

Flygvapenmeteorologer på studiebesök i USA

USA-besöket blev en mycket givande och intressant resa i vänlig atmosfär, berättar stabsmeteorolog Herrlin. Men resan var också krävande med ett mycket omfattande program, i vilket en perfekt tidshållning förutsattes såväl beträffande briefingar och besök som förflyttningar med flygplan och bilar. Allt fungerade emellertid utmärkt och under resans 18 dagar i USA fick vi se mycket av specifikt intresse beträffande forakning, operativ tjänst och metodik.

Resrutter och studieobjekt var i stort följande:

WIESSBADEN: 2. Weather Wing högkvarter. Svarar för den allmänna verksamheten inom Europa, Främre Orienten och Afrika.

RHEIN-MAIN AFB: En Weather Squadron, varav 5 under 2. W.W., övriga i High Wycombe, Orly, Torrejon och Sidi Slimane. Under dessa lyder ett 30-tal detachements vid olika baser.

Med en DC 6 gick färden vidare från Rhein-Main över Orly och Keflavik till Andrews AFB utanför Washington.

ANDREWS AFB: 4. Weather Group. Verksamhet för Air Research and Development Command, Air Material Command, USAF Hq Command och Air University samt vissa speciella projekt enligt Ch AWS direktiv.

WASHINGTON: AWS klimatcentral, US Weather Bureau (motsvarande SMHI), den för civil och militär väderlektjänst gemensamma centralen för numeriska prognoser av allmän natur i Svitland. Den militära väderlektjänsten hade



Flygvapnets stabsövermeteorolog O Herrlin företog under slutet av förra året en studieresa i Amerika hos US Air Force's väderlektjänst (AWS). Här berättar han om resan. Denna företogs efter inbjudan från chefen för USAF/AWS överste N L Peterson. Stabsövermeteorologen åtföljdes av förste stabsmeteorolog S-B Nordström. Avsikten med besöket var att studera hur AWS efter några år av särskilt intensiv utveckling bedriver sin verksamhet för att fylla behoven för NORAD, SAC, TAC, MATS, forskningen, utvecklingen av vapensystem och materiel och för ett avsevärt antal andra funktioner.

dessutom egna sådana centraler på olika platser för specifika behov, som icke kunde koordineras med de civila. Numeriska prognoser utnyttjades intensivt, så långt metoden över huvud medger och automationen hade nått långt.

McGUIRE AFB: 9. W.G./det. 22. Verksamhet för MATS Eastern Transport Air Force (huvudsakligast Atlanttrafiken). 4. W.W./12 W.Sq./det. 4. Verksamhet för sektor New York luftförsvar. Sage-system. Kompletta färdplaner med hänsyn till väder och övriga faktorer utarbetas med elektronisk databehandlingsmaskin (IBM 7090), samma maskin som vi själva kommer att övergå till i höst för beräkning av numeriska prognoser. Anskaffas av Foa. Erfarenheten har visat att samtliga basväderrapporter (som nära överensstämmer med vår princip) för aktuella baser måste kunna presenteras på en gång för överblick av läget. Larmövning med F 106 demonstrerades här.

HANSCOM FIELD: Specialorgan under Ch AWS stab. Electronic Support System Project Office för vädersystem 433 L och Geophysics Research Directorate ur AROC. Avser en höggradig automation av väderlektjänstens olika arbetskrävande faser, allt från observationer över insamling och bearbetning till spridning av läges- och prognosresultat. Plottingmaskin-

Forts. på sid. 32.

FLYGVAPENMETEOROLOGER PÅ STUDIEBESÖK I USA
Forts. från sidan 16.

ner, molnhöjds- och siktmätare och andra nya instrumentkonstruktioner studerades samt National Space Surveillance Centre. American Meteorological Society i Boston besöktes.

HANCOCK FIELD nära Lake Ontario: 4. W.W./12 W.Sq./dst. 27. Air Defence Command Division (=4 sektorer, varav den ena vid McGuire) Sage-system. Verksamheten mycket imponerande.

SCOTT AFB (Illinois): MATS högkvarter, varunder lyder även Hq Airways and Air Communication Service samt Hq Air Weather Service. Hq AWS är i storlek ett par 10-potenser större än MVC. Säkerligen motiverat med hänsyn till de väldiga uppgifterna med operativ väderlekstjänst över stora delar av jordklotet och enorma utvecklings- och forskningsuppgifter. Satellitobservationer. Egna väderspaningsförband/B 50, B 47, specialutrustade. Från MATS Hq, där man har utomordentliga signalförbindelser med stora delar av världen, dirigerades de välkända snabba transporterna till Libanon, Marocko, Kongo m fl. Varje transportflygplan finns lägesmarkerat på tabellerna i oprummet.

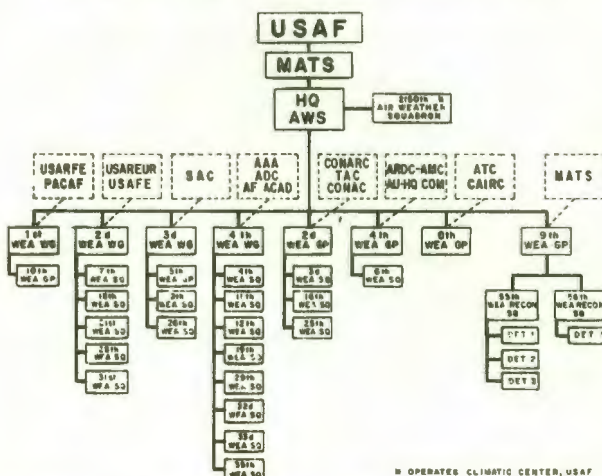
OFFUTT AFB (Nebraska): Hq 3. W.W., Hq SAC. Kräver global väderlekstjänst med enorma resurser. Ofantligt imponerande. Många svåra problem. Lufttankning, radarobsar, väderspaning, intensivt utnyttjande av numeriska prognoser vid företagens planläggning och för färdplaner. Egen IBM 7090-computer.

ENT AFB (Colorado): Hq 4. W.W. Hq North American Air Defense Command. Kompletterade bilden av AWS arbete för luftförsvaret på olika kommandonivåer. Bland problemen kan nämnas anomal radarutbredning, vindfaktorns betydelse för snabbaste och bästa kontaktläge, räddningsverksamheten.

LANGLEY AFB (Virginia): Hq 2. W.G. Hq TAC. Stödfunktionerna för TAC olika förband, för Continental Air Command och Continental Army

Command. En mycket varierande och omfattande verksamhet som kräver hög beredskap även av väderenheterna. Problem även här bl a lufttankningen. Väder spelar stor roll för val av plats och höjd. Inte ens lätta cirrus kan tillåtas. Ingen byighet får förekomma.

För att lösa sina uppgifter har AWS i bilden angiven organisation, som huvudsakligen är
AIR WEATHER SERVICE ORGANIZATION



funktionell och icke geografisk. I tabellerna använda förkortningar torde kunna tydas med ledning av tidigare text. Organisationen ledning verkar mycket kraftig och starkt inriktad på de operativa målen. Vid förbanden synes råda god disciplin i en trivsamt andan, ständigt öppen för nya lösningar och ökad effekt. AWS är i fred ca 10.000 man och kan vid behov snabbt ökas till 20.000.

Slutligen något om atmosfären kring resan. Vi hade hela tiden en stabsinredd DC 4 till förfogande. Chefen för AWS, Brig. Gen. Petersson med adjutant medföljde hela tiden jämte två överstar, en specialist på operativ och en på vetenskaplig tjänst. Vi mottogs på varje plats av baschef och väderchef. Först delgavs vi den rent operativa uppgiften och organisationen, därefter väderlekstjänstens och slutligen besåg vi olika saker i funktion. Många frågor ställdes och blev oftast besvarade. Vid behov tillkallades erforderliga experter.

Några särskilda iakttagelser av mera allmänt intresse:

- Ungefär samma basväderberättelser som vi har.
- Enormt goda signalförbindelser.
- Särskild väderkanal flygplan-väderstation.
- TV-briefing av väder på baserna; togs upp på band.

- Särskild observationskur på fälten med viktiga instrument vid banändan, t ex molnhöjds- och siktmätare; från kuren direkt skrivning till VS med en form av skrivtelex.

Centraliserade landningsprognoser; korrigerades av platsmeteorologen för de första 2 tim.

Vindfaktorn ansågs böra tas in i datorn för att säkerställa bästa kontaktläge för eldgivning.

Basväder för aktuella baser borde kunna visas på en gång.

Alla typer av briefingar föredömliga. (Vi kommer att få del av den nya 3-skiktmodellen för numeriska prognoser när den blir klar, så att vi kan ändra den till våra behov och köra på 7090. Man har all tänkbar utrustning).

Satellitobservationerna har varit mycket framgångsrika och kommer att få stor betydelse.

Återresan till Frankfurt skedde från McGuire med en Boeing 707 på ungefär 7 timmar. Vid avresan presenterades ett tjockt album med situationsbilder från resan samt en kort film, som visade ankomsten till Andrews.