

Mer än tvåtusen svenskar har deltagit i FN-insatsen i Kongo

Den svenska FN-insatsen i Kongo har nu pågått i över ett år och under denna tid har mer än tvåtusen svenskar tjänstgjort i landet, varav på ettårsdagen den 22/7 sammanlagt 902 svenskar fortfarande fanns där. Sedan ytterligare personal anlämt från Sverige omfattade FN-bataljonen och specialistgrupperna i mitten av augusti 1345 man.

Bland specialistgrupperna är flygstyrkan en stor enhet. Den består av 56 man, varav 45 på flygfältet invid Leopoldville och de återstående på Kamina-basen. Helikopterdivisionen omfattar 25 man förlagda till Leopoldville. Dessutom finns svensk byggnads-, transport- och teleteknisk personal samt post- och brandpersonal i Kongo.

FN-bataljonen är i sin helhet förlagd till provinsen Katanga, med ett kompani i Kamina, ett kompani i Kolwezi och med resten i Katangas huvudstad Elisabethville. Ett detachement finns också vid Kitona-basen vid Kongoflodens mynning.

Specialisterna är förlagda med huvuddelen av flyg-, tele- och transportgrupperna i Leopoldville, där även viss administrativ personal finnes. Dessutom finns flyg- och transportpersonal i Bukava (Kivuprovincen), Luluabourg (Kasaiprovincen) och i de katan-gesiska städerna Albertville, Kamina och Elisabethville.

på vilket landningsstället inte kunde fällas ut, var på väg mot fältet och beräknades vara där 1415. För att skummet inte onödigtvis skulle ta skada av den kraftiga vind, som rådde, väntade man i 15 minuter innan skumbeläggningen påbörjades. För att få skummet så beständigt som möjligt tillsattes denna gång en extra stor skumvätskemängd. Skumutläggningen var avslutad kl 1400. Flygplanet befann sig då i närheten av fältet, där det cirklade runt för att bränslemängden i tankarna skulle minskas. Flygplanet fick per radio order att sätta sig just i början på skummattan och efter en provlöpning kom det in i en mycket låg anflygning och sattes ner på beordrad plats kl 1438.

Ingen gnistbildning förmärktes, och ingen brand uppstod, när flygplansskrovet mötte landningsbanan. Flygplanet plöjde fram genom skummet likt ett sjöflygplan på vatten, allt medan farten successivt minskades. Genom den stora tillsatsen av skumvätska hade den utlagda skummattan denna gång blivit kortare än normalt. Detta resulterade i att flygplanet så småningom gled ut på den icke skumbelagda delen av banan. Hastigheten var då fortfarande så hög, att antändning genom gnist-

Forts. på sidan 26.

SKUMMATTAN ELIMINERAR BRANDRISK VID NÖDLANDNING
PÅ FLYGFÄLT.

Forts. från sidan 12.

bildning där uppstod i uttrinnande bränsle. Denna brand blev dook av liten omfattning och slocknade av sig själv, när flygplanet stannade upp. Flygplatsens brandfordon var då på plats, och från dessa skumbegöts flygplanets undersida i förebyggande syfte.

Den 24 jan 1961 inträffade ett liknande tillbud med ett Canberraflygplan. Klockan 1240 meddelades att flygplanet måste nödlanda på flygfältet inom 15 minuter. Skumbeläggningen påbörjades omedelbart men måste avbrytas se-

dan en 180 meter lång matta lagts ut, då det meddelades att flygplanet nu landade. Även här sattes flygplanet ner just där skummattan började. Flygplanet plöjde genom skummattan, kanade ut på den obelagda banan och gled så ut och lade sig på den banan omgivande gräskanten. Ingen brand uppstod.

I de omtalade fallen har skadorna blivit förhållandevis små, inga människoliv har spillts och faran för brands uppkomst har blivit ytterligt reducerad.