



Air Force Museum berättar hela amerikanska krigsflygets historia

Kaptenen i flygvapnets reserv, stabredaktör 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 världsberömda 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 översynsverkstad. Något offentligt museum var det så här i början inte fråga om - fram till mitten av trettiotalet 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 dyrgripar kommer med - nämligen i sin egenskap 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" oskadda Mig-15, är nu bosatt i USA.

Annat krigsbyte är en japansk, 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 Wright-biplan 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), "Basoal" (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 ljusst, trevligt rum, med bidrag från både professionella artister och flygvapenpersonal. Där finns målningar från den rutinnässiga tjänsten på baser på Grönland, krigsskildringar från Korea, transportflygets vardag, luftbron till Berlin, och andra ögonblicksbilder 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 varierat 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 glasmontrar 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 aköta allt detta kräver stor personal - 45 man. Chef för museet är en major i flygvapnet, vilken som sin närmaste administrative 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.

