

Gedigen flygshow på nyhetsfattig Farnborough-utställning

Årets Farnboroughutställning var den tjugoförsta i ordningen och ägde rum 5/9 - 11/9. Som vanligt uppgick antalet utställare till över 300 medlemmar av the Society of British Aircraft Constructors (S.B.A.C.). Royal Air Force visade upp sju olika flygplantyper i luften. Här följer några intryck från själva flyguppvisningarna - en annan artikel redogör för den statiska utställningen.

eller två på mindre fält. Helikoptrarna är i huvudsak baserade i Matadi, Leopoldville och Kamina.

Fritiden har hittills inte varit något problem för FN-svenskarna. Det har varit fullt upp att göra hela tiden, så det har inte blivit mycket tid utöver tjänsten. Förmodligen kommer så småningom någon slags rekreativsort att upprättas, i stil med vad som skett för Gazatrupporna, tror major Gyllensvärd. Några besvär med den inhemska befolkningen har man inte haft. En del svarta har anställts som mekaniker, chaufförer och boyar, men de måste ständigt övervakas, annars bara struntar de i arbetet rätt som det är och ger sig iväg.

Forts. på sid. 149.

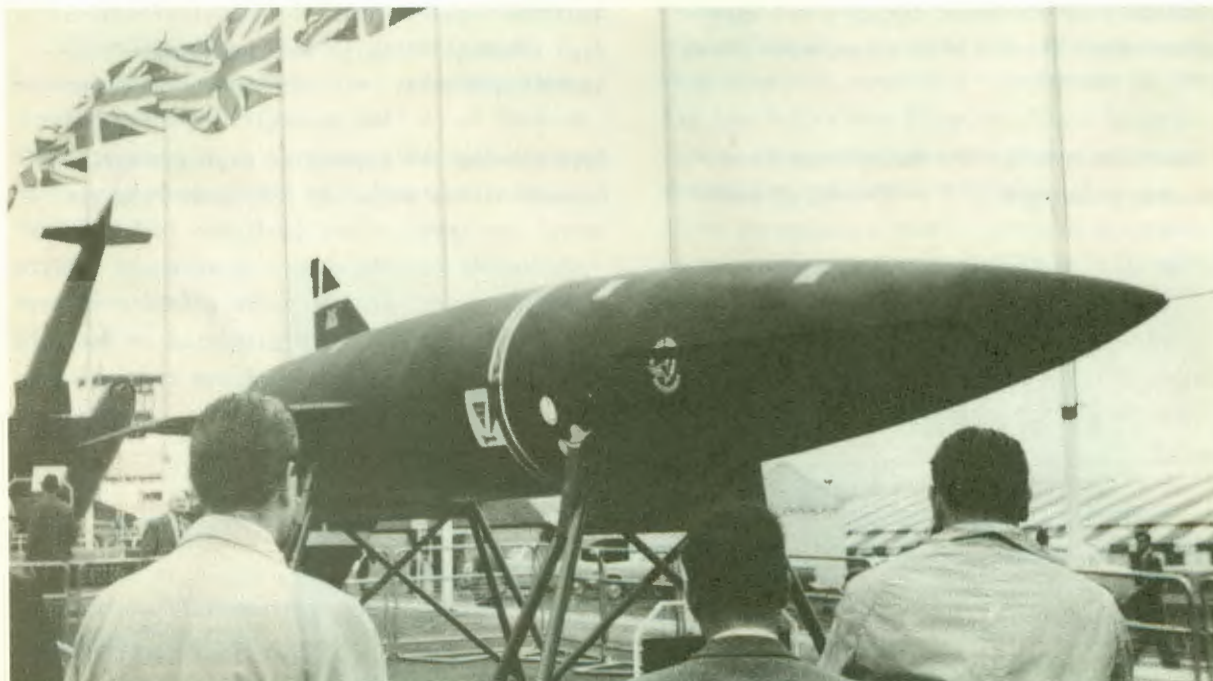
Vädret under utställningsveckan var blandat. Tisdagen var regnig och disig, onsdagen något bättre och slutet av veckan hade bra väder.

Flygprogrammet var mycket digert och upptog inte mindre än 33 olika nummer och närmare 60-talet flygplan. Varje uppvisning inleddes med en beredskapsstart av fyra V-bombare. Flygplanen stod uppställda vid banändan med stoppade motorer och besättningarna på plats. Markpersonalen fanns på motsatta sidan banan. En speaker ur RAF Bomber Command redogjorde först ingående för betydelsen av hög beredskap även inom det strategiska bombflyget samt för gången av en beredskapsstart. Han avfytrade därpå ett signalpistolskott som ett tecken till publiken att startorder givits från Headquarters Bomber Command.

För att rättvist fördela gracerna mellan RAF:s tre typer av V-bombare lät man en typ representera Bomber Command varje dag. Den snabbaste starten: 1 min och 47 sek till dess alla fyra flygplanen var i luften hade Avro

Forts. på nästa sida

Blue Steel är en s k "Stand-Off-Bomb", en attackrobot, avsedd att bäras i V-bombarna Vulcan, Victor och Valiant.





Vulcan. Denna typ imponerade även i övrigt mest och visade mycket goda stigprestanda. Handley Page Victor och Vickers Valiant hade starttider på något över 2 min, en hög beredskap för att få fyra fyrmotoriga bombplan i luften.

DYGNSLÅNG HAVSÖVERVAKNING

Nästa nummer i programmet utgjordes av att en Avro Shackleton ur RAF Coastal Command kom in för landning. Speakern omtalade att detta flygplan varit ute på en rutinflygning och havsövervakning över Atlanten i 22 timmar och att man flugit cirka 6500 kilometer. En annan Shackleton startade sedan dagligen vid uppvisningarnas slut för att alltså återkomma nästa dag.

Den egentliga nyheten för Farnborough blev nästa start: Short S.C. I - VTOL-flygplanet

som vid förra årets uppvisningar fick avbryta sin start när uppvirvlande gräs blockerade luftintagen. I år lyckades man bättre, främst tack vare att varje start utfördes från en speciell plattform av metall, där jetstrålen från motorerna leddes in genom ett galler i plattformens mitt och pressades ut åt sidorna tillsammans med grus, sten och ev gräs. Trots denna mindre fältmässiga start gjorde flygplanet ett visst intryck då det flög omkring på låg höjd, stannade, vände runt och landade som en helikopter. I sin nuvarande utformning torde det dock få anses som ett rent experimentflygplan och som ett steg på vägen till mera avancerade VTOL-flygplan.

Nästa flygplantyp var ett STOL-flygplan: Scottish Aviation Twin Pioneer, ett tvåmotorigt transportflygplan med kort start- och landningssträcka.

Fyra Hunting Jet Provost ur Flying Training Command visade sedan upp ett mycket gediget



Short SC-1 t.v.
Bilden ovan:
Avro Vulcan.

program avancerad flygning. Man började i tätt ansluten fyrgrupp med röd rök och delade därefter upp sig i två rotar som något förskjutna i längdled utförde ett samtidigt synkroniserat avancerat program, avslutat med en samtidig "split-down".

BOMBARE I DRAGENLIKNANDE START

De följande numren utgjordes av civila och militära transportflygplan och helikoptrar i standardmässiga överflygningar utan några sensationella prestationer. Därefter följde en start med en Avro Vulcan B. Mk. 2 med starkare Olympus-motorer än i standardversionen. Denna version har även större spännvidd och en extra radom i stjärten för elektronisk utrustning. Den skall kunna bära "stand-off-bombs" av typerna Blue Steel och senare Skybolt. Stigningen efter start var mycket brant och liknade mest en start med Draken, men flygplanet var givetvis tomt och hade liten bränslelast. Sedan följde överflygningar av Gloster Javelin, De Havilland Sea Vixen, Folland Gnat Trainer, Hawker Hunter samt Blackburn Buccaneer - inga nyheter alltså och på det stora hela ganska lama uppvisningar där flygplanen bar full vapenlast.

Nästa nummer var RAF:s senaste jaktplan General Electric Lightning F. Mk. 1. Flygplanet är nu i tjänst vid 74. Squadron, baserat vid Coltishall i Norfolk samt undergår tjänsteprover vid Air Fighting Development Squadron tillhörande Central Fighter Establishment. Uppvisningarna med flygplanet omfattade dels enskild avancerad flygning samt en av dagarna förbiflygning av en fyrgrupp. Det mest fräppanta intrycket utgjordes av flygplanets höga landningsfart och långa landningssträcka trots utfälld bromaskärm. Liksom när det gäller vår Drakenutbildning avser man vid Coltishall installera en Lightning-simulator för såväl grundläggande som taktisk utbildning på flygplantypen.

DE 18 BLACK ARROWS IMPONERADE

Det som utan tvekan rent uppvisningsmässigt imponerade mest var det program som genomfördes av den välkända 111. Squadron - "Treble

One" eller "Black Arrows" - med 18 Hawker Hunter F. Mk. 6 med Squadron Leader P.A. Latham som chef. Efter start och samling gjorde man looping med hela förbandet varefter uppdelning skedde i två grupper om 9 flygplan i varje. Därpå följde ett 9-minuters mycket väl samordnat program där alltid en av grupperna låg mitt framför åskådarna. Det hela avslutades med en gemensam "split-down" samt landning i ström med vartannat flygplan i höger- respektive vänstervarv.

Under varje manöver släppte man ut vit rök. Sammanhållningen var fullkomligt perfekt i varje läge under var och en av de tre dagarnas uppvisningar. Speciellt, imponerande var den första dagens uppvisning då programmet genomfördes i full utsträckning trots ett ihållande regn och dålig sikt. Förbandet, som är baserat vid Wattisham i Suffolk, gör i år sina sista uppvisningar med Hunter, nästa år skall det utrustas med Lightning.

Som ett allmänt intryck av flyguppvisningarna kan sägas att inget sensationellt gavs - vilket väl heller inte var väntat - men att vissa nummer var av toppklass och vittnade om en mycket hög utbildningsstandard hos RAF.

Engelsk flygindustri ställer om Koncentration mot färre projekt

Sedan föregående Farnboroughutställning har stora förändringar skett inom den engelska flygindustrin, speciellt beträffande de företag som tillverkar flygplan. Efter påtryckningar från regeringen har flertalet av de mindre och medelstora företagen gått upp i de stora koncernerna Hawker, British Aircraft Corporation och Westland. De Havilland existerar t ex inte längre som självständigt företag utan är en del av Hawker. Omställningsprocessen, som bl a innebär, att industrin skall koncentrera sig på ett mindre antal nya projekt, har varit svår, delvis beroende på att de statliga myndigheterna avsiktligt dröjt med att utlägga nya beställningar tills omställningen blivit genomförd. De flygplan som visades hade med ett undantag varit med föregående år. Nyheten var

Forts. på nästa sida



Hunter Trainer med extratank

Avro 748, ett passagerarflygplan från Hawkerkoncernen som sällar sig till den långa raden av flygplan, som skall ersätta DC-3 en gång. Det är ett tvåmotorigt turbopropplan med plats för 40 passagerare och mycket konventionellt utformat. Beträffande de tidigare välkända flygplanen fick besökaren tillfälle att studera hur de modifierats sedan föregående visningar. Det är påfallande många flygplan som försetts med virvelgeneratorer, i regel utformade som tunna rektangulära plåtar och placerade i flygriktningen nära vingfrankanten. De används för att förbättra strömningen över vingen vilket resulterar i bättre flygegenskaper. Förutom på praktiskt taget alla jakt- och bombflygplan återfanns de på trafikflygplanet Vanguard.

Den som inte visste det förut kunde konstatera, att på alla nyare versioner av Hawker Hunter har yttervingens korda förlängts framåt (sågtandvinge), vilket innebär, att Hawker har kopierat den modifiering som gjordes av SAAB på E- och F-versionen av flygplan 29.

Bellytank på P1-B



Ett flygplan, som genomgått många stora modifieringar är Drakens brittiska motsvarighet P 1 B Lightning. Vågar man hoppas att den nu visade med belly-tanken som standard är den slutgiltiga?

Till årets uppvisning av SC 1, det vertikallstartande experimentflygplanet, hade Short skaffat en speciell startplattform av perforerad stålplank på en upphöjd ställning. Vid landningar kunde man använda den vanliga banan. Enda nyheten på SC 1 för året var att man försett det fasta landstället med strömlinjekåpor.

UTSTÄLLD MOTOR STORNYHET

Den kanske största nyheten på årets utställning fanns på motorsidan. Bristol Siddeley visade BS 53, en dubbelströmsmotor med 4 vridbara utloppsmunstycken. Omkring denna motor har Hawker byggt sitt nya flygplanprojekt 1127, ett vertikallstartande attackflygplan, som sannolikt kommer att visas vid nästa års utställning.

EN NY ROBOT SEDAN 1959

De båda luftförsvarsrobotsystemen Bloodhound och Thunderbird demonstrerades av de förband som tagit dem i tjänst. I övrigt visades samtliga brittiska robotvapen varvid noterades att endast en robot kommit till sedan föregående år. Nyheten var Vickers pansarvärnsrobot Vigilant, ett verkligt enmansvapen som väger 20 kg komplett med transportbehållare och tillbehör.

TELETEKNISK UTRUSTNING

Den radarutrustning som visades var i huvudsak avsedd för det civila flyget, men hos Ferranti utställdes AIRPASS II, ett avancerat radarsikte som är en utveckling av det sikte som finns i P 1 B.

MARKEFFEKTFAKOSTER

En av de stora nyheterna på fjolårets utställning var markeffektfa-kosten, som flyger på

Forts. på sid. 137.



Första vertikalstartande krigsflygplanet

Hawkers attackflygplan med VTOL-egenskaper visar - som väntat - en del ovanliga detaljer. Flygplanets motor är en Bristol Siddeley BS.53 dubbelströmsmotor (turbofan). Luftintagen har "klockform" och utloppsmunstyckena - fyra till antalet - kan rikta jetstrålarna bakåt för normal flygning och nedåt för VTOL.

Landstället är av tandemtyp med infällbara stödhjul i vingspetsarna. Genom att huvud- och nosställ fälls in i kroppen har inga öppningar behövt göras i vingen som därigenom kunnat göras lättare.

ENGELSK FLYGINDUSTRI STÄLLER OM. KONCENTRATION MOT FÄRRE PROJEKT

Forts. från sid. 134.

en luftkudde nära marken. Den saknades i år och omnämndes endast i en broschyr. Troligtvis kommer den igen till nästa år i en förbättrad version.

Efter utställningen har det från skilda håll framförts önskemål om att även flygplan och utrustning som ej till 100 % är brittiska skall visas vid kommande Farnborough-utställningar. Det skulle t ex innebära att flygplan 35, som ju har en motor av brittisk konstruktion kunde visas. Tanken som ligger bakom detta är att man måste bredda underlaget för att kunna visa fler nyheter varje år, eljest kommer Farnborough att förlora i intresse för eventuella köpare av flygplan och flygmateriel. Avsikten med en utställning som denna är ju framför allt att sälja brittiska flygindustriprodukter på export, vilket också framgår av det stora inslaget utlänningar som hörsammat inbjudan till årets utställning.

Då Hawker inte velat kommentera bilderna måste en närmare beskrivning bli mer eller mindre sanna gissningar. För vertikalflygning måste ett styrsystem enligt reaktionsprincipen finnas. Det är dock svårt att avgöra hur detta är arrangerat. Troligen finns utblåsningmunstycken under nosen och i kroppens bakkant i nivå med höjdrodret. De används för styrning i loopingplanet men kan eventuellt även vrida flygplanet i girplanet. På bilden anar man också munstycken i vingspetsarna avsedda för manövrering i rollplanet.

Motorns dragkraft är ungefär 7000 kp. För att undvika besvärande gyralkrafter drivs inre och yttre kompressorerna åt motsatta håll.

Endast några få data har hittills offentliggjorts:

Spännvidd	7,4 m
Längd	12,6 m
Pilform	35 grader

Det ryktas om att P.1127 endast kommer att beställas i en liten serie för att ge RAF erfarenhet av förbandstjänst med VTOL-flygplan.

Bilden ovan: Vid de första flygproven som endast omfattar vertikalflygning har alla umbärliga detaljer såsom pitotrörsbommen i nosen, landställsluckor m m bortmonterats. Inte ens radio lär ha funnits, ty sladden till högra vingspetsen är avsedd för telefonförbindelse med föraren.