollflygaren kapten Persson övertog flygplanet för den sista kontrollåtgärden, nämligen kontrollflygning. På bilden märks bland många andra chefen för tillsynstroppen flygplansmästaren Kallin och chefen för eltroppen elektronmästaren Vighagen. Sista numret på programmet bestod i att lägerkassan bjöd personalen på kaffe och tårta.

Skummatta vid buklandningar

I Flygvapennytt nr 3, 1961 lämnades en redogörelse för vissa prov i England med på landningsbana utlagd skummatta, med syfte att underlätta en buklandning och samtidigt eliminera risken för brand. I artikeln nämndes, att friktionen minskas samtidigt som en viss kylning erhålls.

Vid E 3:s flottilljopoliskurs på F 13 i höstas utfördes några intressanta försök i liknande syfte. De gjordes i form av bogserprov och gick till på följande sätt:

En J 29 A bogserades liggande på buken på torr betongbana. Den dragkraft som behövdes för förflyttningen mättes med hjälp av en dynamometer. Samma försök gjordes om med vattenbegjuten och skumbegjuten bana. Samtliga prov filmades. Flygplanets vikt var 5300 kg.

Resultatet framgår av följande tabell:

| Prov | Underlag |
|------|---------------------------|
| 1 | Torr betongbana |
| 2 | Vattenbegjuten betongbana |
| 3 | Skumbegjuten betongbana |

| Prov | Vilofriktion | | Rörelsefriktion | |
|------|--------------|------|-----------------|-------|
| | Kp | | Kp | μ |
| 1 | 4300 | 0.81 | 3000 | 0.57 |
| 2 | 3800 | 0.72 | 3000 | 0.57 |
| 3 | 3600 | 0.70 | 2800 | 0.53 |

Sammanfattning:

I stort sett erhöles samma resultat som vid försöken i England. Uppgiften (från England) att friktionen minskas får tas med viss reservation. Endast en obetydlig skillnad mellan de olika proven märktes. Det är möjligt att skillnaden skulle bli annorlunda på en asfaltbana. Den väsentliga nyttan med en skummatta är, att man undviker gnistbildning och risk för att läckande brännale antänds. Skumbeläggning bör därför alltid rekommenderas som förberedelse för en buklandning.

Går det att stoppa en jet-motor med skum- eller vatten-besprutning.

Under E 3:s flottilljopoliskurs på F 13 i höstas utfördes också några intressanta prov (utöver räddningsförsök med helikopter som beskrivits



Motorn avger tjock ånga efter vattenbegjutningen.

i FV-nytt nr 4-1961) som torde vara av allmänt intresse för alla som i mark tjänst sysslar med jetflyg. Med prov sökte man svar på den gamla frågan "går det att stoppa en jetmotor med hjälp av skum- eller vattenbesprutning?" Frågan har intresse i det fall att ett flygplan buklandar och kanske fattar eld medan motorn fortfarande går.

Föraren kanske är skadad eller oförmögen att själv ta sig ur flygplanet. Ett snabbt och enkelt sätt att utifrån stoppa motorn, för att utan risk kunna rädda föraren är av nöden. Kunde motorn stoppas med besprutning med skum eller vatten vore detta en avgjord fördel. För ändamålet ställdes en kasserad men körbar 29 A på fältet.

Prov 1: Motorn startades. Varvtalet ställdes på 6000 v/min, tecken gavs till släckningsmannskapet att börja skumbesprutningen och där efter rörde inte gasreglaget.

Skummet passerade snabbt motorn och eprutade ut genom utloppsdelens. Motorn stannade mjukt efter 4 sek. Pumstryck = 15 kp/cm². Kapacitet = 20 l/sek.

Prov 2: Efter några minuter (som behövdes för att tvätta flygplanet rent från skum) gjordes försök med att återstarta motorn. Detta gick bra och sedan mekanikern denna gång inreglerat motorvarvet till 10000 v/min startades skumbesprutningen igen. Motorn stoppade mjukt även denna gång efter 6 sekunder. Pumstryck och kapacitet samma som vid prov 1, 60-70 % av utsprutande skum passerade motorn. Resten hamnade vid sidan om luftintaget.

Prov 3: Efter förnyad rentvättning gjordes ett 3:e startförsök. Denna gång användes rent vatten, som stoppmedel. Motorn stannade även nu mjukt efter 5,5 sek. Kapacitet 2000 l/min

= 33 l/sek. Circa 50 % av utsprutande vatten passerade motorn.

Prov 4: Vid detta prov inreglerades varvet till 10000 v/min innan vattenbesprutningen igångsattes. Stoppet blev denna gång mera chockartat. Ett tjockt ångmoln slog ut bakom motorn samtidigt som ett markant dragkraft-tillskott märktes (flygplanet doppade nosen), omedelbart följt av att motorn stannade efter 5,0 sek. Mekanikern berättade efteråt att det

kändes som om motorn ville starta igen men inte kunde.

Samtliga prov filmades.

Sammanfattning: Flygplan 29 går att stoppa såväl med akum- som vattenbesprutning. Man kan förmoda att även flygplan med starkare jetmotorer än RM2 går att stoppa på motsvarande sätt under förutsättning att kapaciteten hos sprutaggregatet står i proportion till den luftmängd som motorn suger i sig per sekund.

Strategiska bombplan eller ICBM?

I den nu pågående diskussionen i USA kring en eventuell utvidgning av B-70-programmet finns flera intressanta aspekter på frågan "Bemannade bombplan eller interkontinentala robotar." Här följer en sammanfattning av argument från frågan "Kan B-70 tränga igenom det sovjetiska luftförsvaret?" till "Vad händer om ett kärnvapenförbud skulle införas?" Sammanfattningen är gjord efter en artikel i tidskriften Space/Aeronautics, september 1961.

"Är bemannade bombplan fortfarande av värde för vårt försvar?" Argumenteringen börjar fram och tillbaka mellan det amerikanska flygvapnets representanter och experterna i det amerikanska försvarsdepartementet.

Flygvapnet håller på att bemannade bombplan har och inom överskådlig tid kommer att ha stor betydelse. I försvarsdepartementet är man lika säker på att ICBM (Intercontinental ballistic missiles) ensamma räcker som strategiskt vapen för att bära vedergällningstanken vidare. Man kan gå med på att bemannade bombplan behövs, men inte längre än till slutet av 60-talet eller början av 70-talet. På flygvapenhåll vill man också ha ICBM, men även bemannade bombplan, för överskådlig tid.

Det som komplicerar frågan är de olika synpunkterna på vad som krävs för "kallt" och "varmt" krig: ett vapensystem måste kunna fungera både avskräckande - och om kriget kommer kunna nå verkan i målet. Några av de främsta diskussionsobjekten har varit följande:

- + ICBM-förbandens "inflexibilitet";
- + kravet på ett kvalificerat bedömande, gjort

av den mänskliga hjärnan och synnerligen viktigt i ett kärnvapenkrig;

- + de kostnader en fiende kan åsamkas genom att skydda sig mot anfall från B-70;
- + den avskräckande effekten från ICBM jämfört med bemannade bombplan;
- möjligheterna för B-70 att tränga igenom ett fientligt luftförsvar;
- + den effekt som skulle bli följden av ett kärnvapenförbud.

Ingen av dessa frågor kan besvaras entydigt och enkelt, med en rent vetenskaplig bakgrund.

Dr Herbert York, tidigare chef för forskning och försök inom försvarsdepartementet, har sagt om B-70-programmet inför en senatskommitté: "Hela frågan är egentligen inte av vetenskaplig natur, det rör sig mera om militär operationsanalys." Om han har rätt skulle B-70 kunna byggas enligt specifikationer från flygvapnet och det hela bli ett rent militärt avgränsande.

Men argumenten skapar förvirring. Flygvapnet säger på följande sätt: Bemannade bombplan behövs därför att fjärrrobotar är så ytterligt "inflexibla." Om man endast har ett offensivt vapensystem, som är begränsat till "skjut" eller "skjut inte", så har man påtagligt begränsat sina möjligheter till val av strategi. Det kan komma att bli inadekvat när det gäller att möta en del slags hot som vi kan komma att konfronteras med. De strategiska bombplanen å andra sidan, har ett viktigt användningsområde - från kallt krig via begränsade krig till ett storkrig med kärnvapen.

Forts. på sidan 18



Air Force Museum berättar hela amerikanska krigsflygets historia

Kaptenen i flygvapnets reserv, stabaredaktör Curt Gille, försvarsstaben, gjorde för någon tid sedan en resa till USA. Under sex veckor där besökte han bl a flera olika amerikanska flygmuseer, bland dem amerikanska flygvapnets. Här berättar han om det sistnämnda.

Högsta punkten i den i övrigt så typiskt amerikanska småstaden Fairborn i Ohio är stridskonen på en Atlas-robot, som dominerande höjer sig över de låga en- och tvåvåningshusen i slutet av Main Street. Roboten markerar entrén till "The Air Force Museum" - enligt uppgift det största museet i världen ägnat militärt flyg.

Vad har Fairborn för anknytning till flygets historia? Svaret ger sig kanske självt, när man får reda på, att närmaste större stad är Dayton och att flygbasen, museet är lokaliserat till, heter Wright-Patterson. Det var över de dåvarande gräsfälten här, som bröderna Orville och Wilbur Wright gjorde många av sina flygningar efter hemkomsten från Kitty Hawk och den första motorflygningen 1903. Och det var inne i Dayton, de hade sin numera så världsbekända cykelverkstad.

"The Air Force Museum" leder sina anor tillbaka till 1923, då flygmateriel av olika slag från det första världskriget fördes ihop och samlades här i anslutning till en större överensverkstad. Något offentligt museum var det så här i början inte fråga om - fram till mitten av trettio-talet var samlingarna företrädes-

vis tillgängliga för krigsmaktens egen personal samt för forskare.

1936 skedde dock en ändring. Museet, som nu fått en egen byggnad, öppnades nämligen då för allmänheten. Sedan dess har samlingarna successivt utökats och visar nu det militära flygets utveckling i Amerika från seklets början fram till våra dagar. Sammanlagt disponeras cirka 15000 kvadratmeter för utställning och lagring av materiel, för arkiv, kontor, ateljé- och verkstadsutrymmen, bibliotek och andra behov. Utanför själva byggnaden finns vidare en "hangarplatta", där ett trettiotal äldre och nyare flygplan samsas om utrymmet.

Ändamålet med museet är att visa utvecklingen inom det amerikanska militärflyget och underlätta forskning på detta område. Därför sparas här inte bara flygplan och materiel av olika slag utan också ritningar, konstruktionsbeskrivningar, foton, tidskrifter och övrig litteratur, historiska uppgifter kring de olika typerna, personalier och mycket annat. I princip kan man här få reda på allt, som rör flygvapnets historia och personalen är också flitigt upptagen med att besvara frågor, som strömmar in från hela världen. Då det visat sig att flertalet av dessa just gäller äldre flygplantyper, håller museet sedan något år tillbaka på att ge ut små folders kring de populäraste flygplanen. Serien börjar med Wright typ A av år 1909 och är nu framme vid nr 11, vilken innehåller en beskrivning på

Lockheed P-89 R "Shooting Star". Förutom data av olika slag och en treplanskiss innehåller dessa beskrivningar dessutom en kort historik kring respektive flygplantyp.

Som en typisk amerikansk företeelse kan man vidare notera att det förekommer en livlig utlåningsverksamhet av konstruktionsritningar till äldre flygplan. Efter dessa bygger sedan "Äldre-flygplan-entusiaster" nya "historiska" plan, i detalj lika de äldre originalmodellerna - och naturligtvis fullt flygvärdiga.

Den dokumentära verksamhet av detta slag, som pågår bakom kulisserna är imponerande. Katalogisering och uppfodring av gamla ritningar samt ofta även mikrofilmning av dessa, inbindning av handlingar, insamling av historiska notiser och annat arbete av detta slag utgör en avsevärd del av museets aktivitet och samsätter åtskilliga anställda. Omfattningen av denna "dolda" verksamhet framgår av att det nu finns över 500 000 dokument, ritningar och fotografier i museets samlingar.

För den stora allmänheten är dock ett flygmuseum i första hand en plats där flygplan, motorer och annan materiel visas. Också på detta område har man följt den linjen, att endast flygmateriel, som har direkt anknytning till det amerikanska flygvapnets historia, presenteras. Detta betyder dock att även en hel del utländska dyrgrisar kommer med - nämligen i sin egenkap av krigsbyte och nedkämpade motståndare. Här finns t e en sådan raritet, som den Mig-15, som den 21 september 1953 flögs över till den amerikanska Kimpo-basen i Sydkorea av en nordkoreansk pilot. Piloten, som fick en utfäst belöning på 100 000 dollar, för den första "levererade" oskadade Mig-15, är nu bosatt i USA.

Annat krigsbyte är en japanisk, gråmålad "Cherry Blossom" - en kombination av en glidbomb och ett raketplan, insatt bl a vid striderna kring Okinawa 1945, och som styrdes mot målet av självmordspiloter. Visserligen var "apparaterna" utrustade med katapultstolar för att möjliggöra uthopp, men flertalet piloter lär ha styrt sina flygande bomber ända in i träffögonblicket.

Den imponerande 50 mm akan, som Hitler mot krigsslutet personligen beordrade skulle tillverkas för insats mot de allierade bombplanen, finns också här i ett exemplar. Typen, som först installerades i Me-410 A och senare prövades i Me-262, visade sig dock ha för stor rekylkraft och ersattes med akan med mindre kaliber. På museet finns för övrigt också en erövrad Me-262 - det första jetplanet insatt i strid.

Huvudparten utgörs dock av amerikansk materiel, varav en avsevärd del syns på den stora översikt bilden. Inne i museet finns vidare det första militära flygplanet - ett Wrightbiplan från 1909 - en gammal hederlig "Jenny" - flygplanet, som "lärde Amerika flyga" åren efter första världskriget, ett av de två Douglasbiplan, som genomförde den första världsomflygningen och många andra. Intressant är också den samling robotar, som fått plats, t e "Atlas" (Convair), "Matador" (Martin), "Bascal" (Bell), "Snark" (Northrop), "Bomarc" (Boeing), "Falcon" (Hughes) och andra.

En stor del av den centrala utställningshallen upptas av flygkroppen till en B-29 "Super

Forts. på nästa sida.



Till museets rariteter hör bl a tyska Messerschmitt Me 262, som blev det första jetplanet i krigstjänst (slutet av andra världskriget). Dit hör också den egendomliga P-82B "Twin Mustang" (nedan).



Fortress", uppbyggd på så sätt att publiken kan strömma igenom från nos till stjärt.

I hallen med dess mängd av materiel finns här och var insprängda publikattraherande "specialutställningar". En sådan utgörs av den konstatställning, som arrangerats i ett ljust, trevligt rum, med bidrag från både professionella artister och flygvapenpersonal. Där finns målningar från den rutinnässiga tjänsten på baser på Grönland, krigsekildringar från Korea, transportflygets vardag, luftbron till Berlin, och andra ögonblickebilder från de skiftande miljöer, där flygets personal rör sig världen runt.

Ett annat sådant inslag utgörs av en lättfattlig och instruktiv monter, som visar hur förhållandet mellan vikt och motorstyrka växlat från bröderna Wrights dagar och till dagens moderna flygmotorer.

Två biografier, varav den ena kör filmer från flygvapnets verksamhet och den andra ägnar sig åt problem i rymdåldern, ett avsnitt historiska fotografier samt mängder av flygplanmodeller i glassontrar fullbordade i stort sett den bild av museet man får efter ett par dagars besök där.

"New Orleans" heter flygplanet nedan. Det var ett av de två plan, som 1924 fullbordade den första jorden-runt-flygningen. Den turen tog 175 dagar med hjälp av en vattenkyld Liberty-motor på 420 hästkrafter.

Att sköta allt detta kräver stor personal - 45 man. Chef för museet är en major i flygvapnet, vilken som sin närmaste administrativa medhjälpare har en kapten. Det övriga militära inslaget utgörs av tre värnpliktiga. Resten - d v s 40 man - är rent civila, historiker, fotografer, bibliotekarier, arkivarier, modellbyggare och andra.

Till sist - några publiksiffror. 1954 hade museet 10000 besökare, en siffra som 1959 ökade till 338 491 och 1960 till 409 222. Den sistnämnda rekordsiffran är redan slagen i år - under första halvåret 1961 fick "The Air Force Museum" ta emot 414 000 besök. Många av dessa är ungdomar - museet är ett självklart mål för många skolresor.

Och därmed har alltså museet också uppnått den delen av målsättningen, som innebär att göra den amerikanska ungdomen än mer flygsinnad - och samtidigt ge den en bakgrund till den position deras land idag intar på flygets område.

STRATEGISKA BOMBPLAN ELLER ICBM?
Forts. från sidan 15.

I det kalla kriget kan strategiska bombförband demonstrera sin höga beredskap och ändra kraftsamlingsriktning på ett påtagligt och märkbart sätt och på så sätt nå betydande politis-



ka och psykologiska effekter. I begränsade krig kan dessa förband utnyttjas för att bära fram konventionella vapen (precis som skedde i Koreakriget.)

I ett totalt kärnvapenkrig kan de bemannade bombplanen bli det vinnande vapnet. De kan sättas in mot varje mål som kan nås med fjärrrobotar, men de kan också uträtta en hel del annat:

de har större precision än fjärrrobotarna; de kan sättas in som bärare av vapen med högst olika storlek och effekt, även med sådana stridsdelar som antingen är för små eller för stora för att utnyttjas i fjärrrobotar; bombförbanden kan återkallas (det kan inte fjärrroboten); de kan fastställa och rapportera resultatet och verkan av sina anfall mot mål som redan anfallits och i stället gå mot andra mål som inte slagits ut av den första fjärrrobotattacken. Fjärrroboten kan endast sättas in mot ett enda, på förhand noga fastställt mål.

Försvarensdepartementets representanter medger att det bemannade bombplanet äger en något större flexibilitet än fjärrroboten - men inte så mycket. Så kan t ex inte B-70 anfalla ej förutbestämda mål med den fart och på de höjder den kommer att flyga. Flygvapnets representanter vidhåller att detta är möjligt.

Departementet medger också att B-70 kan göra snärra korrekationer över fiendligt territorium och att den kan spana i vise utsträckning för att finna mål inom några kilometer från det mål som kanske inte visar sig vara värt ett anfall. Men B-70 kan åtminstone kallas för en bemannad missil menar departementet. Besättningen gör nästan samma saker som en man i en missil, vilket är föga annat än ser till att allting fungerar som det skall.

Bomber kan inte återkallas.

Fjärrrobotar kan inte återkallas medger departementets experter. Men man behöver å andra sidan inte avfira den förrän man bedömer det absolut nödvändigt. När en gång en bomb har fällits eller en robot avfyrats från ett bombplan så kan inte heller dessa återkallas framhåller man.

Märlutöver säger man: då man startar bombförbanden så gör man i själva verket inget annat än gör dem klara för insats och undandrar dem fiendliga anfall mot baserna utan att därför säkert veta om de kommer att insättas. Samma sak gäller redan Polarisubåtarna, som gömmer sig under havsytan. Detta kommer även att gälla för de interkontinentala robotarna då man en gång skaffat erforderligt skydd för dessa.

Man tror i departementet att man kan utveckla robotarna till att bli så driftsäkra att inga bombplan behöver sättas in för att anfälla mål som fjärrrobotarna inte redan klarat av. Denna driftsäkerhet anser man kan uppnås innan den nuvarande B-52:an med Skybolt tas ur tjänst.

Många experter inom departementet tror så fast på denna fulländning av robotarna att de inte överhuvudtaget vill satsa något på B-70-programmet - om det inte vore av hänsyn till kongressen. Som det nu är, och beroende på att de kostnader som krävs för att utveckla ett system som B-70 är relativt billiga jämfört med vad det skulle kosta att anskaffa systemet, så går man likväl vidare med B-70 för att inte avsäga sig möjligheterna till ett dylikt system.

Man har till och med sagt från departementet att "det finns egentligen inget direkt behov av ett flygplan som B-70 just nu." Flygvapnet kan givetvis inte instämma här.

En annan av departementets motiveringar är följande: "Det främsta syftet med varje strategiskt vapensystem är att det skall verka avskräckande..." "...och vi kan nå tillräckligt avskräckande effekt med fjärrrobotar"... inom den period inom vilken B-70 skulle komma i tjänst.

Detta talar för att man på ansvarigt håll i departementet skulle hylla den tanken att ett krig kan förhindras under förutsättning att den eventuella angriparen vet om att man har strategiska vapen som skulle kunna förgöra honom - och fjärrroboten är ett sådant vapen. Varför skulle man då satsa pengar på bemannade bombplan?

På flygvapenhåll framhåller man, att den vä-

sentligaste uppgiften för ett strategiskt vapensystem är att förstöra sitt mål. Beroende på i vilken grad detta är möjligt verkar det också avskräckande. Dessutom anser man inom flygvapnet att det skulle vara en form av Maginotmentalitet att satsa allt på fjärrrobotar. Man måste skaffa flera anfallsmöjligheter säger flygvapnet, därför att fienden kan anfalla på varierande sätt.

Nytt argument.

I departementet är man inte särskilt imponerad av argumentet att det mänskliga kvalificerade handlandet skulle vara till fördel i ett kärnvapenkrig (allra minst över fientligt territorium). "Att söka bedöma ett läge i en dylik situation är inte realistiskt," anser en man i departementet som har 10 års erfarenhet av verksamheten inom det strategiska bombflyget. Han kommer även med ett helt nytt argument i striden: "Flygvapnet skall tala om för oss vilken den militära målsättningen är - inte vad de önskar för slags vapenbärare." Den psykologiska effekten av fjärrrobotarna som fasta vapen har kanske bäst beskrivits av förre flygvapenchefen, general Thomas D White. "Utan B-70 skulle USA:s möjligheter att överleva till 100 % vara hänvisat till fjärrrobotarna."

Dessa robotar måste vara bemannade timme ut och timme in, år efter år av personal som måste vara beredd att avfyra dem inom 15 minuter - och det enda de har att göra är att vänta, sade White. "Det är fasta vapen, vare sig de finns på, under jordytan eller under havsytan... Detta betyder helt nya psykologiska aspekter för personalen och för vårt folk. Det ligger ingen dynamik i detta."

"Dessutom tror jag att vi själva skulle hamna i något slags statiskt psykologiskt tänkande inför en krigssituation beroende på dessa vapen. Det är liktydigt med ett Maginottänkande i högsta grad, vilket jag tror skulle vara olyckligt för hela vår nation. Vi har haft så många osårbara vapen tidigare i historien. Merrisac var ett. Jag är säker på att Kinesiska muren var ett annat. Maginotlinjen är av modernare datum. Det finns inget dylikt vapensystem."

White's inställning till problemet är synnerligen ontvistad. Men man måste fastslå att

han är en erfaren ledare och att han därför kan en hel del om den moraliska sidan av saken. Men man kan också fastslå, att han inte är professionell psykolog, så vem som helst kanske kan utveckla saken lika bra. Åsikterna går skarpt isär mellan flygvapnet och departementet då det gäller behovet av strategiska vapensystem sedan B-52 tagits ur tjänst. Flygvapnet påstår, att om fienden bara behöver försvara sig mot robotar blir denna uppgift lättare och mindre kostsam än om man måste bygga upp ett försvar mot både robotar och bombplan.

B-70 kräver höghöjdsförsvar.

B-70 skulle kräva höghöjdsförsvar på höjder upp mot 15.000 meter och än mera - där man i dagläget bara har att ta hänsyn till robotar. Man bedömer att det skulle kosta Sovjet cirka 40 miljarder dollars att skaffa ett försvar mot ett litet antal B-70. För varje dollar som man satsar på B-70 projektet skulle kommunisterna behöva satsa cirka 13 dollars för försvaret mot det.

Försvarsminister MacNamara avvisar detta tänkesätt. Han tror helt enkelt inte att "B-70-verksamheten i sig själv kommer att leda till någon direkt motaktion i Sovjet. Det finns inget orsak-och-verkan-sammanhang som kan mätas i siffran 13 dollars därför att vi satsar en dollar", framhåller han.

Trots att dessa siffror som tagits fram av flygvapnet kan ifrågasättas när det gäller en jämförelse av insats i USA och Sovjet, så tycks det troligt att man i Sovjet skulle tvingas att vidta några motåtgärder mot B-70. I varje fall skall det bli intressant att se vilka åtgärder vi själva kommer att vidta i USA inför de nya ryska flygplanstyper som nu utvecklas.

Inget försvar mot fjärrrobotar.

Den kärnvapenladdade fjärrroboten har större avskräckande effekt än det bemannade bombplanet menar departementet. Man framhåller att det ännu inte finns något försvar mot fjärrroboten och det är föga troligt att ett sådant skulle få någon effekt inom överskådlig framtid. (Man tror inte i departementet att Nike-Zeus kommer att räcka, även om den skall provas mot en Atlas-robot nästa år.)

Flygvapnets svar återigen baseras på psykologisk bakgrund: avskräckningseffekten är proportionell mot den inverkan den har på en eventuell angräpar. "Hur kan man, om man sitter i ett hål hundratals mil från målet med fingret på robotens avfyringsknapp, övertyga fienden och hela hans nation att man är beredd att slåss för att rädda Berlin?" frågar sig flygvapnets män. "Allt man kan göra är att säga att man är beredd. Men om inte fienden imponeras av slikt tal? Hur skall man göra för att visa honom att det är sant?"

Det går inte att visa honom fjärrobotarna. Men bombplanen kan man visa upp. De kan flyga utanför hans territorium så att han kan se dem i sina radaranläggningar. Han vet att de finns där. Och dina allierade vet att du finns där när du flyger över deras territorium.

I departementet räknar man att fjärrobototet skall göra intryck på kommunisterna. De tror uppenbarligen inte på att man behöver visa upp vapnen.

Föresvarminister tvivlar på B-70.

MacNamara betvivlar B-70-systemets möjligheter att tränga igenom fiendens försvar under flygplanets livslängd (från slutet av 60-talet fram till 1975). "Med hänsyn till den ökade effekten hos luftförsvarsrobotarna så utgör inte B-70:s fart någon påtaglig överlägsenhet."

Man framhåller också att B-70 skulle ge en alltför kraftig radarbild och utstråla för mycket värme m h t infrarödsstrålning. Man framhåller vidare att B-70 inte konstruerats för att bära Skybolt samt att det skulle tvingas flyga med underljudfart vid anfall på låg höjd. Slutligen skulle det vara sårbarare på marken än fjärrobotar i hårdgjorda anläggningar och aldrig hinna upp i luften i tid.

Flygvapnet avvisar dessa påståenden: med all sin motmedelsutrustning, med färter omkring Mach 3 och med sin taktiska flexibilitet kommer det att kunna tränga genom det sovjetiska luftförsvaret (som i dagens läge inte ens kan stoppa en B-52).

En senare version av Skybolt kan anpassas för B-70, vars vingstruktur gjorts så pass stark



Saabchefen genom ljudvallen

Saabs direktör Tryggve Holm var den 24 januari gäst vid P 1 i Västerås. I programmet ingick bl ett flygpas i J 32 B och ljudvallagenombrott. Förrare var löjtnanten Johansson tillsammans med vilken Saabchefen ses ovan t v.

i vissa punkter att den håller härför. Normalt skulle B-70 flyga med Mach 3. Vid behov kan det flyga med underljudfart på låg höjd. Men detta är inte en begränsning i dess användning, snarare ett utvidgat användningsområde. B-70 kan vara i luften efter 5 minuter med samtidig start av alla sex motorerna. Detta begränsar dess sårbarhet i hög grad. B-70:s interkontinentala räckvidd kan göras global genom lufttankning från KC-135. Det kan sålunda ligga i beredskap i luften.

Argument för bemannade bombplan.

Ett påtagligt argument för det bemannade bombplanet utgör den möjligheten att ett kärnvapenförbud skulle sätta stopp för användandet av dessa vapen, liksom gasen förbjöds efter första världskriget. Om detta skulle inträffa, säger man på flygvapenhäll, skulle våra fjärrobotar vara värdelösa - kanske skulle även robotarna förbjudas. Vad skulle man då göra, om man i sin vapenarsenal inte hade annat än fjärrobotar?

Departementet har inte officiellt besvarat denna fråga. En expert har sagt, att han för sin del inte kan tro att några politiska ledare skulle gå med på ett dylikt beslut. Men han erkände att möjligheten trots allt finns.

Forts. på nästa sida.

Franskt-tyskt samarbete skapar nytt militärt transportflygplan

Samarbetet mellan Frankrike och Västtyskland har nu kommit ett gott stycke på väg då det gäller att få fram en ersättning för det äldre franska transportflygplanet Noratlas, som även används inom tyska flygvapnet. Tre tyska och en fransk flygfabrik har gått samman om projektet Transall som är ett medelstort flygplan för transport av trupp och materiel. Utvecklingsarbetet har pågått i två år och den första prototypen är redan under byggnad. Såväl konstruktionsarbete som tillverkning pågår samtidigt i de båda länderna, vilket understryker det goda samarbetet.

Fem prototyper skall byggas. Den första blir klar för provflygning i höst. Sedan följer en förserie om sex flygplan, varefter den verkliga produktionen beräknas komma igång våren 1963. Något bestämt antal av detta medeltunga transportplan har ännu inte tillkännagivits, men det lär röra sig om 100-200 exemplar.

STRATEGISKA BOMBPLAN ELLER ICBM?
Forts. från sidan 21.

Oavsett vilken ståndpunkt man intar till frågan, om vi behöver B-70-systemet eller om bombplanens tid är förbi i och med att B-52 H tas ur tjänst, så torde det vara en bedömningsfråga. Frågan är vem som gör det rätta bedömandet.

Är det flygvapnet som skall göra det? Eller Joint Chiefs of Staff? Eller är försvarsdepartementet lämpligaste forum? Det är intressant att följa hur Joint Chiefs of Staff bedömer frågan. På en direkt fråga svarade ordförande, generalen Leamitzer: "Frågan ställdes så till oss: vad skall anskaffas för tillgängliga medel som kan ge oss ett bättre förevar än B-70-programmet." Med det faktum inför ögonen att de pengar som läggs ned på B-70-programmet skulle inverka på respektive medlems egen försvarsgren - medlemmarna i JCS är ju även försvarsgrenschefer - blev det de ekonomiska aspekterna och inte det rent militära behovet som blev avgörande till nackdel för B-70.

Det slutliga avgörandet mot ett utvidgat B-70-program fattades av Presidenten, som accepterade försvarsdepartementets argument.



Transall får två Rolls Royce Tyne 20 turbopropmotorer. Flygplanet skall enligt moderna principer kunna lasta materiel utan hjälp av yttre anordningar. Den stora bakporten kan därför fällas ned och tjäna som lastramp. Maximala lasten är femton ton i form av fordon eller annan materiel. Alternativt kan flygplanet ta 80 fullt utrustade soldater eller 66 bårar. Transportutrymmet är 13 meter långt, 3,2 brett och 3,0 högt. Fältmässigheten gäller även start- och landningsegenskaperna. För start fordras en rullsträcka på 570 meter och i landningen endast 315.

Några av de viktigaste data och prestanda:

| | |
|-----------------|------------|
| Spännvidd | 40 m |
| Längd | 31 m |
| Max startvikt | 47,5 ton |
| Marschfart | 510 km/tim |
| Max flygsträcka | 4 600 km |

Förluster i Korea födde Bullpup

(The Aeroplane Dec. 7, 1961)

I en artikel i Aeroplane anges att amerikanska marinflyget under 202.953 störtbombanfall (svensk terminologi: attackföretag) under kriget i Korea förlorade 564 flygplan. Förlusterna uppstod dels genom eld från fiendliga finkalibriga vapen och dels genom verkan av egna bombkrevader. Dessa relativt sett stora förluster orsakades av att man måste fälla bomberna på låg höjd för att få träff i punktmål. Här var det tydligt att man behövde ett nytt och effektivare vapen för att minska de egna förlusterna. Den amerikanska firman Martin var en av dem som då började arbeta med problemet. Detta ledde fram till konstruerandet av attackroboten Martin Bullpup A. Den finns nu i en förbättrad version - Bullpup B - som har en större sprängladdning och också kan förses med kärnladdning.

T h Bullpup B på Douglas A4D-2 Skyhawk.

Den automatiska bestickräknaren i F-104 G

(Ur Flugwelt 10/61)

I samband med Västtysklands nya jakt-attackspaningsflygplan F-104 G har Flygvapennytt tidigare berört detta flygplans navigeringsinstallation. Den är genom långt driven automation avsedd att avlasta föraren navigationsarbets. Anläggningen består av tre komponenter: kalkylator, anflygningsinstrument och målväljare.

Kalkylatorn, som är ett slags analogmaskin sammankopplad med vissa av flygplanets datakällor, bildar ett navigationsystem som är oberoende av markhjälpmedel och sålunda ostörbart. Grunddata tillförs kalkylatorn antingen från en gyrostabiliserad plattform eller från kombinationen pitotrör-kompass-vindvärden.

Föraren kan med målväljaren välja några av elva före flygningen "inmatade" geografiska punkter och i varje ögonblick rådfråga systemet om kurs och distans till den valda punkten. Här för utnyttjar han ett anflygningsinstrument med avståndsangivare. Med hjälp av kalkylatorn beräknas flygplanets aktuella position ur införda data. Kalkylatorn beräknar med hjälp av aktuella positionen och de i målväljaren inmatade geografiska punkternas positioner bäring och avstånd till varje punkt. Anflygningsinstrumentet visar bäringen och avståndet samt kursen föraren skall hålla för att komma till inställd punkt.

Trots användningsmöjligheterna är de olika delarna relativt små. Den största - kalkylatorn - väger endast 10,5 kg och har en volym av 10,6 dm³. Noggrannheten lär vara stor.



Inom flygvapnet har en liknande anläggning provats sedan någon tid. Det är en engelsk konstruktion som på svenska kallas ABR (Automatisk Bestick-Räknare). Resultaten av proven föreligger icke ännu.

STATSVERKSPROPOSITIONEN

Forts. från sidan 13.

För flygfältsarbeten ökade flygförvaltningen för 1962/63 27,5 milj kr. HÄr i inrymdes 3 milj kr för kommandocentraler som i proposition har överförts till befästningars delfond. Av återstående 24,5 milj kr avses 4,5 milj kr för el- och telearbeten och 20 milj kr för övriga flygfältsarbeten. Mot bakgrunden av att 1958 års flygbasplan förutsatte en årlig medelstillsättning om ca 50 milj kr innebär det begränsade anslaget för 1962/63 att flygbasutbyggnaden alltjämt måste ske i långsammare takt än som ursprungligen planerats.

Flygvapnets del av de ökade medlen framgår av nedanstående tabell. Som jämförelse anges flygvapnets medelstillsättning budgetåren 1960/61 och 1961/62.

| | Antal 1960/61 | Antal 1961/62 | Proposition 1961 |
|---|------------------|------------------|---------------------|
| Befästningar | ca 21 | ca 21 | ca 41 |
| Byggnader utom befästningar | 12,4 | 7 | 6,5 |
| Flygfältsarbeten (inklusive el- och tele) | 32 | 29 | 24,5 |

B-58 Hustler "bangar"

(B-58 Hustler News)

Det strategiska bombplanet B-58 är byggt för överljudsflygning (Mach 2) och följaktligen måste besättningarna i dessa flygplan tränas i att flyga med de farter som oundvikligen orsakar de ljudfenomen som populärt kallas bangar. Genom de rigorösa bestämmelserna angående minihöjd vid överljudsflygning ger dessa knallar inte annat obehag för människor än att de kommer helt överraskande.

B-58 är ett stort flygplan som jämfört med

mindre krigsflygplan ger relativt kraftiga ljud effekter. Det händer i sällsynta fall att större glasrutor krossas då B-58 har övningar med iakttagande av nysenämnda höjdbestämmelser. I så fall brukar det vara fråga om rutor som monterats så att spänningar i glaset uppstått. Några verkliga skador på hus och andra anläggningar på marken har däremot inte förekommit. Experiment har gjorts för att utröna hur lågt man kan flyga med ett jaktplan innan dylika skador orsakas av bangen. Det visade sig därvid att flygplanet måste gå ner till endast 60 meter i överljudfart för att småskador på mycket klen byggda hus skulle uppkomma.

Det är alltså inte knallens egentliga verkningar eller ens dess styrka som orsakar obehaget utan snarare det faktum att den kommer utan förvarning. I och för sig kan den jämföras med åskknallar, sirener från utryckningsfordon och tåg i närheten eller från sprängningar i samband med byggnadsarbeten. Det är ju bl a just resultatet av dylika arbeten som krigsflygplanen är till för att skydda. Även bangen bör kunna accepteras bland vardagslivets ljudföreteelser.

Re de ann: Även svenska flygvapnet har infört omfattande bestämmelser för var och på vilka höjder överljudsflygning får företagas. Våra flygplan är dessutom mycket små jämförda med B-58 och orsakar därför svagare ljud effekter än detta.

Besök vid finska kadettskolan

I samband med 1961 års officersutnämning vid finska kadettskolan inbjöds en officer och tre kadetter från svenska Flygkadettskolan och fem kadetter från Krigsakolan till ett tre dagars besök.

Den 27 oktober flög svenskarna med en av transportgruppens Tp 79:or från Barkarby till den nya flygplatsen Sjöskog utanför Helsingfors. På flygplatsen mottogs vi av officerare från kadettskolan och flygstaben samt svenska militärattachén överstelöjtnant Risling, berättar en av deltagarna, löjtnant R Gustafsson från F 20.

Första dagen ägnades åt studiebesök vid kadettskolan, där vi bland annat fick följa kadetternas utbildning såväl i lektionssal och

gymnastiksal som ute i naturen.

Skolan ligger vid Sandhamn ca 13 kilometer sydöst om Helsingfors. Platsen är en sandhed vid vatten och detta ger speciellt infanteristen lätt arbete i sina försök att göra sig osynlig. Byggnaderna är relativt moderna och funktionellt utformade. Huvudbyggnaden rymmer expeditioner, lektionssalar, kadettrum, sjukavdelning, gymnastiksal, simhall med bastu, mässor m.m.

Utbildningen bedrivs med mycket stort allvar och hård disciplin. Vid skolan går samtidigt en äldre och en yngre kurs. - Officersutbildningen tar tre år. Första året gör flygkadetterna GFU (grundläggande flygutbildning) och får då ca 100 flygtimmar på Safir. Andra året tillbringas på kadettskolan tillsammans med armékadetterna, då samundervisning sker utom i vissa speciella ämnen. Under det året flyger flygkadetterna endast ett par dagar per månad. - Systemet var inte särskilt populärt bland flygkadetterna, vilka hade svårt att inse, varför de t ex skulle kunna vara chefer för en granatkastartropp. Tredje året slutligen stannar armékadetterna kvar i Sandhamn, medan flygkadetterna gör GFSU (grundläggande flygslagsutbildning) i Kauhava. Under det året flyger man 75 timmar Safir och 75 timmar Fouga Magister. På programmet står då bl.a. övningar i luftstrid och jaktkurva. Sista veckan av tredje året slutligen tillbringas åter i Sandhamn, då officersutnämningen sker.

Första dagen vid svenskarnas Sandhamnsbesök avslutades i Mannerheimmuseet. Det är marakalkens gamla helsingforsshem, som numera är öppet för allmänheten.

HÖGTIDLIG OFFICERSUTNÄMNING

Dagen därpå var fri för sightseeing i Helsingfors, tills det var tid för den stora stund, då kadetterna skulle utnännas till officerare. Det skedde på presidentens slott. Kadetterna stod uppställda i snörräta led, iklädda parad-dräkt, då statsministern följt av kommandören för krigsmakten trädde in i stora slottsalen. Presidenten brukar själv utnämna de nya officerarna, men var nu förhindrad p g a resan till Amerika. Efter utnämningen avlades officerseden, som förestavades av en civil tjänsteman, varefter statsministern och kommandören

ETT ODESIGERT VADASKOTT

(Sammandrag ur Air Force, augusti 1961)

Jaktroboten Sidewinder är ett träffsäkert vapen vilket visade sig redan under Formosa-kriget då roboten användes av nationalisternas jaktflyg. Nu har amerikanska flygvapnet fått ytterligare ett bevis för denna träffsäkerhet under fältmässiga förhållanden, ehuru detta fått mycket tragiska följder.

Händelsen ägde rum över New Mexicos öknar den 7 april i år. Ett strategiskt bombplan av typen B-52 befann sig på träningsflygning. Den omfattade navigering, simulerade anfall och "bombfällning". Flygplanet tjänade också som övningsobjekt för luftförsvarets jakt. En rote F-100, Super Sabre, anföll den "fiendliga" bombjätten upprepade gånger. Jaktplanen var beväpnade med vardera två Sidewinder med infrarödsökare och laddade stridspetsar. Även flygplanens kanoner var laddade. Rotechefen, en 27-årig löjtnant, hade tio år i flygvapnet bakom sig och hade krigserfarenhet från Korea-kriget.

Rotens första anfall var ett simulerat "robotanfall". Sedan följde fem ytterligare attacker mot B-52, varvid inriktning som för akanskjutning övades. Då roten gjorde det sista av dessa anfall lösgjordes plöteligt en av robotarna från löjtnantens flygplan. Den accelererade snabbt och satte sedan rak kurs mot närmaste starka värmekälla just på det sätt för vilket dess målsökare och styranordning konstruerats. Värmekällan var i detta fallet de båda innermotorerna under bombplanets högra vinge.

-Se upp! ropade rotechefen i radion. En av mina robotar gav sig iväg!

För löjtnanten hade detta kommit fullständigt oväntat. Han visste med bestämdhet att han inte i samband med den rutinmässiga manövreringen av beväpningsorganen orsakat en våd-avfyring. Ombord på B-52 hörde förarna i den åtta man starka besättningen varningen men det dröjde någon sekund innan de fattat dess innebörd. Flygplanchefen märkte plöteligt hur planet lutade över åt vänster och försökte åkeva emot men utan resultat. I nästa ögonblick utbröt eld i kabinen och de av besättningen som hann - fem man - lämnade flygplanet.

Roboten hade inte bara träffat utan också satt flygplanet i brand. Högra vingen vek sig omedelbart uppåt och B-52 gick i dykning och försvann snabbt ned i molnen. Jaktplanen försökte gå igenom dessa för att leta efter vraket, men kunde under rådande väderförhållanden inte fullfölja molnengenomgången utan återvände till basen.

Ett stort räddningspådrag gjordes omedelbart för att lokalisera B-52 och eventuella överlevande. Samtidigt utbröt emellertid en snöstorm som till stor del hindrade sökandet. Först efter tre dygn hade man funnit samtliga fem överlevande. De övriga tre hade aldrig fått chans att lämna flygplanet.

I ett fall kunde den räddade framvisa erfarenheter av intresse. Andrepiloten sköt ut sig med katapultstolen på närmare 10 000 meters höjd. Falleljärmen var genom en aneroid inställd för att automatiskt öppna sig på ca 4000 meter. Den utlöstes emellertid omedelbart sedan han lämnat flygplanet. Farten var alltså fortfarande oerhört hög. Trots detta höll skärmen men utlösningschocken gjorde honom medvetlös för en stund. Vissa blodkärl i ögonen brast och han var fortfarande rödögad då han efter tre dygn återfanns. I nödutrustningen ingick bl a en radiosändare och en signalspegel. Då ett av de spanande flygplanen äntligen kom i närheten använde han sig av bägge dessa hjälpmedel. Det var dock den enkla lilla spegeln som blev hans räddning. Därtill hade signalerna observerats på över femton kilometers håll!

Eftersom också svenska flygvapnets jaktplan i stor utsträckning använder Sidewinder är naturligtvis den efterföljande haveriutredningen av särskilt intresse. Den olycklige föraren i rotechefesplanet hade det allra bästa anseende som pilot. Ingen av hans kamrater trodde honom om att kunna ha avfyrat roboten av misstag. Så visade sig inte heller vara fallet. Den tekniska undersökningen av det aktuella flygplanets vapensystem gav vid handen att fukt trängt in och orsakat kortslutning mellan flygplanets huvudströmsledning och avfyringskretsen för roboten. Det var en synnerligen olycklig slump som gjorde att denna enstaka kortslutning skulle inträffa just då ett för USA-försvaret så betydelsefullt bomb-

plan vårt åtta miljoner dollar och med full besättning befann sig framför.

Reds anm. Inom svenska flygvapnet övas inte anfall och inriktning mot verkliga mål annat än med oladdade flygplan. Detta utesluter effektivt möjligheterna till vådaavfyring med akan och raketer. Vid övningar med Sidewinderrobotar används en speciell övningsrobot med blind motor. Denna kan alltså inte avfyras.

Förarna i våra moderna krigsflygplan är alla numera utrustade med fallskärmar liknande den typ som används av besättningen ombord på B-52. Dessa öppnar sig automatiskt på ca 3000 meter och har också en fördröjningsanordning för att farten skall hinna gå ner innan skärmen utlöses. Något fall då dessa fallskärmar utlösts för tidigt har hittills inte förekommit hos oss.

ÄR DU GOD LEDARE?

(Ur Norsk Luftmilitärt Tidskrift)

Konsten att kunna samarbeta med sina underordnade är av avgörande betydelse oavsett vilken befattning man än innehar. Här följer åtta viktiga regler, som är värda att tänka på.

1. Det är först och främst människor Du har med att göra.

Var alltid uppmärksam på att Du har med människor att göra. Tillåt aldrig någon detalj bli viktigare för Dig än människan.

2. - och hela individen.

När Du tänker på en människa måste Du tänka på honom som individ. Du har inte att göra med en "arbetare" eller en "kontorist", utan med en individ, vars känslor, åsikter, fördomar, sympatier och ideal är en del av hans liv både i och utanför tjänsten.

3. Undvik att skapa otrivsel.

Undvik att med ord eller handling i onödan bidra till Dina medarbetares otrivsel. Sådan otrivsel är onödigt om den beror på ledarens dåliga omdöme, skarpa tunga, dåliga humör, dåliga planläggning eller brist på ärlighet.

4. Varje problem har två sidor.

Kom ihåg att varje problem har två sidor och

att Du inte känner hela förhållandet förrän Du hört bägge parter. Utgå inte från att problemet som Du känner det - eller som Du hört det framläggas alltid är fullt riktigt eller ens hela problemet. Du måste i varje situation vänta med Ditt omdöme till dess Du har fått alla fakta.

5. Tag själv initiativet till att rätta felaktigheter.

Rätta själv till det som är gålet eller orimligt. Låt Dina medarbetare känna att Du vill tillvarata deras intressen. Om medarbetaren går till sin närmaste överordnade och klagar på än det ena, än det andra, då är ledaren delvis själv skyldig till att det blivit så. Han har alltså inte utfört sin del av arbetet.

6. Välj rätt tid och rätt plats när Du har med människor att göra. Var en god regissör. När Du har möjlighet att välja, så välj den gynnsammaste tidpunkten och den bästa platsen för att meddela Dina medarbetare goda eller dåliga nyheter, för att berömma eller kritisera dem, för att efterkomma eller avallå en anhållan.

7. Stå för Dina egna misstag.

Du måste vara beredd att ta ansvaret för Dina egna misstag. Folk värdesätter den man som är stor nog att erkänna att han har gjort ett misstag, och även om de inte tycker om honom, så respekterar de honom i varje fall. Undervärdera aldrig betydelsen av Ditt personliga förhållande till Dina medarbetare. Det verkar för Dig eller emot Dig, men i det långa loppet kan det aldrig förbli neutralt.

8. Man lägger märke till Dig.

Kom ihåg att Du bor i ett glashus när Du befinner Dig på Din arbetsplats. Folk ser mera än Du tror, och de värderar Dig mera efter Dina handlingar än efter Dina ord.

ENGLISK LÄSÖVNING

'Welcome... It will be good to see new blood in the squadron'



Forts. från sidan 9.

kunnat bli, om de inriktat sig på något vet-
tigt.

"VI VAR I AFRIKA"

När vi kom ut till flygfältet såg vi i dage-
ljuset hur rörligt och smutsigt där var. Star-
ten var bestämd till 0800. Vi kunde emellertid
inte få syrgas, men lovades den när som helst.
Av någon anledning hade syrgas och luft inte
kommit med bland den i övrigt välplanerade ut-
rustningen. En titt i syrgasförbrukningsdia-
grammet visade att vi skulle klara hoppet till
Wadi Halfa utan påfyllning. Det kom ingen syr-
gas och vi förundrade oss över varför, men
Everstäl förklarade det helt enkelt med att vi
var i Afrika. Vi bøjde oss för hans erfarenhet
och startade kl 0900 utan syrgaspåfyllning.
Färden gick nu rakt söderut och vi skulle om
möjligt nå Addis under dagen. Den planerade
landningen i Luxor slopades, eftersom det an-
sågs vara en osäker plats och vi gick i stäl-
let direkt på Wadi Halfa. Vi flög så att vi
hela tiden hade Nilen i sikte.

Ett konstigt land detta Egypten. Det består
egentligen bara av en flod med mycket smal
dalgång, ett delta med kustressa och sedan
bara öde sandvidder.

Vi landade i Wadi Halfa efter en timma och
fyrtiofem minuter (ungefär Luleå - Ängelholm).
Basen bestod bara av en relativt bristfällig
bana på 1850 meter och en stationsbyggnad mitt
ute i sandöknen. Tankningen gick snabbt undan,
men det fanns ingen syrgas, varför vi beslöt
att göra 70-milaflygningen till Khartoum med
avtagna syrgasmasker på 3500 meter. Det skulle
gå bra med hänsyn till bränsleförbrukningen
och i Khartoum skulle vi säkert få syrgas en-
ligt Everstäl, som nu började komma riktigt på
sin mammas gata. (Han har tidigare tjänstgjort
två år i Etiopien).

Starten från Wadi Halfa bekymrade oss något.
Den höga temperaturen, den korta banan och
vår stora startvikt gjorde att vi behövde
1800 meters rullsträcka. Vi hade emellertid
20 kilometers motvind och det osäkrat gav
oss ytterligare 200 meter bana. Starten blev
heller inget problem. Flygningen till Khartoum

gick bra och när vi låg i trafikvarvet kunde
jag se det mycket ontalade sammanflödet mellan
blå och vita Nilen. Det var verkligen en mar-
kant skillnad på färgen på vattnet.

Det var pressande varmt i Khartoum, 37 grader.
Transportflygplanet, som skulle gå från Cairo
till Khartoum, hade blivit föraenat p g a mo-
torkrängel och landade 45 minuter efter oss.
Lampell och Everstäl sökte upp flygplatsche-
fen för att förbereda syrgaspåfyllning m m.
Det var en märklyd gentleman i korta kalsonger
och skärmsösa och han var bara intresserad av
en sak, nämligen landningsavgiften. Han fick
så småningom svaret att sända räkningen till
Kungen av Sverige. Han blev tillfälligt nöjd
men kom sedan och ville ha hjälp med att skri-
va ut adressen. Räkningen adresserades då till
kapten Åhlund, S 3 stab.

INSTRUMENTFLYGNING TILL ETIOPIEN

Betjäningen drog ut på tiden. Syrgasanslut-
ningarna blev ett problem och vi började be-
fara märkerlandning i Addis. Flygplanmästare
Petré redde emellertid ut syrgasproblemet och
vi kom iväg. Banan visade sig vara precis la-
gon lång för att vi skulle komma i luften.
Flygningen till Harar Meda utanför Addis blev
den svåraste under resan. Vi kom in i mycket
stora cumulonimbusmoln och flög ansluten
instrumentflygning i ca 20 minuter i kraftig
turbulens. När vi närmade oss fältet flög vi
åter i moln och vi beredde oss på en avancerad
instrumentlandning. Under den proceduren fick
vi plöteligt se fältet i en glugg. Everstäl
kände igen det: Det var "hans" gamla fält. Det
må säkert förlåtas oss att vi inte instrument-
flygmässigt med en brant dykning "stod på"
ner i gluggen.

Vår ensa C 130 stod på fältet och mycket folk
kom oss till mötes. Många av Etiopien-svenakar-
na hade kommit dit. Vi blev synnerligen väl
mottagna. På kvällen ordnades det ett stort
party för oss på hotellet i Bishoftu. Chefen
för etiopiska flygvapnet, general Assefa, var
värd. Han hälsade oss välkomna och ville gär-
na besö J 29:an, som han hört mycket talas om.
(Några bilder från den korta visiten i Etiopi-
en publicerades i FV-nytt nr 4-1961).

Vi hade diskuterat möjligheten av att under
nästa dag ta oss till Leopoldville. Det skulle

vara en god prestation att ha tagit ner förbandet på fyra dagar. Emellertid var vi osäkra på betjäningens möjligheter i Stanleyville och förbandet hade körts hårt, så Laspell beslöt att nästa dag enbart göra tvåtimmarsboppet till Entebbe. Det skulle bli den längsta etappen hittills.

Nästa dag påbörjades tankningen med JP 1 från fat. Detta drog ut på tiden, varför det beständes JP 4, som fanns i tankbil. Vi hade för hela nerflygningen beställt JP 1, men eftersom det bara hade funnits vid några tillfällen, hade vi under resan varit tvungna att blanda. Detta betydde att vi fick vakta motorerna i starten, så att vi inte gick övervarv.

HJÄLPSAMMA AMERIKANER

De amerikanska besättningarna understödde hela tiden det höga tempot. När vi exempelvis körde ut för start från Harar Meda, kunde vi se hur C 130:ans motorer startades för att planet skulle kunna komma efter oss så snart som möjligt. Amerikanerna var oss ständigt till hjälp med sin stora erfarenhet av utlandsflygningar och de vann allas uppskattning.

Harar Meda ligger 2000 meter över havet, så det var behövligt med 3000 meter bana. Det tog tid innan vi fick stigfart efter den starten. Flygningen till Entebbe gick över öde landskap. Sista delen av flygningen gick över moln, varför vi fick göra instrumentlandning. Det var rena njutningen att höra den utmärkte engelske trafikledaren. Banan var lång och bra, det råde mönstergill ordning på banan, flygplatsens restaurang var prydlig och där serverades utmärkt mat. Flygstyrkan kopplade av medan en besäftig civil man satte på pitotrörkapell och såg om och bevakade våra flygplan.

Transportflygplanet i Khartoum hade fortfarande besvär med en motor och man hade blivit tvungen att stanna kvar i Khartoum över natten i stället för att komma till Harar Meda, som planlagts. Fram på eftermiddagen kom emellertid båda C 130:orna till Entebbe och vi hade således samlat ihop oss inför den sista dagsetappen över Kongo till Leopoldville.

Entebbe är en mycket vacker plats. Den ligger vid stranden av den stora Victoriasjön. Victoria Hotel, som vi bodde på, var av hög klass

och vi njöt i fulla drag av vår lediga eftermiddag.

På morgonen visade det sig omöjligt att få några väderleksuppgifter från Stanleyville. Det ena transportflygplanet sändes i förväg för att ta reda på vädret på ort och ställe och sända detta till oss i Entebbe. Vädret visade sig vara bra och vi startade. När vi ropade upp Stanleyville, svarade oss majoren Andrés från F 12. Han var utsänd från Leopoldville för att hjälpa oss tillrätta. Vi gjorde ett par lovar över staden. Efter landningen möttes vi av en delegation med general Lundula i spetsen. Han hade med sig några ledamöter från Stanleyvilles lokalregering.

Det var en klar dag med stekande sol. Markstyrkan, som skulle tanka de fem flygplanen från fat, fick ett styvt arbete. Varje flygplan skulle fyllas upp med tio till elva fat. Vi, som är vana vid att folk verkligen arbetar, reagerade inte så mycket, när mekanikerna i sina genomblöta overaller kämpade med tankningen, men om man betraktade helhetsbilden, så var vår mekanikergrupp alldeles unik. Hunt plattan i skuggan av hangaren och av träden satt som på första parkett hundratals etiopiska och indiska FN-soldater; dessutom fanns där flera hundra kongoleser, som tagit ledigt för att övervara den ovanliga händelsen, med ett svenskt flygförband i Stanleyville. Inför denna stora loja publik arbetade mekanikerna i ett kör i tre timmar för att därefter somna i transportflygplanet. Det är svårt att veta vad åskådarna tänkte, men det måste ha gjort ett ovanligt intryck på dem.

DRAMATISK START

Starten blev dramatisk. Banan var förhållandevis kort, temperaturen var hög och det råde vindstilla. Vi körde fram en och en längst ner till banändan, stoppade flygplanet, drog upp till fullgas och släppte bromsarna. Vi följde Laspell med blicken, när han rullade iväg. Vi såg honom förevinna borta vid andra banändan utan att se honom lämna. Under några hemaka sekunder var vi övertygade om att han hade havererat, men så såg vi 29:an sakta sega sig upp över träden. Alla kom i luften, men några marginaler fanns det inte och av starter, som man gjort i sitt flygarliv, kommer starten i Stanleyville säkert alltid att

inta en särställning.

Sista etappen till Leopoldville var också den längsta med sina 1250 km. Vi flög i försvarens gruppering med vapnen laddade, som vi gjort sedan Entebbe. Under flygningen fick vi stifta bekantkap med de jättestora cumulonimbus, som finns på dessa breddgrader. Vi drevs upp på 12.500 meter, men de var betydligt högre, uppskattningsvis 16.000 meter. För att gå runt en "gubbe", som lög ivägen, fick vi göra en kursavvikelse på 20° och hålla denna kurs i 15 minuter. På långt håll fick vi in Leos fyr, som är på tio kilowatt. Landningen beredde oss inga problem, eftersom flygplatsen N'Djili utanför Leo har en bana på 5000 meter, vilket lär vara en av de längsta i världen. Man väntade oss och vi blev väl mottagna av brigadier Nordström och överste Rosenius.

På kvällen firade vi den lyckliga genomförda nerflygningen på en restaurang i Leopoldville. Det var härligt att vara framme med alla flygplanen och all materielen. Visst hade markstyrkan skött sig utmärkt och med energi och fantasi klarat sina besvärigheter och visst var det en fjäder i hatten för oss piloter att vi tagit ner flygplanen hela. Men den största äran av den lyckade nerflygningen måste dock tillskrivas den gamla, hederliga, fältsässiga 29:an. Flygvapnets hittills längsta flygning var genomförd. Den flugna distansen var enligt kartan 10.580 km och flygtiden var 17,5 timmar. Under hela flygningen var den enda anmärkning, som skrevs i någon loggbok, det tidigare omnämnda felet på landstället. 29:an fungerade tydligen lika bra i Afrika som hemma i Sverige.

På morgonen lämnades divisionen av till Force Commander, general Mac Eoin, med följande ord: "Sir, UN Fighter Squadron 22 operational, ready for action within 45 minutes!"



"Now straight ahead and if we catch it I'll make it worth your while"

Vän eller fiende? Du måste veta

Krigehistorien uppvisar massor av tragiska exempel på felaktig identifiering. Det som torde vara mest påtagligt för flygare är de många ödesdigra misstag som gjordes i flygkriget 1939 - 1945. Åtakilliga flygplan och besättningar gick förlorade genom bristande utbildning i flygplanigenkänning.

Man får ofta höra de typiska invändningarna: "Farterna är för höga. Höjderna är för stora. Flygplanen är så lika nuförtiden. Tryck på knappen och låt radarn göra jobbet!"

Undersökningar i USA har klart bevisat att alla åsikter av detta slag är felaktiga. Visst är det förståeligt att en pilot eller en flygskytt som under många år tränat sig i konsten att skjuta ner fiender gärna griper chansen när något oidentifierbart närmar sig, men det går att identifiera det.

En intervju med förare som hade mellan 15 och 100 timmars flygning med överljudfart visar att identifiering i överljudfarter är möjlig till 98 procent. Somliga ansåg att efter 80 timmars erfarenhet av dylik flygning var man uppe i 100 procent.

Identifieringsradar är en fin uppfinning men den är också farlig. Många har glömt att slå till den; i andra fall har den inte fungerat. Skall ett flygplan behöva skjutas ner för att det kommer hem utan att ha IK-anläggningen igång? Ja, kanske om vi enbart lutar oss till robotar inom luftförsvaret, men än så länge är det i första hand baserat på jakt och identifieringsmöjligheterna är ju just en av de bemannade flygplanens fördelar. Så länge vi själva sitter i dessa ska vi ta vara på den fördel som det mänskliga ögat i detta fallet ger. För den välövade identifieringsblicken krävs det ofta blott en futtig sekund för att en katastrof skall undvikas!

Samma sak gäller fartyg. Ett klassiskt exempel är lastfartyget Empire Pelican som under andra världskriget var på väg genom Medelhavet till Malta med livsmedel och ammunition. Under tre dagar fick hon eskort ur italienska flygvapnet, trasslade in sig i en italiensk konvoj för att slutligen bli beskjuten av Maltas strandbatterier innan hon blev igenkänd!

VTOL-transport för alla försvarsgrenar

(Flight 21/12 1961)

I USA lämnar man sällan uppdraget att konstruera ett nytt flygplan åt en enda fabrik utan utlyser en tävling varvid kontraktet går till vinnaren. Den viktigaste tilldragelsen av detta slag under förra året var tävlingen om ett transportflygplan med vertikalflygegenskaper avsett för alla tre försvarsgrenarna. Det stipulerades att flygplanet skulle ingå i ett system avsett att utföra snabba transporter av trupp, utrustning och förråd från fartyg eller flygbaser till olika terrängavsnitt utan konventionella landningsmöjligheter under alla väderförhållanden. Farten skulle vara minst 460 km/tim och aktionsradien över 379 km på låg höjd. Utan restriktioner skulle 3,5 ton last kunna bäras i ett utrymme som var 9,2 m långt, 2,1 m högt och 2,3 m brett. Givetvis skulle stora portar göra det möjligt att direkt rulla in fordon.

Vinnare blev ett konsortium bestående av fem firmor. Stipulationerna pekade ganska bestämt mot den av dessa föreslagna lösningen: ett propellerdrivet flygplan med vridbar vinge, på vilken motorerna är placerade. Kraftiga ving-

klaffar förbättrar ytterligare lågfartsegenskaperna. Motorerna har hög effekt med tanke på den stora kraft som fordras för att lyfta ekipaget vertikalt. De vrids alltså samtidigt med vingen. Denna är omställbar upp till 100 grader. Ett system av axlar med frihjulsanordningar förbinder motorerna och gör det möjligt att flyga flygplanet på endast två motorer likgiltigt vilka så länge de inte sitter på samma sida. Därmed är man i viss mån garanterad vid motorbortfall. Bakom stjärtplanet är en liten propeller anbragt i horisontalplanet för styrning kring tväraxeln i samband med vertikal-flygning och övergång till normalt flygtillstånd.

Den ännu så länge odöpta konstruktionen har hittills endast beställts i fem prototyper för utprovning. Den första beräknas komma i luften om arton månader. Från producenternas sida har framkastats tanken på att typen blir lämplig även för kommersiellt bruk för trafik till orter som ännu saknar flygplatser eller har svårt att anlägga sådana, men många tvivlar på att denna lösning är ekonomiskt förevarlig eftersom VTOL-flygplan än så länge ställer sig mycket dyra.



Chefen för flygstabens flygsäkerhetsavdelning gjorde i slutet av förra året en resa till USA för att studera det amerikanska flygvapnets flygsäkerhetstjänst. Bl a besökte USAF:s inspektör för flygsäkerheten vid Norton Air Force Base i San Bernardino i Kalifornien. Fr v på bilden major Kjell Lagerström, bitr flygattaché, överstelöjtnant Åke Lönnberg, USAF:s IPTL generalmajor Perry Griffith och kapten Bengt Cellner, flygstaben.

