

"LÄTT" FLYGARE I KONGO



DH Otter, det lätta transportflygplan som FN använder i Kongo.

Nere i Kongo har det funnits ett litet flygar-
gång som nästan helt kommit bort i den stora
presskarusellen, nämligen "den lätta divisionen"
eller "UN LIGHT AIRCRAFT SQUADRON" som var det
mera officiella namnet.

När FN sommaren 1960 ställdes inför den svåra
uppgiften att lösa "problemet Kongo", var det
först och främst två saker som var av största
vikt, dels att upprätta en polisstyrka kapabel
att uppehålla lugnet och ordningen i det av
kaos lamslagna landet, dels att skyndsamt få
till stånd ett slags luftbro inom Kongo med ut-
gångspunkt från Leopoldville. Den fick formen
av en ringlinje som praktiskt taget hölls igång
dygnet runt för att upprätthålla förbindelserna
mellan de olika FN-förbanden. Den försåg solda-
terna med mat, ammunition, medicin och andra
förnödenheter. En sådan s k "schedule flight"
innebar att piloterna i de av FN chartrade flyg-
bolagen med sina DC 4:or och Curtiss C 46 fick
starta från Leo oftast före fem på morgonen, och
sedan göra en route som kunde se ut enligt föl-
jande: Leo-Luluabourg-Kamina-Elisabethville-Al-
bertville-Coma-Kindu-Luluabourg-Leo. En liten
tur på 17-18 timmar om man räknar in uppehållen
för tankning. Normalt landade de inte i Leo
igen förrän vid 22-tiden på kvällen. En ganska
diger arbetsdag om man dessutom betänker att
föraren skulle starta igen vid samma tid nästa
morgon.

UPPGIFT FÖR "DE LÄTTA"

De nyss nämnda platserna var större orter med
stora flygplatser och med banor i relativt god
kondition. Där låg endast en del av bataljoner-

nas styrkor förlagda, huvudsakligast högkvarter
och bataljonsstaber. Den större delen av för-
banden var uppdelade och detacherade ute i lan-
det eller befann sig på patrulltjänst ute i
bushen.

Det var här som "lätta divisionen" kom in i spe-
let. Man förstår vikten av att försörja dessa
soldater med förnödenheter av olika slag och
bästa sättet var att sätta in små lätta flyg-
plan och helikoptrar. Men då helikoptrarna var
mindre användbara för längre flygningar på grund
av dålig aktionstid, blev det nästan helt och
hållet ett jobb för oss i "light aircraft".
Nästan varje större by eller stad hade ett land-
ningsstråk uppröjt i bushen eller djungeln. En
del var av ovanligt god kvalitet, medan andra
var sämre än den sämsta svenska landsväg i tjäl-
lossningstider. Men då flygplanparken bestod av
två för dessa förhållanden mycket lämpliga ty-
per blev det heller inte några större besvär-
ligheter att sköta flygtransporterna.

Den ena "kärran" - De Havilland Beaver - var
ett 6-7-sitsigt, högvingat flygplan med prestan-
da något sämre än Sk 16. Det var försett med
dubbelkommando och hade en aktionstid på 5½ tim-
ma. Snålade man riktigt ordentligt på bränslet
kunde man hålla sig uppe i sex. Planet var trev-
ligt att flyga men mycket instabilt i girplanet,
en sak som man dock vände sig vid så småningom.
Marschfarten låg på 185 km/tim. Det andra planet
- De Havilland Otter - var det största och utan
tvekan det bästa och mest lämpade för denna typ
av flygning. Det hade STOL-egenskaper och god
lastkapacitet, 9 passagerare plus två förare el-
ler omkring 1,2 ton last. Max startvikten låg
strax under 4 ton. I nödfall kunde man klämma in

ytterligare en passagerare och det förekom nog vid många tillfällen att man tvingades starta med stora överlastar i trängda situationer. Det var svårt att utan hjälpmedel bedöma lastens vikt nät man stod ute i bushen.

Vid evakueringsflygningar, när vissa byar skulle utrymmas, hände det ofta att infödingarna som skulle evakueras medförde hela bohag och dessutom nödvändigtvis ville ha med hela släkten i flygplanet. Aktionstiden på Ottern var mycket god, 7 $\frac{1}{2}$ timme, med en marschfart på 180 km/tim. Från början hade divisionen 4 plan av varje typ, men när jag kom dit ner i början av juli 1961 hade en Otter "slaktats" för att förse de övriga med reservdelar.

OLJETÖRSTIGA FLYGPLAN

Våra flygplantekniker gjorde ett ytterligt gott arbete under verkligt svåra förhållanden. Att skaffa reservdelar var ett stort problem. I bästa fall kunde leverans påräknas efter cirka 2 månader. Felexpedieringar var vanliga och som regel erhöles aldrig hela beställningen på en gång. Varje plan flög i genomsnitt 5 timmar om dagen, dag ut och dag in, vecka efter vecka, med påföljd att de till slut inte orkade längre. När jag lämnade Kongo dagarna före jul 1961, hade gångtiden på två av Beavrarna för länge sedan gått ut, men hade spättts på med 50 timmar först och sedan ytterligare 50. Med utgångna menar jag att de enligt fabriken var "slut". Någon helrenovering var det dock inte att tänka på. Mekanikerna fick hålla det hela igång så gott det gick.

Ett annat exempel på samma sak: Ottrarna började helt plötsligt konsumera enorma mängder olja. Motorbyte skedde omedelbart men efter 7-8 timmars gångtid hade förbrukningen stigit från normalt 1 $\frac{1}{2}$ till 5 liter i timmen för att efter 12-15 timmar ha nått det hissnande värdet av över 8 liter. Motorbyte igen och samma historia. Alla Ottrarna "ställdes". Inga nya motorer fanns att tillgå, trots att flera var beställda sedan lång tid tillbaka. Det fanns ett par i lager men med samma fel som de tidigare, ett tätningsfel i kompressorn. Dem man beställt var av modifierad typ.

Behovet av flygtransporter var skriande vilket gjorde att man tvingades montera på de felaktiga motorerna och vi fick flyga med skärpt upp-

sikt på oljan. Men efter 12 timmar var det dags att ställa planen igen. Oljetanken rymde visserligen 36 liter och man kunde ju ha extradunkar med för påfyllning, men det var bara det att risken fanns för motorstopp när förbrukningen översteg 6-8 liter i timmen. Detta enligt kändensisk expertis. Men vi fick inte veta det förrän i ett sent skede. Detta gjorde emellertid att Ottrarna blev markbundna en lång tid. Så småningom kom det nya motorer och det hela kunde löpa i normala gängor igen.

LIKA STORT SOM SVERIGE

Divisionen hade tre detachement varav huvudstyrkan var förlagd i Luluabourg. De andra två låg i Albertville respektive Bukavu. Själv hade jag förmånen att drygt fem månader få vara i Luluabourg, provinshuvudstad i Kasai som är en av Kongos sex provinser. Kasai är indelat i fyra distrikt - Kasai, Lulua, Sankuru och Kabinda. Dessutom är provinsen delad i två huvuddelar, Nord- och Syd-Kasai. Det var Syd-Kasai som en av de stora hövdingarna, Albert Kalondji, försökte bryta ut ur republiken Kongo och göra till en fri stat efter mönster Tshombe och Katanga. Syd-Kasais huvudstad heter Badwanga och är en stor diamantort. Dess diamantfält svarar för

En svensk flygare köper souvenirer av kongoleserna (t h). De kongolesiska ACN-soldaterna är inte alltid så här vänligt stämnda (nedan).



cirka 80 % av hela världens industridiamantproduktion. Till ytan är provinsen lika stor som Sverige.

Med en Otter eller Beaver tog det i runt tal 4 timmar att flyga från den norra gränsen till den södra. Under sig hade man då i de norra delarna nästan överskådliga djungelområden av tropisk karaktär, någon gång avbrutet av mindre savanner och någon enstaka flod. Längre söder ut var bushen dominerande.

De västra och norra delarna av provinsen genomskärs av två stora floder, Sankuru och Kasai-floderna, varav den sistnämnda är Kongoflodens största biflöde. Kasai rinner norr ut genom städerna Tshikapa och Port Francqui. Vid Port Francqui tillstöter Sankuru, som kommer från öster. Båda floderna är mycket mäktiga, de bredaste ställena ungefär som Kalmarsund mellan Kalmar och Färjestaden. Naturligtvis hade de smala passager också men sällan eller aldrig smalare än att man kunde gå ner på låg höjd mellan djungelsträndernas vegetation, som oftast hängde långt ut över vattnet och kunde nå så pass ansevliga höjder som 30-40 meter.

Mitt ute i floderna fanns det också stora, fasta sandbankar, som med fördel kunde utnyttjas som nödlandningsstråk. Det förekom rätt ofta att vi utförde låghöjdsrekognoseringar längs floderna för att leta rätt på någon av de flodångare, som trafikerade de farbara delarna. Fartygen hade praktiskt taget alltid FN-personal ombord och enda sättet att få kontakt med dem var att kasta ner meddelande från våra flygplan. Om motorn vid något av dessa uppdrag hade stoppat hade det inte varit mycket mera att göra än att försöka klämma sig ner på någon av dessa sandbankar. Men det hade med största sannolikhet inte blivit särskilt roligt eller lätt att försöka roa alla de krokodiler, som det vimlade av längs stränderna och som säkert då hade slickat sig om munnen inför möjligheten till ett så oväntat skrovsmål.

"VÄNNER" I BUSHEN

Tack vare att jag var placerad i Luluabourg hela tiden fick jag rika tillfällen att komma i kontakt med folket ute i bushen. Landningar på över 30-talet olika platser i Kasai har givit mig tillfälle att se och träffa de mest säregna människotyper. Den farligaste bekant-

skapen var nog utan tvekan den kongolesiske soldaten. Tillsammans med sina kamrater uppträdde de i odisciplinerade och skrikande pöbelhopar, för det mesta totalberusade och för den sakens skull mer än livsfarliga att komma i kontakt med. Dessa soldater var utplacerade runt hela Kasai. Ibland i styrkor på ända upp till ett par hundra man, men oftast i mindre enheter på bara ett tjugotal.

Befälet utgjordes nästan alltid av en eller två officerare av kaptens och löjtnants grad. Dessa monchalerades i de flesta fall fullständigt av sina underordnade och det var denna brist på respekt för befälet som vid ett flertal tillfällen fick oss att bli riktigt rädda. Jag skall ta som exempel en händelse, som jag själv hade det tvivelaktiga nöjet att få uppleva.

Jag hade beordrats att med en Beaver flyga upp till en plats i norra Kasai, som heter Lodja. Den ligger 285 kilometer från Luluabourg och flygtiden dit var ungefär 1 timma och 40 minuter. Det var första gången ett FN-plan skulle landa där och uppdraget ingick i en av FN, igångsatt fredsaktion, som syftade till att förbättra de fredliga relationerna mellan de olika stammarna. De låg i ständiga fejder där uppe, i Sankuru-distriktet. Dessutom var avsikten att öka förtroendet för FN.

Jag hade som andre-"pilot" en radiomekaniker från helikopteravdelningen. Divisionen var vid detta tillfälle "kort" på förare. Som passagerare medföljde underhandlingsdelegationen bestående av en brittisk major, en civil FN-tjänsteman, en läkare från UNICEF samt en kongolesisk polisofficer. Samtliga var fransktalande och - med undantag av kongolesen - även engelskspråkiga.

Starten från Lulua skedde vid niotiden på morgonen. Det var dåligt väder med molntrasor som gick ner i marken, men jag kunde utan alltför stora problem ta mig fram under moln för att så småningom komma fram i ett strålende solsken. Landningen i Lodja gick utan anmärkning, fältet var utmärkt med en cirka 800 meter lång grusbana. Air Congo, som är ett dotterbolag till Sabena, brukar använda fältet för sina DC 3:or i inrikestrafiken.

När jag taxade in, stormade ett tiotal soldater ur nationalarmén fram mot planet. Jag stannade

"LÄTT" FLYGARE I KONGO
Forts från sid 20



Artikelförfattaren på väg in i rådhuset i Lodja.

och kuperade motorn. Vi klev samtliga ur, för att helt plötsligt befinna oss omringade av dessa soldater. Innan vi hade hunnit blinka eller yttra ett ljud, hade fyra av dem lyckats tränga sig in i planet och försökte där, krypande över varandra, göra en undersökning av Beavern. De rotade överallt, men av någon underlig anledning lyckades min k-pist undgå upptäckt.

HISNANDE BILFÄRD

Efter en stunds parlamentering mellan soldaterna och vår polisofficer fick vi passera, för att tagas emot av distriktskommisarien på platsen. Han visade sig vara abbe vid den katolska missionen. Efter hälsningsceremonierna vidtog något, som verkligen kan hänföras till de "kustligt roliga" upplevelsorna. Vi forslades nämligen in till Lodja med hjälp av ett antal amerikanska dollargrin. Men, det VAR inte bilar, det HADE varit. De var fullkomligt nerkörda, trots att de representerade de senaste årsmodellerna. Fjädring existerade inte och praktiskt taget alla rutor var krossade eller borttagna. Motorhuvorna glappade, hjulen skevade och en eller annan stänkskärm lyste med sin frånvaro. Dessutom var de buckliga i stort sett över hela plåtytan. En raggare här hemma skulle inte ens vilja ta i någon av de bilarna med tång, det försäkrar jag.

MEN, MEN... motorn FUNGERADE!!! Till stor gläd-

je för den svarte chauffören. Han lyckades pressa upp hela härligheten i sådär 120 kilometer (jag ljuger inte!), på en väg som jag skulle vilja kalla skogsstig. Hans ena hand vilade slappt på ratten, medan den andra tungt låg på signalhornet. Detta för att undvika köra över de människor, höns, hundar, katter och andra ting som hindrade vår framfart.

Nåja, vi överlevde, om än med kvarstående chock, och vi anlände så småningom till något som kan jämföras med ett svenskt rådhus. Där vidtog nu en över fyra timmar lång rådslägning mellan mina passagerare och Lodjas spetsar. Tyvärr behärskar jag inte franska varför jag inte hade någon större behållning av vad som sades. Hettan i lokalen var fruktansvärd och våra skjortor hade för länge sedan svartnat av svett, när jag tillsammans med min radiomekaniker avlägsnade mig för att gå på upptäcktsfärd. Vi hade ju kamerorna med i vanlig ordning och vill gärna försöka få några trevliga bilder. Vi hittade de barn som omsvärmade oss. Med hjälp av chokladkakor och tuggummi lyckades vi driva deras skygghet för kamerorna på flykten och fick dem att posera till våra filmrullars fromma.

GEVÄRSMYNNING I MAGEN

Förhandlingarna avbröts och en superb lunch intogs på missionsstationen. Därefter återupptogs diskussionen i "rådhuset" och avslutades inte förrän vid halvfem-tiden. Vi forslades i ett nytt racerlopp ut till flygplatsen. Jag var rätt ivrig på att komma iväg snarast då mörkrets inbrott var nära förestående. Dessutom hade hotande cumulu-nimbusgubbar vuxit upp vid den södra horisonten. Men när vi kom ut till fältet hade soldaternas skara vuxit till de dubbla.

Då jag hade för avsikt att varmköra motorn, under tiden som mitt sällskap tog avsked av abbén och hans följe, stegade jag fram till Beavern och högg tag i dörrhandtaget till "cockpiten". I samma ögonblick hördes några hetsiga rop och sekunderna efter hade jag ett kulsprutegevär uppkört i magen. Jag tittade ner på mannen som höll det. Jag kunde inte se hans ögon då han bar solglasögon, men jag märkte att han var avservärt berusad av allt öl och palmvin han druckit under dagens lopp. Hans finger vilade på avtryckaren och då jag inte för ett ögonblick tvivlade på att vapnet var laddat, kände

jag ett rätt obehagligt sug i maggropen. Mannen skrek några obegripliga haranger till sina kamrater och verkade med dessa ord hetsa upp både dem och sig själv. En del pekade på mig och skrek: "Cinéma"!... Jag förstod snart att min kamera, som hängde i sin rem runt min ena handled, tydligen misshagade dem. Det övriga sällskapet hade inte observerat min pinsamma belägenhet. De stod ungefär hundrafemtio meter bort, men jag kände ett ytterligt starkt behov av att få komma i närheten av dem igen. Men se det gick inte! Jag tog två steg, sedan var det stopp. Jag omringades nu av soldater och alla skrek i munnen på varandra. Till min stora tillfredsställelse tycktes en del av dem inte komma så bra överens.

Min andre-"pilot" hade nu observerat min obehagliga ställning och uppmärksammade den engelske majoren på detta. Denne sade något till den kongolesiske officeren, som befann sig i abbéns sällskap, det var han som var chef för soldathoven. Han i sin tur kom fram till oss och skrek en skarp order till sina underordnade, en order som hälsades med buanden. Den som hade hotat mig med geväret sprang fram och slog till officeren. Denne blev rasande och skrek ytterligare en order, med påföljd att ett par man till sprang fram, och nu knuffade de undan honom med sina vapen. Han vände sig om och skrek något på franska till majoren som denne översatte till mig enligt följande:

-Stå still, de tror att du är en belgisk spion!

Denna tillsägelse villfor jag mer än gärna. Om jag tidigare inte varit särskilt rädd, trots geväret i magen, så var jag det nu och det ordentligt. Men det var inte mycket mera att göra än stå still.

Så stod jag i gott och väl en timme och hela tiden pladdrade alla i munnen på varandra och jag förstod inte ett ljud. Till slut enades man dock om att jag nog inte var belgisk spion utan kanske en FN-man och med stor tvekan fick vi tillstånd att starta. Jag behöver väl inte säga hur djup den suck var som undslapp mig när jag körde ut och startade. Nosen vändes hemåt och ovärdet söderut lyckades vi slinka förbi. Landningen i Luluabourg gick fint trots att det var kolmörkt och det var min första mörkerlandning med typen. På kvällen åt jag middag med mina kamrater, en erfarenhet rikare och med ett löfte till mig själv att aldrig mera landa på en plats där det inte fanns FN-trupp stationerad.