

## ATT VARA FÄLTFLYGARE VID 35-FÖRBAND

FÄLTFLYGARE B ADOLFSSON BERÄTTAR OM  
HUR DET ÄR ATT FLYGA J 35 VID F 13  
- FLYGVAPNETS FÖRSTA DRAKENFÖRBAND.



Start och flygning i mörker - två gånger i veckan.

Min bekantskap med flygplan 35 blev och är ett väldigt steg framåt. Jag har ännu så länge enbart flugit A-versionen men redan den uppvisar prestanda avancerad teknisk utrustning och vida överlägsen gamla 29:an.

Först en kort beskrivning av flygplan J 35A. Det är ett ensitsigt enmotorigt jaktflygplan, utrustat med sikte 6 B och spanings- och siktesradar PS-02, i fortsättningen kallad egenradar. Bevapningen utgörs av två eller fyra jaktrobotar 324 (Sidewinder) och två 30mm akan. Vid attackuppdrag byts robotarna ut mot arak.

Motorn är av typ RM 6 B och försedd med en ebk av svensk konstruktion. Dragkraften är utan ebk 4890 kp och med ebk 6520 kp. Dragkraften bör ses mot flygplanets vikt, som i starten ligger på

omkring 9 ton och i landningen på c:a 7 ton.

Kabinen är utrustad med en klimatanläggning så att föraren kan erhålla den temperatur han önskar.

### ANNORLUNDA FORM

Flygplanets form och utseende avviker ju helt från tidigare svenska flygplan. Höjd- och skevroder är sammankopplade till så kallade vingroder. Vingytan är 50 m<sup>2</sup> och spännvidden är 9,42 m. Styrorganen är de gängse men överföringen till rodren sker med 100 % servo. Av säkerhetsskäl har därför flygplanet två från varandra skilda hydraulsystem där båda systemen påverkar rodren. På så vis kan man - om det ena systemet skulle gå ur - flyga flygplanet med det andra. Dessutom finns det en vindmilla som vid nödlägen fälls ut under flygplanet och drivs av fartvinden. Denna vindmilla driver i sin tur en hydraulpump och en nödgenerator, vilken på så sätt hjälper föraren hem.

En annan nyhet är bromsskärmen som kan utnyttjas vid landning i farter upp till 300 km/t. I den dagliga flygrutinen används den inte, såvida inte underlaget är extremt halt eller i övrigt då det föreligger önskemål om korta bromssträckor, ex vid uppvisningsflygning. I övrigt skall den användas vid eventuell nödlandning.

### GEMENSAM GENOMGÅNG

Varje morgon kl 0800 samlas samtlig flygande



Divisionens förare framför en av 35:orna.

personal - plus trafikledare, meteorolog och sådana som kan ha beröring med övningarna - till en gemensam genomgång av dagens flygverksamhet.

Meteorologen redogör för vädret, trafikledaren orienterar om teleutrustning, fält- och banbeskaffenhet samt eventuella ändringar eller meddelanden som kan beröra flygtjänsten.

Flygchefen reglerar och beordrar därefter dagens flygningar och divisionschefen orienterar om övningar som skall utföras av resp divisioner.

Eftersom flygtjänsten som regel inte börjar förrän omkring kl 0930 finns det alltså tid för kortare genomgångar av olika slag, ex flygplanigenkänning, materiellära, säkerhetsmateriel-tjänst, SFI, vapenlära o s v.

Kl 0900 är det samling på divisionen där divisionschefen har ordergivning för dagens övningar. Som regel måste han gå igenom såväl förmiddagens övningar som eftermiddagens, ty flygplanen har så korta klargöringstider att det inte blir tid till några större genomgångar mellan flygpassen. Dessutom måste flygtjänsten komma igång tidigt efter lunch så att markpersonalen kan överta flygplanet vid fyratiden för att hinna med översynen, På så sätt kan flygplanet utnyttjas sex pass per dag och ibland mera beroende på övningarnas art.

#### MYCKET TAKTIK

Den tekniska utrustningen och flygplanets goda prestanda ger oanade möjligheter till variationer i övningarna. För att utnyttja flygplanet taktiskt rätt, krävs det mycket större flygskicklighet och kunnande än förut. Övningarna i

J 35 har en helt ny karaktär - t ex flygning med hjälp av egenradar, flygning och även skjutning med robot eller flygning med höga farter upp till minst en och en halv gånger ljudfarten.

Det förekommer även flygövningar av den gängse typen såsom avancerad flygning, instrumentflygning och slinglandningar, förbandsflygning och navigeringsflygning. De taktiska övningarna med egenradar och rb 324 upptar emellertid största flygtiden.

K-ANFALL I MACH 0,9

Men åter till den normala flygdagen.

Divisionsadjutanten har just angivit flygprogrammet på svarta tavlan och det är klart för divisionschefens ordergivning. Dagens övningar omfattar slinglandning (Barbrolandning) och K-anfall mot mål på 14 km höjd och fart mer än Mach 0,9.

Slinglandningen med hjälp av DME och glidbaneinstrument (förenklad ILS) medger betydligt större precision än navfyrlandning med gamla 29:an. I dag sker inflygningen dessutom med hjälp av PAR. Detta innebär verklig precisionsflygning. Från 10 km och 500 m höjd påbörjas standardplané där jag på glidbaneinstrumentet kan följa min glidbana i förhållande till en ideel planébana och min kurs mot sättpunkten. Vid K-anfall gäller det att utnyttja flygplanets resurser. För denna övning sitter jag i högsta beredskap i banänden. Till flygplanet är anslutet ett kraftaggregat (kragg) som ger växelström och ett startaggregat (stagg) som ger likström till motorstarten samt slinga till TL som vida-

Forts på sid 28





rebefordrar startorder från radarjaktledare.

Eftersom kraggen är ansluten har vi instrument- och gyroberedskap och kan mycket snabbt komma iväg. Rb 324 är testad.

#### MOT MÅLET PER RADAR

Uppe i lufter leder radarjaktledaren till utgångsläge för anfall. Jag bestämmer själv min anflygningshöjd med ledning av radarjaktledarens uppgifter om fiendens avstånd. Fiendens fart och höjd spelar däremot ingen större roll så länge farten ligger på underljudssidan. Mitt flygplans prestanda täcker dem väl. Jag anflyger på 1000 m. Då radarjaktledaren meddelar att jag nått utgångsläge för anfall tänder jag ebk och intar en bestämd stigvinkel som ej får vara så stor att radarjaktledarens ledning äventyras. Eftersom stigvinkeln blir mindre än flygplanets optimala innebär detta att min fart till en början trots anseelig stigning ändå är hög. Under stigningen får jag radarkontakt med fienden. Nu kan jag själv avläsa avstånd och riktning till målet. Jag riktar med hjälp av egenradar och kontrollerar skjutavståndet. På så sätt fastställer jag skjutlägen.

Hade det gällt ett akananfall hade jag fortsatt anflygningen med hjälp av egenradar låst på måleket varvid siktet erhållit avståndsuppgif-

ter. Nu får jag dessutom en akustisk avstågning, skämtsamt kallad SPUTNIK-ton efter signalerna liknar Sputniks. Jag får en besignal före skjutavstånd, en ny på skjutavstånd samt en kollisionsvarning.

I det här fallet erhöll jag skjutläget på ca 13 km höjd. Jag avbröt anfallet med en sned halvroll ned mot molnen som sträckte sig upp till 10 km. Molnundersidan var ca 800 m. Hela anflygningen och större delen av inflygningen hade skett i moln utan att jag egentligen hade tänkt på det själv. Det hade gått helt automatiskt.

Om jag nu skulle återvända till basen skulle mitt uppdrag komma att omfatta 12-15 min passetid. Ett jaktuppdrag är kort och intensivt speciellt med tanke på att jag har betydligt mera att utföra än tidigare med J 29:an och detta måste ske på halva den tid man förut hade.

#### 80 % EFFEKT I LANDNINGEN

Landningen med Draken skiljer sig något från 29:an. Om jag misstänker en minuslandning kan jag inte enbart öka anfallsvinkeln för att komma längre fram utan att samtidigt öka dragkraften. Ty motståndet stiger mycket brant med ökad anfallsvinkel. Detta innebär att jag "rasar" nästan rakt ned om jag ej stöttar med mycket motor. Normalt motorvarv i landning är ca 80 %. Vid ett snävt landningsvarv krävs det tidvis fullgas. Det stora motståndet vid höga anfallsvinklar ger mig oanade möjligheter då det gäller avancerad flygning genom att jag kan variera belastning och dragkraft.

Min landning gick bra. Det är dags för lunch och eftermiddagens flygprogram omfattar samma övningar som förmiddagens. Efter flygningarna är det idrott. Den omfattar bl a en fotbollsturnering mellan divisionerna. Tjänsten slutar kl 17 under den ljusa delen av året.

Mörkerrutinen skiljer sig något från dagerrutinen. Anfallsövningarna är desamma som på dagen. Det är bara säkerhetsbestämmelserna som ökat. För att vi skall få en grundmurad rutin övar vi mörkerflygning två kvällar i veckan under vinterhalvåret. Flygplanet är mycket väl utrustat för mörkerflygning. Överhuvudtaget är J 35 en angenäm bekantskap vilket jag tror samtliga 35-förare vill intyga.