

Frågan för Dagen:

KAMPEN MOT FLYGHAVERIERNA.

Även om det statistiskt kan påvisas, att haverifrekvensen inom vårt flygvapen inte är större än inom andra länder, är detta ingen anledning att slå sig till ro och godtaga detta. Antalet haverier, särskilt de med förlust av personal och totalförlust av flygplan, är högt. Det är naturligt att allmänheten reagerar. Vi själva i flygvapnet gör det. En ständig strävan att nedbringa haverierna är ett tvingande krav.

O r s a k e r n a till haverierna växlar. När ny flygmateriel tillföres förbanden, är det naturligt, att under en typs första tid i tjänst "barnsjukdomar" hos flygplantypen blir en vanlig haverianledning. Så var exempelvis förhållandet när flygplanen 21 och 18 tillfördes flygvapnet. Motsvarande är förhållandet i utlandet. Under åren 1947 - 1948 satte väderhaverierna sin prägel på flygvapnets haveristatistik. I år har det varit kollisionerna i luften. Modernare flygplan, ökade flyghastigheter, mer komplicerad utrustning i planen, stridsmässiga övningar med den modernare materielen etc. skapar nya haverianledningar. Detta är förhållandet inom alla de flygvapen, på vilka man ställer kravet, att flygförband med relativt kort varsel skall kunna insättas till landets försvar.

För att få ned haverierna till rimlig omfattning gäller det att snarast finna anledningarna till haverierna och vidtaga erforderliga åtgärder. Har man lyckats få bukt med ett visst slag - "epidemi" - av haverier måste man vara beredd på att omedelbart bekämpa nästa. Kampen mot haverierna måste pågå ständigt och med alla tänkbara medel.

En viktig förutsättning för framgång i denna kamp är att inträffade haverier - stora som små, i luften och på marken - tillbud etc. bringas till flygvapenchefens kännedom, så att orsakerna till haverierna snarast

kan fastställas, begynnande "epidemier" upptäckas - så att åtgärder omedelbart kan vidtagas för att förhindra ett upprepanande av haveriet eller för att förebygga liknande haverier.

Från 1. juli i år gällande föreskrifter för rapportering av haverier (OSF kap XII) är uppgjorda efter denna princip. Samtidigt har man emellertid sökt begränsa rapporteringen till den oundgängligen nödvändiga, för att inte öka pappersfloden.

På grundval av inkomna uppgifter orienterar chefen för flygvapnet förbanden om haverier och erfarenheter, som omgående bör komma till förbandens kännedom. Då slutlig utredning i många fall inte kan eller bör avvaktas, har risken tagits, att framförda överväganden och slutsatser inte alltid kan vara fullt rättvisande.

När det gäller a t t f a s t s t ä l l a o r s a k e n till ett haveri måste man gå till grunden. En felmanöver, felaktigt handhavande av reglage i luften etc behöver inte innebära, att flygföraren främst bör lastas för haveriet. Brister i ordergivning, i utbildning, förberedelser för flygning, onödig brådska efter ordergivning eller andra liknande orsaker kan vara den verkliga haverianledningen. Motorfel, fel på landningsställ, flyginstrument etc behöver inte alltid betyda materielfel. Anledningen kan vara brister i stationstjänsten, i sin tur härrörande från brister i mekanikertjänstens organisation vid divisionen, i mekanikernas utbildning eller handledning. Kollision på marken mellan flygplan behöver inte enbart bero på ouppmärksamhet från mekanikern, som kör planet. Det kan även bero på olämpliga order eller bristande övervakning från stationsbefällets sida. När det gäller att söka få ner haverifrekvensen, måste man därför gå till grunden för att råda bot för det onda. Man får inte nöja sig med att enbart konstatera vad som hänt i luften eller i flygplanet. Samtidigt bör kanske erinras om, att haveriutredningen inte avser att "komma åt" en syndabock. Under flygvapnets uppbyggnadsperiod och den oerhörda flygtekniska utveckling, som pågått och som pågår, utsättes alla befattningshavare inom flygvapnet för påfrestningar och problem, som inte alltid från början kan lösas tillfredsställande. Härför fordras erfarenheter. Att felbedömningar och fel under sådana omständigheter kan göras är fullt förklarligt. Det gäller därför att gemensamt söka nedbringa dessa fel till minsta möjliga.

Haveriorsakerna kan i huvudsak hänföras till följande tre huvudgrupper.

- a) Felbedömning, uraktlåtenhet, okunnighet, fel m m av flygande personal i luften (flygförare, flygspanare, flygsignalist, färdmekaniker) eller på marken (regementsofficer, divisionschef, flygförare, flygsignalist).
- b) D:o av markpersonal (väder-, signal-, trafiklednings-, stations- och annan teknisk personal).
- c) Materielfel, varmed i detta sammanhang förstas materialfel, felkonstruktion, arbetsfel och liknande fel uppkomna hos tillverkaren eller verkstad utom flottiljen (förbandet).

Dessutom tillkommer ett fåtal fall då haveriorsaken inte med säkerhet kan fastställas.

Av de totalhaverier, som inträffat efter den 18/3 i år synes den flygande personalen - med reservation för vad pågående utredningar kommer till för slutresultat - kunna "lastas" för följande:

Föraren oerfaren på flygplantypen (under inflygning på flygplantypen kommit i situation, som han inte kunnat bemästra) (tre fall); förarens bristande omdöme (tre fall); förarens bristande omdöme i förening med brott mot order (två fall); föraren ouppmärksam eller reagerat långsamt (ett fall); förarens ouppmärksamhet i förening med bristande flygträning (två fall) samt fel av bilförare (flygande personal) (ett fall).

I fyra, ev fem, av dessa fall synes divisionschef eller regementsofficer ha bidragit till haveriet genom bristande omdöme eller olämplig planläggning av övningen. I fyra fall har haverierna gällt elever vid Försvarets läroverk med ringa flygträning under vinterhalvåret. Den bristande flygträningen synes dock endast i två av dessa fall ha varit allvarligt bidragande till haveriet.

Totalhaverier på grund av materielfel har under samma tid varit följande: brustet hydraulrör (B 17); brusten propelleraxel (Tp 91); vevaxelbrott (B 18); brand i fpl (J 22); motorfel (J 22); "explosion" i luften (två J 30); sprickor i beslag i stjärtpartiet (B 18).

Härtill kommer: motorn "slocknat", när föraren dragit ner gasen (J 28) och svag konstruktion (Fokker S 11). Dessa haverier bör betraktas som specialfall. Materielfel eller svag konstruktion samt underlåtenhet eller fel från personal - dock inte besättningarna i flygplanen - synes ha samverkat.

I intet av ovan angivna "materielhaverier" synes övningens art eller olämpligt valda flyghöjder varit bidragande till haveriet.

En bidragande orsak till haverierna inom flygvapnet har jämväl varit beskaffenhet hos en del av våra flygfält, v i l k a s u t b y g g n a d f ö r d r ö j t s av rådande förhållanden på byggnadsmarknaden. Detta gäller exempelvis F 1, Västerås.

Flygvapnets m e k a n i k e r p e r s o n a l synes inte kunna lastas för något av ovan berörda haverier. Å andra sidan kan ett antal tillbud i luften och haverier på marken under de sista åren tillskrivas underlåtenhet eller fel från mekaniker- eller stationspersonalens sida. Detta framgår närmare av de sammanställningar över haverier 1947, 1948 och innevarande år, som tillställts flottiljerna.

Å t g ä r d e r för att söka nedbringa haverierna har ingående behandlats vid en konferens i flygledningen i början av juni detta år med representanter från eskadrar och flottiljer. Ett sammandrag av därunder framförda synpunkter har tillställts eskaderchefer och flottiljchefer. I skrivelse till de senare i mitten av juli har chefen för flygvapnet vidare lämnat exempel på lämpliga åtgärder.

Åtgärderna för att söka nedbringa haverierna är e t t a r b e t e på l å n g s i k t , som alla inom flygvapnet kan och måste medverka till. En viktig faktor är, att flygvapnet tillföres driftsäkra flygplan och motorer utan att kraven på prestanda, jämfört med motsvarande flygplans och motorers inom andra länders flygvapen, eftersättes. Snarare måste man sträva efter höga prestanda och effektiv beväpning i flygplanen för att söka kompensera underlägsenhet i kvantitet med kvalitet.

Oavsett denna fordran, ankommer det på flygvapnets personal i alla befattningar att säkerställa att flygvapnets materiel användes, handhaves och vårdas på rätt sätt. Flottiljchefer, utbildningsregementsofficerare och divisionschefer måste sålunda planera och förbereda övningarna så, att haverier i luften i mesta möjliga mån undvikas. Oerfaren personal måste vägledas och övervakas. Flygsäkerhetsregementsofficerare, markstyrkechefer och stationsavdelningschefer skall kontrollera och övervaka anordningarna och tjänsten på marken, materielens handhavande och skötsel under stationstjänsten m m så, att flygsäkerheten i luften ökas samtidigt med att antalet haverier på marken nedbringas.

Genom självdisciplin och ordning kan många haverier i luften och på

marken förebyggas.

Förbandschefer och personal i befälsställning kan effektivt bidra till en minskning av haverierna genom att vara ett gott föredöme för underlydande personal samt genom en oavlåtlig fostran av underställd personal till ansvar, omdöme och förutseende.

En effektiv åtgärd att minska haverifrekvensen är en höjning av flygande och markpersonalens genomsnittliga kvalitet. Detta förutsätter god rekrytering, som medger större personurval till olika poster inom flygvapnet. Lovande framtidsutsikter och goda ekonomiska förmåner är verksamaste medlen för ökad rekrytering. Detta är emellertid en statsfinansiell fråga, Men flygvapnets personal - i alla grader - kan bidra till ökad rekrytering vid flygvapnet - och därmed ökad flygsäkerhet - genom att själva vara ett gott föredöme för ungdomen samt inom sitt verksamhetsfält och inom sin bekantskapskrets påverka lämplig ungdom, så att kvalificerade pojkar söker flygaryrket. Även allmänhetens medverkan härtill är önskvärd.

Stora mänskliga och materiella värden anförtros flygvapnet av svenska folket. Det gäller för oss inom flygvapnet att se till att denna personal och denna materiel i farans stund är redo för att förhindra krig eller - om kriget inte kan förhindras - finns disponibla för att användas i försvaret av vårt land. Olyckor och haverier kan inte helt undvikas om vi skall kunna ställa upp krigsdugliga flygförband med kort varsel. Men det gäller att med förenade ansträngningar se till att personal- och materielförluster dessförinnan blir de minsta möjliga.

FLYGVAPNETS ROLL I FÖRSVARET.

I den ständigt pågående diskussionen i många länder angående försvarets sammansättning och flygvapnets roll däri kom den 24/8 ett värdefullt inlägg av USA:s flygminister S y n i n g t o n. I ett offentligt föredrag anförde han bl a följande:

Det senaste kriget gav världens militära ledare två viktiga lärdomar om luftmakt:

För det första - ingen militär operation har någon utsikt att lyckas, så länge fienden äger luftherraväldet. General C o l l i n s, den nyutnämnde amerikanske arméchefen, uttrycker denna lärdom med följande ord: "Luftmakt är faktiskt den dominerande faktorn i krig. Man kan inte röra sig

vare sig på sjön eller på marken utan att äga luftherravälde. Överfarten från England (vid invasionen i Normandie 1944) skulle ha varit helt otänkbar, om vi inte ägt fullständigt luftherravälde."

För det andra: - flygförband, som behärskar luften över ett land kan vara lika ödesdigra för det landet som en invasion med efterföljande ockupation. Detta hände mot slutet av kriget i Japan, när USA:s B-29:or härskade oinskränkt över kejsardömet och kunde förstöra dess städer en efter en.

Efter dessa ord om krigets viktigaste lärdomar övergick S. till det amerikanska flygvapnets uppgifter och styrka i nuläget;

US Air Force's uppgifter såsom självständig försvarsgren är:

1. Luftförsvaret av Förenta Staterna.
2. Strategisk luftkrigsföring.
3. Understöd av mark- och sjöoperationer.

Den första uppgiften - luftförsvaret - gäller förhindrande av fiendliga flyganfall mot "staternas" områden. Detta fordrar:

- a) Långt framskjutet luftbevakning med sådana hjälpmedel som radar, radio, stridsledning osv för att ge förvarning om anmalkande fiendliga flygförband samt för att leda våra jaktförband till kontakt med dessa.
- b) Dagjaktflygplan - snabba reoplan för ortförsvaret.
- c) Nattjaktflygplan, där jaktflygarna ledes fram mot målet med radar i alla slags väder under dagar och märker.

Den andra uppgiften - strategisk luftkrigsföring - består av långdistansbombföretag, jämförbara med B-17:s och B-24:s mot Tyskland och B-29:s mot Japan under förra kriget. Verktyget för denna uppgift i dag är dock B-36, som kan nå fram till tusentals miles avlägsna mål och som kan flyga mycket högt och med mycket stor hastighet. B-36:orna kan antingen medföra vanliga bomber eller de avsevärt effektivare atombomberna. Dessa förband skall användas för att slå tillbaka omedelbart, om USA blir anfallet, för att förstöra järnvägsknutpunkter och alla platser, där fienden producerar vapen, och på så sätt kväva fiendens styrka vid källorna. För att kunna slå tillbaka omedelbart måste vi ha denna långdistansbombflotta i beredskap för omedelbar användning. En fiende skulle aldrig någonsin i ett framtida krig frivilligt göra det misstaget att tillåta USA ostört lägga om sin industri till krigsproduktion. För att en strategisk bombflotta skall vara effektiv måste den vara beredd för insats genast, i rätt tid.

Den tredje huvuduppgiften för flygvapnet - understöd av mark- och sjöoperationer - innebär direkt samarbete med armén och flottan för att vinna slag till sjöss och till lands. Denna uppgift fordrar jaktflygplan, lätta bombflygplan, lastflygplan, fallskärmstrupper och luftlandsättningsstrupper. En synnerligen betydelsefull uppgift, eftersom man, som redan nämnts, först måste vinna överlägsenhet i luften över slagfältet.

Dessa tre huvuduppgifter har varit bestämmande för flygvapnets organisation. Av de 48 flottilljerna i fredsorganisationen är 14 (dvs mindre än 1/3 av flygvapnet) utrustade för strategiskt bombkrig. Av dessa 14 flottilljer utrustas 4 med B-36, återstoden med medeltunga bombflygplan, tex B-50. Ytterligare 6 flottilljer är utrustade med långdistansflygplan för foto- och väderspaningsuppgifter, kartläggning m m. Dessa 6 flottilljer insamlar underrättelser, som användes av hela krigsmakten. Av de 6 spaningsflottilljerna utrustas 2 med för spaning avsedda B-36, återstoden med för spaning byggda B-29 och B-50.

De övriga 28 flottiljerna är främst utrustade för USA:s defensiva luftförsvaret och samverkan. Dessa flottiljer innehåller eskort-, ortförsvaret och nattjaktplan; vidare finns det lätta bombflottiljer, attackflottiljer (fighter-bombers), "taktiska" spaningsflottiljer samt förband med tungt och medeltungt trupptransportflyg. Dessa s k "tactical type"-förband utgör mer än 2/3 av hela flygvapnet. Dessutom är alla 27 flottiljerna i Air National Guard (flygvapnets andra linje) utrustade främst för luftförsvaret och samverkansuppgifter. Vid krig är sålunda hela flygvapnet, bestående av första och andra linjens flygvapen, till 1/5 utrustat för strategisk bombkrigföring och till 4/5 för luftförsvaret och samverkan med armén och flottan.

Denna avvägning inom flygvapnet är uppgjord i överensstämmelse med de strategiska planer och den tidtabell, som "Joint Chiefs of Staff" gjort upp för samtliga försvarsgrenar. Flygvapnet arbetar ständigt på att förkovra sig i att fylla dessa uppgifter. Även om flygvapnet är fullt medvetet om luftmaktens betydelse i ett framtida krig, vet vi likafullt, att inget krig kan vinnas utan effektiv samverkan mellan de tre försvarsgrenarna.