



## KVALITET I FLYGVAPNET

På intet område av mänsklig verksamhet lär väl kvaliteten ha större inflytande än i fråga om flygvapnet. En god förare vinner i luftstrid över den som är mindre god, när materielen är jämnbördig, det bevisas dagligen i Korea. En god attackflygare träffar sitt mål, den som bommar utsätter till ingen nytta sitt förband för onödiga förluster. Den gode spaningsflygaren kan komma hem med för krigföringen ovärderliga uppgifter, den mindre noggranne kan göra fel som leda till ödesdigert felaktiga beslut. En slarvig mekaniker kan äventyra de stora värden som nedlagts på flygande personal och flygplan, en skicklig och påpasslig markpersonal kan laga så att högsta utbyte och företagsfrekvens kan uppnås ur knapp materieltillgång. Med skicklig luftbevaknings- och stridsledningspersonal kan man få samma utbyte ur ett flygplan som eljest ur två eller flera. Exempelen kan mångfaldigas. Det sagda må vara nog som påminnelse om betydelsen av ett fullgott urval och en fullgod utbildning för vår personal.

Även med fullgod personal kan ett flygvapen icke komma till sin rätt utan hög kvalitet på materielen, från flygplan med motor och övrig utrustning till radar, tankbilar och annan utrustning på marken. Vad som framför allt kännetecknar ett flygvapens kvalitet är flygplantyperna och deras modernitet. I alla länder strävar man efter en rimlig balans mellan å ena sidan kravet på höga, moderna prestanda, å andra sidan kostnaderna. Resultatet blir i regel att man stannar inför en viss eftersträvad livslängd för varje flygplantyp. Då livslängden gått ut, skall typen ersättas med det modernaste som finns att få för motsvarande uppgift. I vårt land har man alltsedan 1936 haft en fastställd livslängd om sju år, vilket innebär att en sjundedel av flygplanbeståndet skall förnyas årligen eller, om man så vill, att flygplanen amorteras på sju år, i och för sig en synnerligen kort tid för så dyrbar materiel. Den teoretiska livslängdstiden har emellertid, inpassad i en praktisk materielplan, i regel icke exakt kunnat följas. Ibland har en flygplantyp, som ej varit fullgod längre, måst ersättas tidigare, ibland har flygindustriens leveranstakt blivit lägre än beräknat eller nya typer icke kommit fram i rätt tid, med resultat att livslängden måst tänjas ut. Så t e började B 17 och J 22 ersättas redan efter tre år, medan S 18 och B 18 redan fyllt 8 respektive 7 år och ännu icke tjänat ut. Typer vilka köpts som överskottsmateriel efter kriget, t e J 30, har behållits i endast fyra år.

I stormakterna kan flygvapnet i regel välja nya typer av flygplan och motorer bland flera konkurrerande. Om vi håller oss till den svenska flygindustrien, är vi bundna till en leverantör, vars framgångar eller motgångar också blir flygvapnets. I stort sett har vi alltsedan senare delen av kriget lyckats hålla oss så väl framme,

att en ny flygplantyp verkligen varit modern, då den börjat tillföras flygvapnet. En annan svårighet för ett litet flygvapen är de förhållandevis små serierna. Konstruktions- och utprovningkostnaderna har stigit skyhögt - ju färre flygplan desto dyrare per flygplan, när dessa pengar delas upp på serien.

Kravet på modernitet står i viss mån emot kravet på kvantitet. Om flygindustrien gjort en bra typ, är det frestande att slå sig till ro med den för en lång rad av år framåt, i förhoppning att den skall stå sig. Hittills har emellertid alla sådana förhoppningar visat sig bedrägliga. Då den teoretiska livslängden närmat sig slutet, har det inte längre tett sig så frestande att behålla flygplantypen. Då en ny typ börjar träda i tjänst måste dess ersättare redan vara under projektering.

Alltsedan den inhemska flygindustrien utformades för 12 år sedan, har flygvapnet i princip varit hänvisat till den. Så snart det visat sig att en snabbare materieförnyelse påfordrats eller att flygvapnet behövt förstärkas, har vi måst anlita utländsk flygindustri. Här må endast nämnas inköpen av typerna J 26, J 28, J 33 och S 31. Denna utväg står alltjämt öppen, och i flygförvaltningens petita för nästa budgetår antydes, att den åtminstone delvis bör anlitas, därest flygvapnets förstärkning skall fullföljas. Sedan flygindustrierna i England och U. S. A. uppnått sin avsedda kapacitet torde det icke längre vara svårt att därifrån köpa moderna flygplan, om det skulle visa sig erforderligt.

1952 års riksdag beviljade icke flygvapnets föreslagna, fortsatta förstärkning, men däremot betydande medel för beställning av ytterligare J 29-or vid den svenska flygindustrien i syfte att snabbare förnya materielen vid främst attackflyget. Detta var helt enligt chefens för flygvapnet princip att kvaliteten borde gå före kvantiteten. Det är möjligt att man vid nästa års riksdag måste fortsätta på den inslagna vägen, innan man kan tänka på att fullfölja den 50%-iga förstärkningen av jaktflyget. Kvalitetskravet på en tidsenlig materieförnyelse måste ovillkorligen upprätthållas. Kvalitet kostar emellertid pengar, och därför kommer materielkostnaderna att obönhörligt stiga. Detta är emellertid icke något speciellt för flygvapnet; både armén och marinen äskar starkt ökade materielanslag.

För anskaffning under den närmaste tiden kan endast fullt utprovade flygplan ifrågakomma, för vilka serietillverkning är igång eller förberetts. På något längre sikt följer sådana flygplan som är på experimentstadiet. Att SAAB håller sig väl framme i fråga om nya typer framgår av dess senaste skapelser "Lansen" och "Draken", som bådär gott för framtiden.

"Lansen", som kommit till i ett lovande samarbete med en av världens förnämsta flygmotortillverkare, skall bli vårt nya attackplan, ett allvädersplan med eldkraft, snabbhet och räckvidd, som blir en god förstärkning av vårt yttre invasionsförsvaret. Den har få utländska motsvarigheter, då den är svaret på det svenska flygvapnets försök att få tillräcklig kraft i ett så litet och följaktligen så billigt flygplan som möjligt. Av allt att döma och i jämförelse med vad utlandet har för motsvarande uppgifter ligger "Lansen" väl framme i modernitet. Tyvärr är det här som annorstädes lång tid mellan första provflygning och serieleverans.

"Draken" är som bekant ett rent experimentflygplan som varslar om vad som skall komma efter J 29-an. Vi såväl som andra länder har funnit att snabbhet samt stig- och lastförmåga bäst kombineras i en deltavinge. Våra konstruktörer är sålunda fullt tidsenliga i sitt tänkande, men svårigheterna att med våra resurser uppnå produktion i tid får icke underskattas. Om emellertid alla goda krafter inriktas därpå, skall även dessa svårigheter övervinnas.

Både flygvapnet och statsmakterna håller sålunda kvalitetskravet högt beträffande materielen, och vår flygindustri gör sitt bästa för att motsvara kravet.