



F 22:s INSATSER I KONGO

När detta nummer av Flygvapennytt kommer ut har en del av F 22 på egna vingar flugit hem från Kongo. Även om en grupp på fyra flygplan tills vidare stannar kvar markerar dock denna hemflygning slutet på det mest betydelsefulla skedet i det svenska flygvapnets insats i FN-tjänst i Kongo. Det skede där krigsoperationer varit erforderliga och där F 22 fått bära huvudparten av ansvaret, ja i det avslutande skedet ensamt representerat FN:s tillgång på stridsflyg.

F 22:s historia började i september 1961. Efter en underhandsförfrågan i början av månaden kom beslut om insatsen 24/9. Ehuru våra förband inte är utrustade eller organiserade för verksamhet på fjärran krigsskådeplatser kunde förbandet starta redan 28/9 och landa i Leopoldville 4/10. Detta var en prestation som också internationellt uppmärksammades. Det må särskilt understrykas, eftersom det ingalunda varit regel i sådana sammanhang, att förbandet från ankomsten också var fullt stridsberett.

Denna beredskap, innefattande en tjänstbarhet på flygplanen som hela tiden legat över 90 % har bibehållits alltsedan dess, ett enligt många utländska bedömare enastående rekord.

F 22:s uppgift var att skydda FN:s flygtransporter i första hand genom eskort, i andra hand genom offensiva företag, en begränsning som erbjöd stora praktiska svårigheter vid den form av krig som fördes i Kongo 1961. Svårigheterna att skilja på militära mål och civila anläggningar var också utomordentligt stora. F 22:s insats (jämför bl a indiska flygförband) var vid denna tid av avgörande betydelse för FN-truppernas säkerhet i markoperationerna. En beskjutning som i detta sammanhang olyckligt kom att riktas mot ett icke utmärkt sjukhus i stridszonen utnyttjades som bekant till det yttersta i propagandan mot FN, en propaganda som också kom att rikta sig direkt mot Sverige och mot svenska flygvapnet.

I de strider som vid årsskiftet 1962-63 ledde till slutlig militär framgång för FN spelade F 22, som då var det enda krigsflygförbandet FN disponerade, en framträdande roll. Dess väsentliga insats var anfällen mot flygbasen vid Kolwezi där Katangas stridsflyg snabbt och överraskande helt förintades på marken. Den moraliska effekten härav anses ha mycket starkt bidragit till den upplösning av gendarmeriets motstånd och det därigenom ganska oblodiga förloppet av markoperationerna som därpå följde.

Även om effekten av denna flyginsats således kan värderas högt får vi inte uppförstora operationen som sådan. Dettidigare rätt högt bedömda katangesiska flyget visade sig till slut mycket svagt och dess tillintetgörande på marken behöver inte anses som en stor prestation för ett modernt flygförband. Men denna operation utfördes, liksom följande understöd åt arméstridskrafterna, under den begränsande förutsättningen, mycket viktig för FN:ne fortsatta verksamhet, att skador på icke militära mål skulle undvikas, vilket krav också till 100 % uppfyllides. Att detta lyckades vittnar om mycket god utbildning och skjutdisciplin hos förbandet och om god ledning av operationen, något som också understrukits av FN-ledningen och av utländska fackmän på platsen.

Svenska flygvapnet har under ett och ett halvt år haft det ovanliga tillfället att pröva ett förband i krigsmässiga förhållanden där också jämförelse med internationell militär standard varit möjlig i många avseenden. Vi har själva erfarit och vi har kunnat visa utåt att materiel, organisation och utbildning hållit måttet och att vi mer än väl hävdar oss bland andra deltagande nationer.

Flygvapnets personalinsats i Kongo

Under den snart treåriga FN-verksamheten i Kongo har Flygvapnet bidragit med 32 aktiva officerare, 93 underofficerare (inkl fältflygare) och 114 flygtekniker. Dessutom har ett 70-tal av reservpersonalen tjänstgjort, liksom 220 värnpliktiga av olika grader och yrkesgrader. När insatsen var som störst vid senaste årsskiftet, fanns 9 officerare, 30 underofficerare och 30 flygtekniker i FN-tjänst.

Det började sommaren 1960, då regeringen beslutade hjälpa FN med, som det kallades, en mindre flygstyrka för att insättas i det oroliga Kongo.

Det intresse som visades upprop i press och radio var överväldigande. Anmälningar kom i massor från alla delar av Flygvapnet och även telegramledes från personal på utlandsemester. Det var fråga om timmar, och på mycket kort tid var den första Kongogruppen klar för avresa, bl a major Wilander samt kaptenerna Gyllensvärd och Björklund. Kapten Everstål, som hade erfarenhet från liknande tjänst i Libanon något år tidigare, var också med i gruppen, som i övrigt utgjordes av flygförare och flygtekniker för betjäning av fem, sex flygplan.

Dessa "pionjärer" ingick i ONUC (Organisation des Nations Unies au Congo), som FN-organisationen i Kongo benämns. Många har sedan dess rest ut och kommit tillbaka, men det är väl frågan, om inte denna första grupp hade den svåraste uppgiften. Ingen visste hur mottagandet skulle bli, och det fordrades stor takt att introducera FN i landet med dess skeptiska och delvis fientliga befolkning. Det blev en tid av hårt arbete i kamp mot nästan allt, det var brist på materiel och lokaler, kommunikationerna var dåliga, och samarbetet med folk från ett tjugotal nationer med olika språk och tänkesätt blev ibland besvärligt.

- Nedan: J 29:or över Kongo. -

För Flygvapnets personal blev flygningar över ödsliga djungelområden i enmotoriga plan riskabla på grund av orienteringssvårigheter och brist på reservlandningsplatser.

Den organisation som byggdes upp i Kongo krävde ännu mer personal. Svenska FN-bataljonen som kommit ungefär samtidigt med flyggruppen fick snart efterföljare från andra länder, och inom loppet av några veckor hade ONUC upprättat baser i de större städerna. För basernas underhåll behövdes ingenjörspersonal, vilken i stor utsträckning lämnades från Sverige. Den svenska personalen fick då den indelning, som alltså är bestående, där armébataljonen utgör en enhet och flyggruppen, ingenjör- och administrativ personal bildar de s k Svenska Teknikergrupperna.

Flyggruppen, som närmast har intresse för Flygvapnets del, utökades redan hösten 1960 till ett 50-tal man för betjäning av lätta flygplan av typ Otter och Beaver samt helikoptrar. Till sammans med dansk och norsk personal bildade den Helicopter & Light Aircraft Squadron, som numera kallas Support Squadron. Huvuduppgiften för detta skandinaviska flygförband blev att utföra spaning och stå i beredskap för snabba transporter av folk och materiel till oroliga platser, där större flygplan inte kunde landa. Härigenom fick den infödda befolkningen ofta den första kontakten med ONUC genom skandinaver, vilken i synnerhet under den första tiden kunde bli rätt så dramatisk.

Från förbandets huvudbas i Léopoldville detachades enheter till olika provinser. De är nu förlagda i Luluabourg, Kamina, Kongolo, Elisabethville och Albertville.

När den första avlösningen kom till Léopoldville i januari 1961, bland dem överste Rosenius och kapten Lind, hade förbandet flyttat över från Ndolo - en liten flygplats i utkanten av Léopoldville - till den internationella storflygplatsen Ndjili ett par mil utanför staden. Högkvarteret hade fått lokaler i hotell Royal i centrum, där även Canadian Signals inrymts med en stor signalanläggning. Organisationen hade fått fastare former, men lämnade ännu mycket att önska.

Kongo är ett land med oerhörda avstånd,



sträckan Léopoldville - Albertville, t ex, är lika lång som Kiruna - Ystad. ONUC fick därför stora transportsvårigheter när det gällde tillförseln av materiel och livemedel. Till följd av otillräckliga vägar och järnvägar måste flyglinjer upprättas, s k Scheduled Flights, för vilka passagerar- och transportplan charterades från olika länder, däribland Sverige (Transair). För denna civila flygverksamhet såväl för den militära växte ett flygkommando upp i ONUC högkvarter, det blev en "Air Division", i vars ledning flygvapenofficerare placerades. Air Division fick stor omfattning och kom med tiden att spela en dominerande roll i FN:s kongooperationer.

ONUC-organisationen växte således fram med hänsynstagande till vad läget i landet krävde under olika skeden. Tjänstgöringsperiodernas längd för den svenska personalen var liksom för personalen från de flesta medlemsländerna ca sex månader, vilket givetvis inverkar menligt på kontinuiteten. Denna olägenhet fick dock tas med hänsyn till tjänstgöringens frivilliga karaktär och medlemsländernas svårigheter att avvara aktiv personal för längre tid. En flygvapenofficer som dock fick tillfälle att tjänstgöra en längre tid var överste Norström, Flygvapnets reserv, som från juni 1961 och mer än ett år framåt hade en chefspost i ONUC:s högkvarter. Under hans period utvecklades Air Division i stort till vad den är i dag. Efter Norström har överstelöjtnant Olle Carlsson och överste Stenberg tjänstgjort i ONUC:s flygledning.

Efter ett års verksamhet var Air Division så uppbyggd, att de olika enheterna på baserna snabbt kunde dirigeras från ONUC HQ. Där hade nu inrättats en avdelning, Air Operations, som svarade för i första hand linjetrafiken, insättning av flygplan vid personalavlösningar, kontakten med charterföretagen m m. En flygvapenofficer som från början tillhört denna avdelning och alltjämt är i tjänst är kapten Ljungkvist, Flygvapnets reserv. För de många skandinaverna inom Air Division hade det varit en stor tillgång att ha en svensk med i ledningen för denna viktiga verksamhet.

För tjänsten inom Air Division ute på baserna svarade en Air Base Commander med underställda chefer för underhålls- och verkstadstjänst, tekniker och piloter. Svensk personal har därvid utnyttjats i stor utsträckning.



Major O Lindström omedelbart efter landning den 29.12. En projektil hade gått in på huvens vänstra sida och passerat ut till höger under anfallet mot Kolwezi.

DATA OM "STRESSEN"

Den 28.12 1962 startade den egentliga "stressen" i Elisabethville då Tsombes gendarmer öppnade eld utan att FN-trupperna besvarade elden. Hela dagen låg F 22:s flygstyrka i högsta beredskap. I högkvarteret försökte man i det längsta undvika krigshandlingar, men den av Tsombe startade lavinen stod inte att hejda.

Natten till den 29 blev mycket orolig med ordergivning för kommando dag. Från HQ i Léopoldville anlände överste Dick Stenberg med uppgift att från Kamina direkt leda verksamheten. Det stod på ett tidigt stadium klart att Tsombes största flygfält Kolwezi-Kengere skulle bli målet.

Morgonen den 29 startade samtliga sex J 29 och en S 29 i dåligt väder. Företaget leddes av divisionschefen major Lindström, F 4, Östersund, med följande förare: Kapten Christianson, F 5, Ljungbyhed, fanjunkarna Barthelsson och Jönsson, F 4, Östersund, Casselsjö, F 13, Norrköping och Nordström, F 10, Ängelholm. Förare i spaningsflygplanet var fanjunkare Norlund, F 11, Nyköping. Vädet över Kolwezi var uselt med en högsta molnbas på 70 m.

Operationen mot Kolwezi lyckades bra såväl den 29:e som den 30:e kunde man senare konstatera tack vare spaningsflygplanen. Den uttagna flygtiden imponerade. Under de första sex dagarna av stressen flögs 150 timmar, vilket fått utländsk flygexpertis att häpna, speciellt då man tar i betraktande att åtta flygplan av sammanlagt tio fick skador vid olika tillfällen.

Speciell eloge får man ge den ende "naturlige" spaningsflygaren på F 22, fanjunkare Jan Norlund, som haft heltidsverksamhet med att fotografera resultatet av sina kamraters insatser. Att det inte var helt riskfritt att passera ett flygfält som Kolwezi visas av att han vid ett tillfälle fick ett skott i en kamera. Att operationerna haft stor hjälp av spaningsresultaten visas bl a av att ett mycket skickligt maskerat flygplan kunde upptäckas på flygfotografi.

Utöver tidigare nämnda deltog fanjunkare Finke, F 4, Östersund och Gustavsson, F 16, Uppsala i operationerna.

Den flygvapenpersonal som därtills utsänts hade som nämnts placerats i olika verksamhetsgrenar och var underställda chefer från många nationer. Det var först i oktober 1961 som Flygvapnet fick lämna ett eget organiserat förband genom att sända ut F 22 Fighter Squadron under befäl av kapten Evertstål, som nu för andra gången fick träda i ONUC:s tjänst. Samtidigt med F 22 insattes i Kongo flygstridsförband från en del andra nationer. Ledningen av denna verksamhet utövades i ONUC HQ av överstelöjtnant Lampell. Han ställde sig senare återigen till förfogande på nyåret 1963 i samband med de uppkomna striderna.

F 22 som utgjordes av fem J 29 och ca 40 man förlades först i Luluaborg, men överfördes snart till Kamina, där det sedan haft sin huvudbas. Det var första gången som svensk materiel och på denna utbildad personal prövades i dylika sammanhang. Förbandet fick som bekant många svåra uppgifter och har uppmärksamats mycket för personalens förmåga att hålla flygplanen i luften även under de svåraste förhållanden. Förstärkning med dubbla antalet jaktplan och två spaningsplan utsändes hösten 1962.

Med de uppsatta flygstridsförbanden i Kongo uppkom behovet av fler helikopterförare för säkerhets- och räddningstjänsten. För detta ändamål ställde Flygvapnet hösten 1961 ett tiotal förste fältflygare till FN:s förfogande för att utbildas på helikopter. Utbildningen som ägde rum i USA pågick till mars följande år, varefter denna personal sändes till Kongo, där den kunde göra en god insats i den alltmör

TABELL ÖVER FLYGVAPNETS PERSONALINSATS I KONGO

År	Mån	Antal						Vpl personal
		Off		Uoff/fältf		Tekniker		
		akt	res	akt	res	akt	res	
1960	juli-sept	6	3	10	-	10	-	-
	okt-dec	6	3	11	-	10	-	-
1961	jan-mars	5	5	11	3	10	3	-
	apr-juni	3	6	11	4	12	3	-
	juli-sept	2	9	11	4	17	3	-
	okt-dec	5	13	14	6	25	8	25
1962	jan-mars	5	13	12	8	25	8	25
	apr-juni	5	13	13	9	20	9	50
	juli-sept	5	13	19	9	28	8	50
	okt-dec	7	13	24	6	28	8	70
1963	jan-mars	9	13	30	5	30	4	125



ÅTER FRÅN KONGO

Efter den längsta sammanhängande flygning som någonsin gjorts av svenska militärplan landade den 27 april fyra 29:or på F 8. Det var hälften av 29-beståndet vid F 22 i Kongo som nu på grund av de nu lugna förhållandena kunnat sändas hem. Samtidigt med de fyra 29:orna, av vilka två var jakt- och två spaningsplan landade två transportplan av typ Curtiss. Med dessa och 29:orna återvände sammanlagt 27 man flygvapenpersonal från FN-tjänsten.

Chefen för flygvapnet hälsade de hemvändande välkomna. (Hans tal återfinns härintill). Ovan visas färdvägen för det hemflygande förbandet. Den var ca 1.300 mil lång och därmed något längre än den sträcka, som de fem 29:or tillryggalade, vilka "brandkårsutryckte" till Kongo hösten 1961. De flög på grund av tidskäl den inte fullt så säkra vägen över Afrikas inre via Egypten, Sudan, Etiopien och Uganda, där det är betydligt längre mellan flygplatserna.

*

tilltagande flygverksamheten på ONUC:s baser.

Tillförseln av de nya flygförbanden och utökningen av markstridskrafterna - FN hade ca 15.000 man i Kongo - medförde ännu större transportproblem för ONUC. De större charterplanen var dyra i drift i synnerhet som lastkapaciteten inte alltid kunde utnyttjas på kortare sträckor. Genom att besättningarna var civila kunde planen inte heller användas i rent

Flygvapenchefens tal till hemvändande F 22-män (den 27 april 1963)

F 22:s historia började i september 1961. Efter en underhandsförfrågan i början av månaden beslöts den 24 att ett svenskt flygförband skulle sändas till Kongo. Fyra dagar senare sändes förbandet iväg och landade 4/10 i Leopoldville, en utrykningsstation som internationellt mycket uppmärksammades. Det må särskilt understrykas, att förbandet var stridsberett omedelbart vid ankomsten, ett förhållande som ingalunda är regel i sådana sammanhang.

Den insats i Kongo i FN-tjänst som förbandet sedan fullgjort i olika personalavlösningar har varit utomordentligt betydelsefull. Den har betytt mycket för FN och dess strävan till pacifiering. Från att förbandet från början endast varit avsett som skydd för FN:s flygtransporter blev p.g.a. omständigheternas makt uppgiften utökad till att omfatta även ingripanden vid markstrider till understöd av FN:s markstyrkor.

I de strider som under årsskiftet ledde till slutlig militär framgång för FN spelade flygförbandet en helt avgörande roll. Den neutralisering av det katangesiska flyget som skedde, genomfördes skickligt och med god ledning utan skada på icke militära mål. Speciellt detta sistnämnda förhållande har väl bäst bidragit till den prestigevinst FN rönt. Elddisciplinen hos den svenska flygstyrkan har med beundran noterats överallt.

Det kvalitetstal som bestämmer ett flygförbands värde är i hög grad beroende av markstyrkans insatser. Aldrig har väl vi fått så påtagligt utslag på vad vår utbildning och tekniska standard är värd under svåra förhållanden. Den ständigt mer än 90 % tjänstbarhet på flygplanen som kunnat upprätthållas är bevis nog. Vi har på ett övertygande sätt bidragit till den höga värdesättning av svensk flygstandard som från alla håll omvittnats.

militära företag. Det var därför ett starkt behov som fylldes, när FN under våren 1962 lyckades sätta upp ytterligare ett flygförband, C-47 Squadron, sammansatt av militär personal från sex länder. Sverige lämnade fyra besättningar med vardera två piloter, en färdmekaniker och en radiotelegrafist samt dessutom tekniker för betjäning av fyra flygplan. Denna personal rekryterades huvudsakligen från kommersiella flygföretag, men den hade ursprungligen fått flyg- eller mekanikerutbildning vid Flygvapnet.



*
När flygstabschefen, generalmajor Stig Norén, i slutet av januari 63 besökte Kongo fick hans DC-6 eskort av åtta FN-29:or. En S 29 tog bilden strax före landningen på Kamina.
*

Air Division under befäl av en Air Commander hade nu fått den utformning som den alltjämt har. I ONUC HQ hade inrättats ytterligare en avdelning för teknisk underhållstjänst och för drivmedelstillförseln. Huvuddelen av personalen sorterades under ONUC Air Transport Base Ndjili.

Denna bas fick tidigt en italiensk chef enligt FN:s kvotsystem vid tillsättning av vissa befattningar. Som ställföreträdande chef placerades där våren 1962 kapten Lind, Flygvapnet. Han var redan då en av veteranerna i ONUC:s tjänst, insatt i organisations- och personalfrågor efter tidigare tjänst dels som chef för Support Squadron och dels som Air Base Commander i Luluaborg. Ndjili-basen, den största av alla ONUC-baser, blev in- och utklaringsplatsen för Air Division och tillika genomgångsbas för flygtrafiken i hela Kongo. Därifrån sprids personal och materiel över landet.

Till Ndjili-basen hör även Special Section för teletekniskt underhåll samt Swedish Signal

Fortf. på sidan 9.

- Det var soliga miner när CFV välkomnade FN-männen.

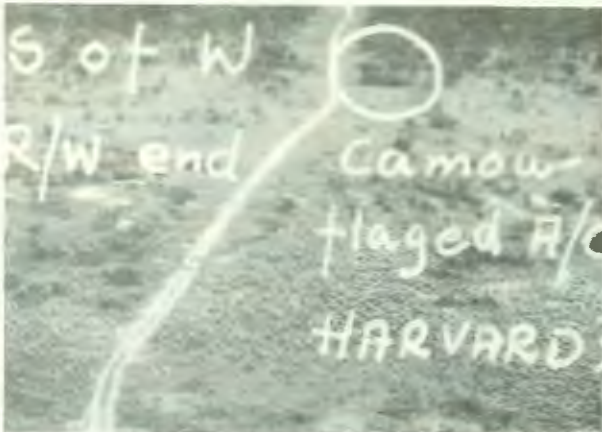


FLYGSPANING ÖVER KONGO

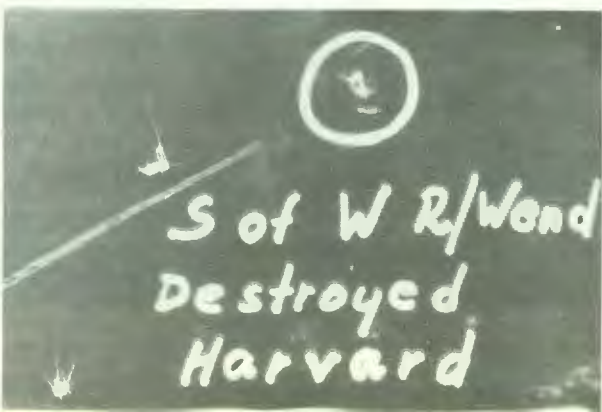
Det underrättelseförband ur Flygvapnet som svenska regeringen ställde till FN:s förfogande i Kongo är nu åter i Sverige efter väl förrättat värv. Fanjunkare C G Wesslén ger här några synpunkter på spaningsflygets verksamhet.

Den reducerade underrättelsepluton som verkade i Kongo bestod av två fototolkare, en fotograf, ett fotobiträde, en kameramekaniker och till en början tre spaningsförrare. Strax före "stressen" fick man ännu en förare och i början av detta år ytterligare en. Spaningsförbandet disponerade två S 29 C.

Flygspaningen inriktades i huvudsak på de av Tshombe behärskade 41 flygfälten i Katanga. Av dessa ansågs 30 böra utspanas och kontrolleras. Kolwezi-Kengere, den viktigaste flygbasen, ca 8 km söder om staden Kolwezi, utsattes för den noggrannaste granskningen och kontrollerades 16 gånger mellan den 13.11.62 och 3.1.63. Flygfälten i Katanga har på några få undantag när endast ett start- och landningsstråk, vars längd varierar mellan 800 och 1.500 m. Hangarer och anordningar för flygplanbetjäning saknas i allmänhet. Vår flygspaning koncentrerades därför



Vid tolkningen av ovanstående bild föddes misstanken att den inringade dungen var kamouflagerat för ett flygplan på Kolwezi-fältet. Dungen beskötts följande dag och sattes i brand, som framgår av bilden nedan.



till vissa fält, bl a Kolwezi-Kengere, Kipushi South på gränsen till Nord-Rhodesia och Dilolo i västra Katanga på gränsen till Portugisiska Angola.

För att få ett gott utbyte av flygspaning mot ett flygfält lodfotograferar man med kameror med lång brännvidd. Därvid anses skalan 1:10.000, med nuvarande kamerautrustning i S 29 motsvarande flyghöjden 9.200 m, vara tillfredsställande. Då vi kände till bristen på katan-gesiskt lv (några 40 mm lvakan fanns, men de användes aldrig) valde vi vanligen en flyghöjd, som gav skalan omkring 1:5.000, vilket avsevärt underlättade tolkningen.

STRESSEN 29.12 - 31.12.62

Den 29 december inleddes den FN-aktion, som fått benämningen "stressen", och i vilken det svenska FN-flyget spelade en avgörande roll. Flygspaningen visade tydligt var Tshombe koncentrerade sitt flyg. Förstahandsmålet för F 22, som då var FN:s enda jakt-attackförband, blev således flygbasen Kolwezi-Kengere. Första anfallet ägde rum den 29.12.62 kl 0705 lokal tid. Det anfallande förbandet bestod av sex J 29 utrustade med akan och åtta 15 cm pansarsprängkraketer och attackkraketer. De låga molnen omöjliggjorde raketanfall, varför endast akan kom till användning. Efter landning visade det sig att flera av våra flygplan fått träffar av finkalibrig eld.

Noggrann "briefing" av underrättelseplutonen föregick anfallet. Vid flygfältet fanns flera pjäsvärn för luftvärn av höget 20 mm kaliber. Ett av värnen var med säkerhet besatt, de övriga med stor sannolikhet inte. Denna bedömning visade sig senare vara riktig, i ett av värnen fanns nämligen vid första anfallet en 12,7 mm lvakan, som emellertid fick eldavgrott efter 8 skott.

Vid följande och senare anfall beskötts vårt flyg med 4 st 12,7 mm lvakan, som katangeserna då fått i ställning. Gendarmer fanns i tältförläggning vid fältet och flygförarna varnades för handvapeneld från denna styrka. Sammanlagt träffades under stressdagarna 8 av våra flygplan av handvapeneld (inkl trolig träff från

12,7 mm lvakan), trots underrättelseplutonernas uppgifter om beräknad motverkan, vilket kan tyda på en viss negligering av dessa vapen.

När "stressen" inleddes fanns endast ett spaningsplan i tjänst. Det fick till uppgift, att inom 10 min efter respektive anfall, utföra resultatfotografering. Med hänsyn till den ringa molnhöjden under "stressen" användes s k låghöjdsalternativ d v s snabbseriokameror för foto på låg höjd, omkring 25 m i detta fall och som komplement, noskameror med lång brännvidd.

Besöket på Kolwezifältet sedermera visade, att jakten beskjutit och träffat endast sådana militära mål, som direkt eller indirekt möjliggjorde det katangesiska flygets insättande mot FN-styrkorna. Bl a undvek vårt flyg sorgfälligt att beskjuta orealistiskt uppställda och kamouflerade flygplanattrapper (utgjordes av kraschade plan), medan verkan mot de i värn och de delvis skickligt kamouflerade planen ledde till totalförstörelse.

Initierade belgare i Kolvesi framhöll att FN-flygets precisa anfall haft så stark psykologisk effekt, att de vita legosoldaterna i Katangaflyget omedelbart tog sin "Mats ur skolan" och via Dilolo flydde till Angolo.

Underrättelseplutonen tycks ha löst förelagda uppgifter, vilket bl a får tillskrivas vettig planläggning hemma i Sverige, uttagning av rätt personal och god, funktionssäker materiel väl lämpad för uppgiften.

För den i FN-sammanhang bevandrade, framstår det som en ödets vänliga nyck, att en svensk, major L Carlsson känd som Röd Kalle, tjänstgjorde som flygunderrättelseofficer i HQ, Leo, under vars direkta befäl plutonen stod i underrättelseavseende.

En intressant och lärorik tid ur många synpunkter är till ända för "pionjärerna" vid "intelligensplutonen", Kamina.

*

FLYGVAPNETS PERSONALINSATS I KONGO Forts. från sidan 7.

Group, till större delen sammansatta av personal ur Flygvapnet.

Bå hade ONUC utvecklats från ingenting till den relativt ordnade organisation det är i dag. Som produkt av ett tjugotal länders lagarbete är den ett gott bevis på vad som kan uträttas i samförstånd. SVEN-OLOF NILSSON



Spaningsbilder tagna av S 29:or. Övan: Kolwezifältet efter ett anfall. Den av raketer förörtörda stationsbyggnaden syns bl a. Nedan: Broar sprängda av katangeserna. På den översta bron ligger ett tåg i det raserade brospannet.



Så kändes det att vara fältflygare i Kongo

"Ja grabbar det här är inte några märkvärdiga saker, vi får väl ta det som en tillämpad skol-skjutning där hemma, lycka till." Med dessa ord avslutades briefingen den 29.12 1962 kl 0615 av överste Stenberg från Leo. Efter många ovissa timmar skulle vi nu äntligen få ge oss iväg på det första anfallet mot Kolwesi, där Tshombe hade huvuddelen av sitt flyg baserat. Kl 0635 startade de sex J 29:orna som leddes av major Olle Lindström. Lasten var fulladdade akan plus åtta stycken 15 cm sprängraketer.

Vi "gröngölingar i Kongo" som hade kommit för endast ett par veckor sedan fick naturligtvis stanna på marken första passet, och vi utnyttjade tiden till att ytterligare studera fotobilderna över anfallsområdet. Sedan bar det iväg upp till tornet för att lyssna på radiotrafiken. Snart hördes anrop till Kamina för QDM, och vi kunde konstatera att alla var på väg hem igen. När flygplanen rullat in i värnen var vi naturligtvis där. Ur villfarelsen att det var skol-skjutning vi sysslade med togs man ganska snabbt vid en granskning av de hemkomna planerna. En kula hade gått rakt igenom kabinen på major Lindströms plan 2 dm framför huvudet. Flera andra plan hade skottskador i vingar och kropp. Det var tydligt en del fientlig motverkan.

Medan flygplanen gjordes klara återigen diskuterades erfarenheter. Vädret hade varit det sämsta tänkbara. 50-75 m molnbas. Raketerna gick självfallet inte att använda utan det fick bli akananfall. På så låg höjd är naturligtvis flygplan mycket sårbara även för handvapeneld, det fick vi nog så talande bevis för. Näväl, äntligen var det då min tur. Jag

fick gå som rotetvåa åt fältflygare Casselajö och det var samtidigt mitt första pass i Kongo. Efter en nervpirrande lång startsträcka på 2.500 m var vi då äntligen i luften. Nu gällde det alltså. Redan på långt håll kunde man se målet. Det rök friskt utav oljebränder.

Vi valde ut våra mål och gick till anfall. För mig var första målet en J 280 som stod i ett värn. Efter att för tredje gången ha kontrollerat att alla knappar var rätt tillslagna gick jag in i den första dykningen. Jag kom på mig själv att krypa ihop så mycket som möjligt bakom frontrutan, med kulhålet genom kabinen på major Lindströms plan i färskt minne. Ruteresset på målet, tänk på kulan, har du rätt fart? Nu! Iväg med första salvan! Rotechefen rapporterade något plus. Efter ett anfall till var 28:an förstörd. Sedan anföll vi stationshuset i kolonn. Efter vardera två anfall var det absolut obrukbart.

Munnen kändes torr och sträv. På med akan. Målen som fototolken fanjunkare Wesslén hade visat oss på briefingen anfölls allt eftersom de dök upp ur bra anfallssynpunkt. På med prioken, en skur, upptagning och nytt läge för nästa mål.

- Firefly 23 från 18 vi återvänder, jag har ganska svåra skottskador i fälltankar och vingar.

Efter en sista blick på det förstörda fältet styr vi hemåt. Min rotechef hade två stora hål i höger fälltank och i flygplankroppen. Jag tyktes själv vara oträffad. Pang! Plötsligt börjar mitt plan vibrera våldsamt. Stannade mitt hjärta två slag? Min första tanke var turbinskovelbrott. För mitt inre såg jag redan hur de fruktade infödingarna och gendarmerna dansade stora middagsdansen med mig som huvudfigur.

Här gällde det att ta det kallt. Av med fälltankarna, hissa och dra av gasen. Motorn gick åter normalt men tyvärr endast under planflyktvarv. Min rotechef hade informerat Kamina-basen och helikoptern hade larmats. Själv satt jag och räknade. Skulle jag nå fram? Skulle motorn

Fältflygare Tönnies Finke, F 4, berättar i vidstående artikel om sina upplevelser som stridsflygare i Kongo. Fotot är taget på F 8 efter den veckolånga hemflygningen från Kongo i slutet av april.



orka? Vad var det för fel? I Sverige går det alltid att hoppa i värsta fall, men här blev man plötsligt påtagligt medveten om vad det innebär att flyga över fiendeland. Att man inte hade någon misskund att vänta av våra motståndare var nog fullt klart. Vår popularitet var inte så stor hos dem, allrahelst inte efter dagens övningar.

Men mil lades till mil fast det stadigt bar av nedåt. Det kanske skulle gå. När det är tre mil kvar till basen får jag ögonkontakt med helikoptern. På mitt anrop om han hade kontakt kom det tryggt: "Ja-ja mensan morsan e'me'dig, det vet du". De orden kändes lugnande och hjärtat flyttade ned till rätt våning igen. Höjden räckte till landning på lång final och äntligen satt man på banan. Sällan har en läsk och en cigarett smakat så bra som efter den flygningen. Inom parentes kan nämnas att motorfelet var endast att generatorm hade tappat lagren. Händanefters tyoker jag inte att skämtteckningar som visar vita män i grytor hos kannibaler är särskilt lustiga.

Hela dagen gick våra "tunnor" med sin förstörrelsebringande last mot Kolwezi och när kvällen kom var Tshombes flygvapen en saga blott. Man kan nog säga att F 22 gjort sitt jobb väl. Dagen efter patrullerade vi alla omkringliggande flygfält för att hitta eventuellt undkomna flygplan. Fätflygare Jönsson F 4 och jag hittade för vår del ett Harvard-plan undangömt i Jadotville. Det sköts naturligtvis genast sönder.

Om man nu ser tillbaka på "stressen" så är det ett par saker som man i egenskap av flygare vill minnas och poängtera. Vad jag personligen mest uppskattade var den oerhörda nytta vi hade av spaningsflyget. Med det utmärkta bildmaterialet vi hade till vårt förfogande var det aldrig något tvivel om vilka mål som skulle anfallas hur gömda de än var. Fastän det var mitt första pass i Kongo var det ingen som helst svårighet att orientera sig och lokalisera målen. Det säger rätt mycket att alla riktiga flygplan blev förströdda, men inte en enda "Dummy" anfölls.

Sedan upphörde vi aldrig att förvånas över vilket otroligt arbete fanjunkare Carlsson, F 1 och hans grabbar på stationen presterade. Hur de kunde "trolla" fram plan så snabbt, i ordningsställda efter skottskador genom motor-



Här lirkas Tönnies Finkes 29:a in i skyddsvärnet efter 1:a anfallet mot Kolwezi, då raketerna på grund av väderförhållandena inte kunde avlossas.

Nedan: Efter stridernas upphörande kunde FN-svenskarna på ort och ställe studera verkningarna av anfällen mot Kolwezi-fältet. Ett par svenskar och nyanlända iranska piloter betraktar resterna av en Vampire Trainer. Nederst: Det utbrunna bränsleförrådet vid plattan.



käpor och utloppsdelar, var för oss en gåta. Törs man gissa att rekordet i att byta utloppsdel innehas av F 22? Sedan minns man bilden av vår vapenmästare Fors från F 10 som åkte emellan planen och frågade på sin sjungande dialekt och med ett stort leende: "Har du skjutit slut?" Han och hans mannar fick nog göra rätt för grötsaltet de dagarna, den saken är klar. Över huvud taget rådde en otrolig aktivitet de dagarna på F 22.

Att inte nonchalera den finkalibriga elden från handeldvapen även när man flyger ett så snabbt plan som 29:an är också en erfarenhet. Här kan man verkligen tala om att liten tuva ofta stjälpes stort lass.

Nu är det åter lugnt i Kongo och ingen är väl gladare för det än vi som var med om "stressen".

*