

FN och freden



★ ★ Målet för FN:s verksamhet är att "rädda kommande generation undan krigets gissel". När stadgan undertecknades för 25 år sedan, pågick fortfarande andra världskriget. De som då var samlade i San Francisco såg som sin främsta uppgift att försöka en gång för alla få slut på dödandet och förstörelsen. ★ Ingen av dem visste att det krig de dittills upplevt bara var en barnlek mot den världskatastrof som ett nytt kommande storkrig skulle innebära. ★ ★ ★

DE KÄNDE INTE TILL existensen av det fruktansvärda vapen som bara några månader senare i ett slag skulle döda 70.000 människor i Hiroshima. Kärnvapen ökar tusenfalt krigets lidanden. De ökar också tusenfalt angelägenheten att säkra freden. Internationellt samarbete för freden har blivit en fråga om att överleva.

Hur stadgan hade sett ut om den vetenskapen hade funnits i San Francisco, kan ingen veta. Men man vågar gissa att folken hade krävt mycket starkare garantier för freden än vad FN-stadgan kom att innehålla.

Ger FN-stadgan över huvud taget några garantier för freden? Hindrade den kriget i Nigeria? Har den fått vapnen att tystna i Mellersta Östern? Har den fått den blodiga tragedin i Indokina att upphöra? Har den stoppat det vanvetta som de ökade stormaktsrustningarna utgör?

Frågorna ställs med ångest. Man känner sig hjälplös inför lidandet och man bävar inför faran av ett kärnvapenkrig. Vad kan FN uträtta?

FN:s BYGGSTENAR

För att få ett realistiskt svar på frågorna måste man göra klart för sig vilka byggstenar som FN:s grundare hade till sitt förfogande och vilken den internationella miljö var som bygget skulle passas in i.

Man kan säga att stadgan har två beståndsdelar. Den ena är en serie förhållningsregler för staternas handlande, en rad uppmaningar och förmaningar till regeringarna att bete sig på ett visst sätt och att undvika vissa åtgärder. Stadgan är en moralkodex, om man så vill. Men det är ingenting att frysa åt. Stadgan är byggd på århundradens bittra historiska erfarenheter. Den säger klart ut vad som krävs i politiskt handlande för att freden skall säkras.

Dess giltighet blir inte mindre av att reglerna ofta bryts så öppet och så brutalt.

ALLA HAR ANSVAR

Den andra beståndsdelan är en rad in-

ternationella institutioner, främst bland dem generalförsamlingen och säkerhetsrådet. FN-organ finns alltså tillgängliga och kan när som helst fungera. Men de är verktyg, maskiner. De kräver för att bli nyttiga att medlemsstaterna begagnar sig av dem.

FN-stadgan innehåller inga regler som automatiskt leder till att en konflikt under uppsegling förhindras, att en krigisk förveckling stoppas eller att en angripare förs inför rätta och döms.

Det betyder att det ytterst är de enskilda medlemmarna själva, de suveräna likställda staterna, som avgör vad FN:s insatser skall bli. De har alla ett ansvar. Jag skulle vilja säga att vi alla har ett ansvar att följa de förhållningsregler som stadgan uppställer och att utnyttja FN:s institutioner för att skydda freden.

- Generalsekreterare U Thant mottar ett dokument angående svenskt ekonomiskt bistånd av dåvarande svenske FN-ambassadören Sverker Åström.



Det betyder också att vårt stöd för FN inte får bli en överskattning av FN:s möjligheter. Då ger vi själva näring till besvikelse.

Det betyder slutligen att den besvikelse och den förtvivlan som vi alla känner över att FN inte kan göra mera för freden inte bör leda till att man kastar bort verktyget och kasserar maskinen utan till att man ökar sina ansträngningar att förmå regeringarna att ta sitt medlemskap i FN på allvar.

NYTT SYNSÄTT KRÄVS

För att FN verkligen ska kunna uträtta någonting fordras nya synsätt och nya attityder. Folken måste bli medvetna om det ökade ömsesidiga beroendet i krig och fred. De måste utnyttja sin nationella suveränitet, och kanske även ge upp en del av den, för att skapa nödvändiga internationella organ.

De nationella institutionerna bygger på den historiskt vuxna solidariteten och lojaliteten mellan alla medborgare i visst land. Vi vet hur stark nationalismen är och till vilka heroiska uppoffringar den gör människorna beredda. Folken i Tjeckoslovakien och i Vietnam ger oss vart på sitt sätt dagliga exempel.

På samma sätt kan de internationella institutionerna bara få grogrund och växtkraft genom en ökande internationell solidaritet och lojalitet.

OCH VI SVENSKAR?

Ni frågar kanske: ställs det några krav på just oss svenskar?

Ja, det gör det. Om vi anser oss upplysta, bör vi vara de första att inse att det nationella intresset nu i allt högre grad sammanfaller med det internationella intresset. Om vi anser oss ha det bra, bör vi veta att det i längden inte går att vara en välfärdsö i fattigdomshavet. Om vi anser oss fredliga, så måste vi aktivt verka för utjämning och försoning. Av de förståndiga och fredssinnade krävs det mest.

FN är inget fullkomligt instrument. Men det har bevisat sitt värde under de gångna åren. Och något annat och bättre instrument har vi inte. ■

PÅ VAKT FÖR FREDEN



FN 25 ÅR

Med **F22** i FN:s tjänst

Den 23 september 1961 beslöt svenska regeringen ställa en mindre grupp jaktflygplan, typ J 29, till FN:s förfogande i Kongo. FN-ledningen hade nämligen, med anledning av det spända läget i Kongo, riktat en begäran till vissa medlemsstater, däribland Sverige, att skyndsamt ställa flygstridskrafter till förfogande. Härigenom skulle militär balans åstadkommas och utsikterna till positiva resultat ljusna. Den primära uppgift som ställdes på FN:s stridsflyg var "att skydda FN:s flygtransporter".

Nu agerade det svenska flygvapnet snabbt. I den långsamt lättande dimman på morgonen den 30 september dånade fem beprövade J 29:or i väg över startbanan på F10 i Ängelholm och försvann söderut. Fem dagar senare, den 4 oktober, dök de fram ur molnen över N'Djili Airport vid Leopoldville efter en förflyttningsflygning på mer än 12.000 km via Egypten och Etiopien.

Därmed inleddes en unik episod i det svenska flygvapnets historia, den om F22.

☆☆☆

Överste Sven Lampell, sedan 1965 chef för F15 vid Söderhamn, var chef för den svenska delen av FN:s operativa flygstyrkor i Kongo under Kongo-krisens allvarligaste skede 1961–63. Han berättar här initierat om vad som hände, ett innehållsrikt, lärorikt och högintrassant blad i svensk flyghistoria.

Genom tillmötesgående från Allhems Förlag återger vi här de väsentliga avsnitten ur artikeln "Svenskt stridsflyg i Kongo", som publicerats i den förnämliga publikationen "Ett år i luften".

– Av överste SVEN LAMPELL –

LÅT OSS FÖRST teckna en allmän politisk och militärpolitisk bakgrund till det händelseförlopp, som ledde till FN-ingripandet i Kongo.

I september år 1961 bröt de första allvarliga stridigheterna mellan FN-styrkor och det katangesiska gendarmeriet ut. Utbrytarprovinsen Katanga under sin ledare Moïse Tshombe lätade i hög grad till detta i sitt uppror mot den kongolesiska centralregeringen.

Den direkta orsaken till stridigheterna var det av FN igångsatta, i huvudsak misslyckade försöket att gripa och förpassa de vita s.k. legoknektar som var ryggraden i Tshombes armé. Denna FN-åtgärd hade emellertid föregåtts av ett nära nog årslångt tillstånd av bråk, intermezzon och mindre stridigheter. FN var aldrig välkommet i Katanga.

DEN FLYGMILITÄRA BAKGRUNDEN var i huvudsak denna.

På begäran av den vita befolkningen i den lilla staden Jadotville, ett 80-tal km norr om Elizabethville, hade FN där förlagt ett kompani ur en irländsk kontingent. De vita sade sig hysa stor oro för sin säkerhet. Det irländska kompaniet isolerades effektivt av katangeserna, och tvingades snabbt ge upp kampen. En undsättningsstyrka från Elizabethville stoppades totalt.

Huvuddelen av "äran" för denna aktion tillföll det katangesiska stridsflyget. Detta bestod av en, säger en, Fouga Magister, ett franskt tvåsitsigt jetskolplan med två kulsprutor, lätta bomber och rakter.

Ett klassiskt exempel på vad som kan åstadkommas om luftrummet behärskas oinskränkt, om än med små medel, av den ena stridande parten. Det var genom det katangesiska stridsflygets insats, som det flygoperativa elementet fördes in i bilden.



"Polisaktionen" övergick därmed till militär aktion för FN:s del.

Med hjälp av detta enda jetplan och ett tiotal andra lätta propellerplan spred det katangesiska flyget skräck och panik ▶

► kring sig. I sanningens namn skall sägas att den materiella skadeverkan som åstadkoms inte var särskilt omfattande.

PSYKOLOGISKT ÖVERTAG

Den allt överskuggande betydelsen av flyginsatserna låg emellertid på det psykologiska planet: genom att operera med detta enda lilla jetplan hade katangeserna tillskansat sig ett klart övertag. Den militära FN-ledningen insåg därför omedelbart att dess trupper i Kongo måste tillföras stöd av eget stridsflyg. Den rådande obalansen i flygoperativt hänseende måste utjämnas. Så länge Tshombe ensam sält med denna trumf på hand hade han ett militärt övertag som gjorde honom obenägen till eftergifter gentemot FN i det allt kärvare politiska klimatet.

FN-ledningens åtgärd blev därför, som nämnts, en begäran till vissa medlemsstater, däribland Sverige, att skyndsamt ställa flygstridskrafter till förfogande. Härigenom skulle balans åstadkommas i militärt avseende, och utsikterna till positiva politiska resultat ljusna. Den primära operativa uppgiften var, som sagt, att "skydda FN:s flygtransporter".

HAMMARSKJÖLDS DÖD...

Det var medan dessa förhandlingar pågick som FN:s generalsekreterare, svensken Dag Hammarskjöld, företog sin resa till Katanga för att försöka komma till en lösning genom direkta samtal med Tshombe. Det tragiska haveriet vid N'Dola avbröt brutalt ett händelseförlopp som kanske kunnat länka utvecklingen i helt andra och lyckligare banor. Allt hopp om en godartad lösning av konflikten försvann...

Tragedin vid N'Dola den 17 september satte fart på förhandlingarna om flygstridskrafter till Kongo. Det stod klart för varje insiktsfull bedömare att Hammarskjölds död i väsentlig grad försämrat möjligheterna till en fredlig lösning. Nya bittra strider förestod. Utan eget stridsflyg kunde FN-truppernas läge i Katanga lätt bli ohållbart, helt beroende som de var av underhåll från luften.

● Flygdag i Kongo den 27 oktober 1961. En kvartett svenska J29-förare efter en imponerande uppvisning inför bl a president Kasavubu. Fr v: MJ Nannesson, It Nordberg, övl Everstäl och fj Björklund.



foto: FN

Den 23 september kom så den svenska regeringens beslut om att ställa en grupp J29:or till förfogande.

DEN SVENSKA FLYGINSATSEN

Här skall nu, i starkt sammandrag, skildras huvuddragen i den svenska flyginsatsen i Kongo från oktober 1961 till september 1963.

Blott några dagar efter ankomsten till Leopoldville ombaserades den svenska gruppen till Luluabourg i Kasai-provinsen. Man var angelägen att så snart som möjligt visa FN-flygets möjligheter inför Tshombe. Förutom den svenska gruppen fanns i Kongo en grupp F-86 från etiopiska flygvapnet och en grupp indiska Canberas. Av denna heterogena samling organiserades en FN:s jaktflottilj. De etiopiska och indiska förbanden blev dock tv kvar i Leopoldville.

Omedelbart efter ankomsten till Luluabourg gick den lilla svenska styrkan till verket med handfast beslutsamhet. Den idylliska flygplatsen, som legat för fåfot drygt ett år och var tämligen förfallen gjordes snabbt om till ett krigsflygfält av svensk modell. Ortsbornas tilltro till svenskarnas allmänna sinnesbeskaffenhet fick i början en svår knäck när de såg hur svenskarna, drypande av svett och ibland under kärnfulla utrop, omedelbart baxade ut flygplanen i bushen runt fältet och gömde dem bland träd, buskar och hus.

Tshombes Fouga skulle få leta länge innan den fann några mål att anfälla.

STADENS STOLTHET

Tveksamheten beträffande svenskarna förbyttes snabbt i beundran och vänskap. F22, den förbandsbeteckning som tilldelats gruppen före avresan, blev snart stadens och bygdens stolthet.

Personalens energi, initiativkraft och uppfinningsrikedom sattes från första stund på svåra prov. Så gott som allt som räknas till tjänstens och till livets nödortf saknades. Men allt "fixades" så småningom.

Då navigeringshjälpmedlen vid basen, en långvägsfyr, radio och pejl, var synnerligen bristfälliga och endast fungerade sporadiskt, begärdes en transportabel radarsta-



● Överläggning i högkvarteret 1961. Fr v: Deputy Air Commander/öv Bengt Rosenius,

tion med radio, pejl och eget kraftaggregat från Sverige. Denna kom snabbt, monterades på rekordtid och fick genom personalens händighet i förening med fördelaktiga uppställnings- och terrängförhållanden långt bättre prestanda än hemma.

Det enda bekymret var att termiter omgäende satte i sig det till stationen hörande trägolvet... I ett senare skede skulle ytterligare en av dessa äldre stationer tillföras den svenska flyggruppen.

"GRÄNSKRIGET" BÖRJAR

En kvalmig söndagseftermiddag, nästan en månad efter starten från Sverige, förbyttes illusionerna i brutal verklighet. I F22:s krigsdagbok står följande att läsa:

29/10 1961.

Lugn och behaglig söndag till kl 16.00, då det meddelas att ett fpl skjutits ned vid gränsen till Katanga. Fem vita män hade omkommit.

Några direktiv från Leopoldville går ej att erhålla.

Flygplanen laddas enligt direktiv.

Flygplanen sprids mera.

Under kvällen omöjligt att få klarhet i läget.

Följande beredskap beslutas gälla vid gryningen kl 5.30:

En rote 30 minuter, en rote en timme.

Beredskapshöjningen genomfördes på två och en kvarts timme.

KONGOLESISK KATASTROF

För den kongolesiska centralregeringen stod det tidigt klart att en katastrof skulle bli följden om det katangesiska flyget ostört fick fortsätta sin verksamhet. Efter som Centralregeringen ej disponerade något eget stridsflyg var man tvungen att ånyo ta upp förhandlingarna med FN om militär hjälp för att kunna föra en påbörjad militäroperation till ett lyckligt slut.

Utän hjälp av FN skulle centralregeringen kväsa Katanga, utbrytarprovinsen. Man angrep på två fronter, och begärde nu att FN:s jaktflyg skulle ingripa och sätta stopp för katangesernas framfart.

För FN-ledningen var det av politiska skäl lika omöjligt som tidi-



FN:s platschef Sture Linnér, övl Arne Ugglå och övl Harald Folke.

gare att villfara denna begäran. Nödropsen från den vacklande kongolesiska nationalarmén, utspridd i den ångande bushen, utan underhåll och med reträtten avskuren, blev allt högre. Förhållandet mellan Centralregeringen och FN-ledningen försämrades i takt härmed.

Man var nu på väg mot en allvarlig krissituation.

OCKSÅ EN DRÖMUPPGIFT!

Inför hotet att samarbetet mellan Centralregeringen och FN-ledningen skulle komma att bryta samman om ej någon form av militärt stöd medgavs, fick slutligen den lilla operationsavdelningen i FN:s flyghögkvarter order att på kortast möjliga tid utarbeta en plan för hur flygunderstöd skulle ges åt regeringstrupperna.

Med ordern följde det viktiga förbehållet att det med katangeserna ingångna vapenstilleståndsavtalet ej fick kränkas. En plan således för hur en motståndare skulle anfallas utan att ett med samma motståndare avtalat vapenstillestånd bryts.

I sanning en drömuppgift för en operatör!

Vapenstilleståndet innebar för flygstridskrafternas del i korthet att all flygning med krigsflygplan över motpartens område var bannlyst. Skulle man påträffa flyg från motståndarsidan inom sitt respektive område hade avtalet kränkts, och den förfördelade parten ägde rätt att ingripa.

I detta fall var det från flygoperativ synpunkt lämpligaste sättet, det att anfalla de katangesiska flygbaserna, således av politiska orsaker uteslutet. FN kunde inte vara den part som aktivt bröt stilleståndet. Återstod alltså möjligheten att ingripa mot katangesiskt flyg när det över-skred gränsen till Kasai-provinsen.

LUFTBEVAKNING OBEFINTLIG...

Nu måste man hålla i minnet att någon luftbevakning, som kunde rapportera detta, inte existerade. Dessutom var avståndet i flygtid räknat från närmaste bas för FN-flyget, Luluabourg, till det område där Katanga-flyget opererade, ca 20 min. Det

vill säga strax utanför egen gräns, med bara några minuters flygtid till eget område, och därmed säkerheten.

Till bilden hörde också, att i det väldiga väglösa Kongo är trafiken med små lätta flygplan, för transport av gods och folk, mycket livlig. Blå är det vanligt att de större missionstationerna, av vilka det finns många, har ett eget litet flygfält och ett eget litet flygplan. Så var fallet även inom de av striderna berörda områdena. Det tillkom m a o ett svårt identifieringsproblem.

Med dessa förutsättningar utarbetades följande plan. "Luftbevakning" ordnades med två C-47:or (dvs DC-3 i militär version) som patrullerade längs den 300 km långa frontlinjen från gryning till skymning. Då det tog dessa flygplan drygt en och en halv timme att flyga mellan de aktuella vändpunkterna förstär man vilka luckor som fanns i denna "luftbevakning".

"SKUGGNING" MED J 29

För jaktflygplanens del utarbetades ett system med hög beredskap på basen och, efter larm, patrullering längs gränsen samtidigt med C-47:orna. Radioförbindelse upprättades från de patrullerande C-47:orna till basen så att de, om de upptäckte något misstänkt, kunde initiera start av något flygplan i beredskap på basen. När jakten var i luften leddes den per radio av C-47:an, som förutsattes "skugga" det fiendliga flygplanet.

Då det tog 20 min för jaktflygplanen att nå fram till gränsområdet, inser man lätt att sannolikheten för kontakt inte var särskilt stor. "Bytet" hade haft nära nog en halvtimme på sig att försvinna i säkerhet...

Med hänsyn till svårigheterna i fråga om identifiering av flygplan inom det aktuella området fanns ytterligare ett viktigt förbehåll för jaktens ingripande med vapenmakt. Endast sådana främmande flygplan som kunde iakttas utföra våldshandling fick anfallas. Detta minskade naturligtvis de redan förut så gott som obefintliga möjligheterna att verkligen kunna

uträtta något för att stoppa det katangesiska flyget.

Flygoperativa avdelningen lyckades alltså kläcka en plan som från renodlat flygoperativ synpunkt var rent nonsens.

Från psykologisk synpunkt — och psykologisk krigföring spelade en stor roll i denna besynnerliga situation — var planen däremot synnerligen ändamålsenlig. Detta var också från början hela avsikten!

KRIGSLISTEN GICK HEM

Sammanfattningsvis kan man efteråt konstatera att krigslisten gick hem. De katangesiska flygoperationerna upphörde i huvudsak, och de egna truppernas stridsmoral stärktes av anblicken och tjutet när de svenska "tunnorna", omväxlande med indiska Canberras, på låg höjd vrålade fram tätt över deras huvuden.

Den hårda beredskapstjänsten med många "utryckningar" och långa patrulleringsuppdrag lärde hårt på den svenska personalen och materielen. Efter en tid kunde förstärkning ordnas i form av två indiska Canberras, som också baserades i Luluabourg. För de etiopiska F 86:orna var emellertid banan för kort, och de tvingades till överksamhet i Leopoldville.

Trots detta "flygunderstöd" kunde emellertid den för regeringstrupperna, dvs den kongolesiska nationalarmén, katastrofala utvecklingen inte hejdas. Efter fjorton dagar var nederlaget ett faktum. För FN-flyget var "gränskriget" ett avslutat kapitel, och man återgick till normal verksamhet.

OLUST OCH ORO

Senare delen av november 1961 förflöt i stort sett lugnt. Den behagliga tillvaron före "gränskriget" skulle dock aldrig återkomma. Centralregeringens anfall mot Katanga hade satt vissa krafter i rörelse, och situationen i stort präglades alltmer av olust och oro.

Mer eller mindre illavarslande intermezzon bröt även svenskarnas vardagstillvaro. Exempel på ett sådant var den djupt tragiska händelsen i Kindu i nordöstra Kongo, där elva italienska FN-flygare, besättning-

● Bevakningspersonal (ur "de gröna baskrarna") avnjuter svensk jetmusik. Orkester: J 29. Dirigent: F22.



foto: FN

● Kriget i Katanga, januari 1963. En förstörd bro över floden Karwezi, på vägen mellan Jadotville och Kolwezi. Lagg märke till den provisoriska bron, byggd på gamla bensinfat.

► ar på två italienska transportflygplan, mördades under bestialiska former.

Redan i mitten av november, samtidigt med "gränskrigets" slut, stod det klart för FN-ledningen att en ny väpnad konflikt i Elizabethville sannolikt inte kunde undvikas. Man var fast besluten att utnyttja det ny tillkomna stridsflyget och med en gång göra slut på katangesernas flygoperativa övertag. En bedömning av läget ur flygoperativ synvinkel och en plan för hur flygstridskrafterna skulle sättas in förelåg också i god tid.

BLODIGT ALLVAR

Den 5 december 1961 kallades alla flygförbandscheferna och deras närmaste män till flyghögkvarteret i Leopoldville för att få del av planen. Denna gång var det i motsats till "gränskriget", blodigt allvar.

Planen omfattade som första huvudpunkt utslagning av det katangesiska stridsflyget genom attack mot dess huvudbaser Kolwezi och Jadotville. FN:s "flygvapen" i Kongo omfattade nu totalt femton stridsflygplan, varav fem svenska J29, sex indiska Canberra och fyra etiopiska F-86.

Uppgift nr 1 löstes i huvudsak redan dagen därpå, den 6 december.

En bild av företagets svårighetsgrad får man bäst genom att omsätta de aktuella flygsträckorna på en karta över Sverige. Start således i Luluabourg, flygning över Kamina — en omringad FN-bas mitt i "fiendeland" — till målområdet, flygning på lägsta höjd inom målområdet under ca tio minuter, därefter stigning och återflygning till Kamina.

REKORDSVÅRT UPPDRAG

Detta motsvarar start från Barkarby vid Stockholm, flygning via Östersund till Luleå, anfall där samt återgång och landning Östersund. Detta utan ringaste kunskap om

● Svensk radarstation "inbyggd" i en termitstack vid Elizabethville, nära flygfältet. Stationen överfördes senare till Kamina-basen, och visade sig hela tiden ovärderlig.



foto: FN

vädret (vädertjänst existerade inte) med flygning till 80 procent av sträckan över fientligt område, med en otillförlitlig långvägsfyr på Kamina med räckvidd i bästa fall ± 150 km som enda navigeringshjälpmedel.

Operationen innebar vidare ombasering till en så gott som helt okänd ny bas, Kamina-basen. Endast några av cheferna vid flyg- och markstyrkan hade på grund av stilleståndsavtalets bestämmelser tidigare kunnat besöka basen med transportflygplan för en kort rekognoscering.

Genom svenskt och övrigt FN-flygs insatser de två första dagarna slogs det katangesiska flyget helt ut, däribland den fruktade "Fougan". Endast ett enda litet flygplan, en Do-27, undgick förstörelse och lyckades i skydd av det dåliga vädret första dagen ta sig över till Rhodesia.

Som tidigare nämnts saknade FN-flyget den viktiga komponent i det flygoperativa systemet som flygspaningen utgör. Anfallet mot katangaflyget hade därför måst utföras med ledning av bristfälligt underlag, ej heller kunde resultatet efteråt verifieras.

Det kunde därför inte uteslutas att katangeserna lyckats rädda en del av sitt flyg och att Tshombes flyg, trots den ständiga övervakningen, skulle kunna komma med en obehaglig överraskning. Flygskyddet till FN:s transportflyg kunde därför inte eftersättas.

BETUNGANDE SKYDDSUPPGIFT

Denna skyddsuppgift, punkt nummer två i den operativa planläggningen, skulle komma att bli synnerligen omfattande och kräva huvuddelen av FN-flygets kapacitet.

Att så var fallet förstär man lätt när man summerar resultatet av transportflygets verksamhet. Under loppet av elva dagar, tiden 5—16 december, ökades FN-truppernas numerär i Elizabethville från ursprungligen 1.600 till 6.000 man med all utrustning, tung såväl som lätt. Samtidigt pågick hela tiden strider, varför kravet på kontinuerligt underhåll av alla slags förnödenheter, inte minst ammunition och fordonsdrivmedel, var mycket högt.

Alla skyddsuppdrag måste utföras med

start och landning i Kamina, 450 km från skyddsobjektet. Detta komplicerade operationen avsevärt, i all synnerhet som det genast visade sig att man för att lösa uppgiften måste operera på lägsta höjd inom "skyddsområdet", dvs Elizabethville med omnejd.

Hotet mot flygtransporterna kom inte från katangesiskt flyg — sådant fanns ju inte — utan från den marktrupp som omringade flygfältet och kunde beskjuta de landande flygplanen hela senare delen av inflygningen. Själva fältet låg också under eld, bl a från tunga granatkastare.

"STRAFING" OCH SAMVERKAN

Den tredje uppgiften för FN-flyget, att försvara för katangeserna att tillföra förstärkningar och underhåll, löstes i form av sk strafing. Anfall utfördes mot tåg, endast lokomotiven, i riktning mot och inom ett visst relativt snävt område runt Elizabethville. Även militära fordonskolonner angreps. Alla dessa uppdrag utfördes med gott resultat.

Den fjärde uppgiften slutligen, direkt samverkan med marktrupp, utfördes i begränsad omfattning. Den psykologiska inverkan av stridsflyg gjorde sig än en gång kraftigt märkbar, och det är ställt utom allt tvivel att FN-truppernas låga förlustsiffror, ett dussintal stupade och ungefär lika många sårade under nära tre veckors häftiga strider, till största delen kan tillskrivas FN-flygets "nedhållande" verkan.

Den 16 december var FN:s uppladdning klar. Det uppehållande försvaret övergick till offensiv och någon vecka senare var det dags för ett nytt förhandlingsskede. Hela staden Elizabethville och nejen omkring var då i FN-truppernas händer. Det stilleståndsavtal som änyo träffade hölls dock tämligen ensidigt, nämligen från FN:s sida. Så sent som den 5 mars, två månader efter stridernas officiella slut, fick en svensk J29 svåra skottskador under ett spaningsuppdrag.

ETT ÄVENTYRLIGT LIV

De förhållanden under vilka den svenska flyggruppen opererade hela det första halvåret var minst sagt äventyrliga. Flygning skedde sålunda alltid till maximal räckvidd. Alternativa flygplatser existerade ej — man måste alltid tillbaka till startplat-



sen efter fullgjort uppdrag. Flygningar som innebär ombasering till annan plats måste alltid beräknas enligt principen "point of no return". I hela Kongo, fem och en halv gånger större än hela Sverige, fanns totalt nio "J 29-kapabla" flygfält, jämnt fördelade över den väldiga ytan.

Mycket annat av det vi här hemma anser vara nödvändigt saknades också. Vädertjänsten har redan nämnts. Denna brist innebar en starkt oroande faktor. Vädret karaktäriserades av de oerhört aktiva tropiska ovädersfronten som kunde sträcka sig tvärs över hela landet. Det gick ej att komma runt, över eller under dessa fronter. Och att flyga genom dem, något som blev nödvändigt vid några tillfällen, var på grund av den oerhörda turbulensen ytterst chansartat.

En annan svaghet var navigeringshjälpmedlen. Om ej den svenska radarstationen funnits hade all flygning utom fältets synhåll varit ett vågspel, så otillförlitliga var de. Kartmaterialet var även undermåligt. Därtill kom att den kongolesiska landskapsbilden är tämligen svårorienterad. Terrängen är en enda obruten grön yta utan egentliga orienteringsmärken. Det är som att flyga över hav.

PSYKISK PRESS

Vissheten om vilken behandling som väntades från den infödda befolkningens sida om man föll i dess händer efter nödlandning eller fallskärmschopp innebar ytterligare en stark psykisk press på den flygande personalen. Därtill kom att sannolikheten för att hitta någon som uppslukats av den oändliga bushen föreföll minst sagt begränsad med de hjälpmedel som stod till buds.

Även räddnings- och bärgningstjänsten på baserna var det första tiden bristfällig. Sålunda opererade den svenska jaktgruppen i en månads tid från Luluabourg, även under "gränskriget", utan tillgång till brand- och bärgningsfordon eller ambulans. Till Kaminabasen kom räddningsfordon först under senare delen av december. Dessförinnan hade alla svenska och flertalet övriga krigsflygplan kommit hem för landning med skottskador, en indisk navigatör dessutom svårt sårad.

Först sedan kraven på förbättringar fått officiell karaktär genom de rapporter som svenska flygvapnets utsända inspektörer gav vid sin hemkomst kunde missförhållandena småningom avhjälpas våren 1962.

Nu organiserades vädertjänst på de viktigaste baserna, räddningsfordon anskaffades, tillförlitliga radioförbindelser och navigeringshjälpmedel likaså. Den flygande personalen utrustades med "Dianasändare" och i ett transportflygplan installerades den till räddningssystemet hörande mottagaren. Detta ökade avsevärt möjligheten att snabbt lokalisera en nödställd.

Den påfrestning som flygningen i Kongo i sig själv innebar, med den pressande värmen i förening med de olustiga utsikterna om vad som kunde hända om man föll i katangesernas händer skulle dock bli bestående.

PROBLEM NR 1 — BRÄNSLET

Även i operativt hänseende var det efter decemberstridernas slut dags att göra en summering. I fråga om underhållstjänsten var bränsleförsörjningen det allt överskuggande problemet.

Under en av de första dagarna av decemberkrisen förbrukade FN:s jetflyg på Kamina ca 100.000 liter jetbränsle. Medeltalet för hela decemberoperationen låg på 50.000 liter per flygdag. Allt bränsle måste flygtransporteras och lagras i fat om 200 liter! Man förstår lätt de stora svårigheter som uppstod i prioriteringshänseende med hänsyn till totala behovet av flygtransporter och den begränsade tillgången på transportflygplan.

Lastkapaciteten begränsades också i hög grad av att transportflygplanen på grund av de stora avstånden måste flyga med fulla bränsleförråd för egen del. En C-47 kunde sålunda frakta 8–10 fat, en C-46 "Curtiss" max 20, dvs 2.000 respektive 4.000 liter. Eftersom mörkerflygning ej var möjlig — fältbelysning saknades och navigeringshjälpmedlen var osäkra — tvingades man stå på marken halva dygnet.

SEX KRONOR PER LITER!

Förutom de rent operativa problemen kan som ett kuriosum nämnas att jetbränslet p.g.a. alla dessa svårigheter betingade ett pris på dryga 6 kr per liter! Kriget i Kongo var besynnerligt i många avseenden men i fråga om ekonomi liknade det alla andra.



● Inspektion i februari 1962 av dåvarande flygstabschefen, generalmajor Stig Norén, nuvarande CFV. Hans fyrmotoriga DC-6:a eskorterades av åtta J 29:or, ur F22. Bilden togs från en S 29:a.

Tillförseln av reservdelar till flygmaterielen var för den svenska gruppens vidkommande föredömligt organiserad. Tack vare detta och den tekniska personalens skicklighet och uthållighet kom J 29:ornas tjänstbarhet, trots skottskador, översyner och rutinreparationer, att ligga på i medeltal dryga 90 procent.

Denna siffra, uppseendeväckande även under de lugnaste fredsförhållanden, gäller för hela den tvååriga vistelsen i Kongo. Vare nog sagt att den väckte rättmätig beundran.

I fråga om sättet att utnyttja flygstridskrafterna hade likaså värdefulla erfarenheter vunnits. Redan i och med att FN:s stridsflyg började organiseras i Kongo framhölls från de för planläggningen ansvariga att avsaknaden i fråga om spaningsflyg sannolikt skulle hämma möjligheterna att utnyttja stridsflygplanen. Dessa farhågor hade till fullo besannats.

FOTO: FN

ORON BESTÄENDE

Våren och sommaren 1962 skulle bli tämligen fattiga på dramatiska händelser av större format. Helt saknades de dock inte. Läget i Kongo var, trots Tshombes utfästelser, på det hela taget oroligt. Sammanstötningar ägde ideligen rum i gränssönderna, och det politiska räv- och ränkspelet inom och utom Kongo blomstrade som aldrig förr.

För den svenska flyggruppens del bestod tillvaron mestadels i omväxlande lugna perioder och tider av beredskap, spanings- och "demonstrationsuppdrag". Under sommarmånaderna återgick både de indiska och etiopiska flyggrupperna till sina hemländer; den lilla svenska gruppen blev ensam kvar. Trots denna inskränkning var FN-ledningen av ekonomiska skäl tvungen



● Krigets ansikte. Jadotville 20 januari 1963. Flygplan från den katangesiska utbrytarstaten som förstörts under krigsoperationerna.

► att tidvis hårt begränsa flygtidsuttaget med jaktflygplanen. Detta var naturligtvis inte populärt, men gav å andra sidan tillfälle för många av de svenska pojkarna att se sig om i Kongo och Afrika.

Sommarmånaderna rann emellertid snabbt i väg. Vid horisonten började väldiga svarta åskmoln torna upp sig och markera att hösten nalkades. De skulle även förebåda ett bistrare klimat i politiskt hänseende.

I oktober 1962 tröttnade slutligen FN och beslöt om ekonomiska sanktioner mot Katanga för att äntligen få Tshombe att ta reson. Liknelsen med den tändande gnistan har aldrig varit mer befogad.

"DECEMBERKRISEN 1962"

Nu hände allting snabbt.

Från den flygoperativa ledningen påpekades de tidigare erfarenheterna av alla slag. Bristerna i rent flygtekniskt hänseende, främst rörande flygsäkerhetstjänsten, hade hjälpligt rättats till. Nu gällde det även att vinna gehör för rent operativa synpunkter. Det lyckades. Sålunda förmåddes FN-ledningen att snabbt utverka tillförsel av spaningsflyg. Två svenska S 29 fraktades omgående till Kongo, med transportflygplan.

Med spaningsflygplanen följde personal och utrustning för foto- och laboratorietjänst. På häpnadsväckande kort tid lyckades man med hjälp av dessa två åldriga spaningsflygplan få belägg för vad som verkligen pågick i Katanga. Många av de oroande rykten som varit i omlopp kunde nu besannas.

Det framgick tex genast av flygfotografierna från Kolwezi att det katangesiska stridsflyget återuppställt. Denna gång var det mer respektgivande. Från de i fråga om skärpa och klarhet förstklassiga bilderna kunde utläsas, att motståndaren nu disponerade ett tiotal North American Harvards (= vår SK 16), fyra-fem Vampires och ett antal mindre flygplan. Dessutom hade värn och andra skyddsanordningar byggts på flygfälten.

YTTERLIGARE FYRA J 29

Det stod nu klart att de fyra svenska J 29:orna inte ensamma skulle kunna klara av de uppgifter som väntade.

Med ledning av tidigare erfarenheter bedömdes en styrka om ett tjugotal jaktflygplan motsvara väntat behov. FN-ledningen handlade i enlighet härmed. Man begärde förstärkningar från flera länder. Jakande svar inflöt från Iran, Filippinerna och — Sverige.

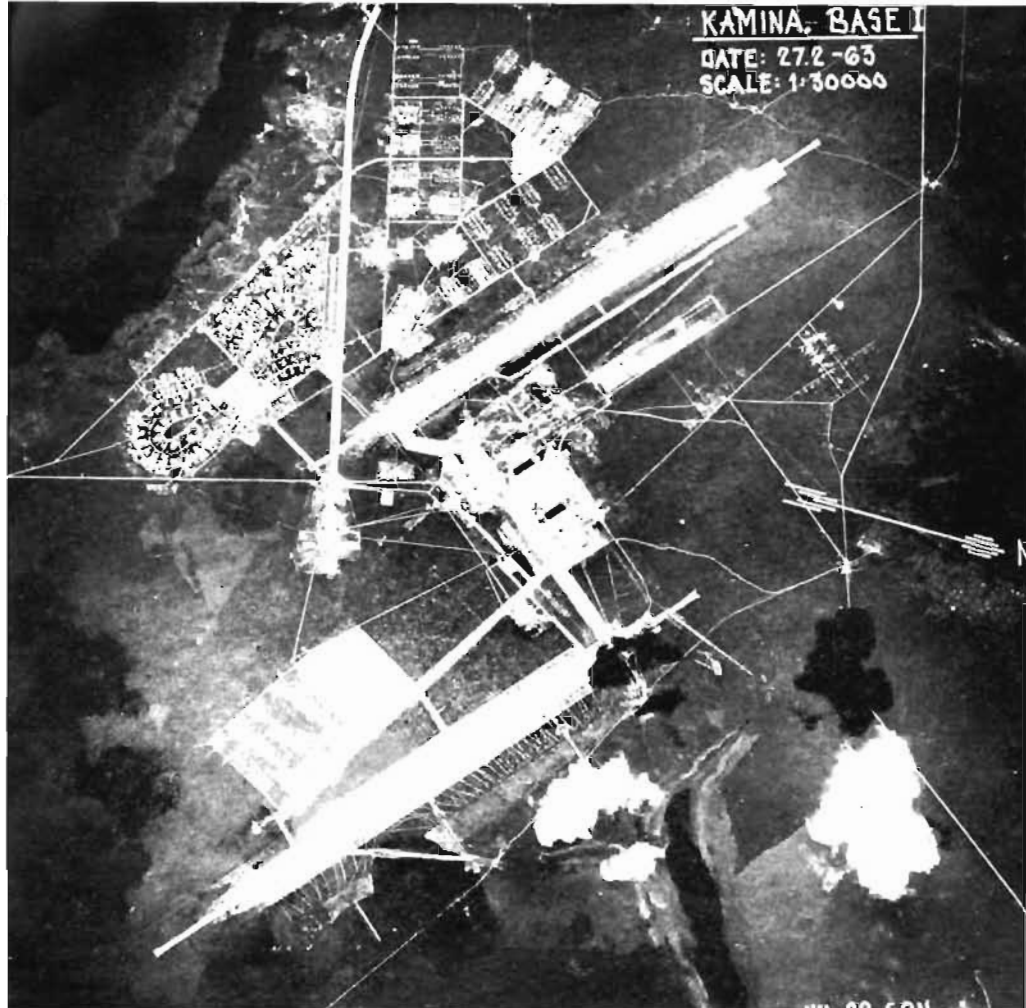
Den svenska förstärkningen bestod i ytterligare fyra J 29:or. De flygtransporterades till Kongo i början av december, monterades på rekordtid och stod klara för insats omedelbart innan striderna bröt ut. De iranska och filippinska kontingenterna hann aldrig fram.

Händelseförloppet i Elizabethville utvecklades enligt exakt samma mönster som föregående år. Katangesernas provokationer blev allt olidligare. Den 24 december utsattes FN-trupp för regelrätt anfall — utan att besvara elden. Samma dag sköts en helikopter ned.

Några dagar senare gick FN till aktion. Utgångsläget var denna gång avsevärt gynnsammare än 1961. FN behärskade hela staden med omnejd, och styrkeförhållandena var fördelaktiga.

SLÅ UT KATANGA-FLYGET!

Förstahandsuppgiften för den svenska jakt-



● Kamina-basen i lodbild från den 27 februari 1963. Kamina var bas för F22 tiden december 1961—1963. Lägg märke till parallellbanorna, båda av försvarlig längd.

gruppen var densamma som året förut, dvs att slå ut det katangesiska flyget på baserna. En sådan operation kan tyckas rimma illa med den från FN-håll ständigt hävdade tesen, att våld skall tillgripas endast i självförsvar. Så är fallet om uppdraget på sikt utförs i syfte att förhindra senare flyganfall mot egen marktrupp.

I den synnerligen intressanta militärteoretiska debatt som förts och väl alltid kommer att föras rörande frågan om hur FN skall använda sina militära styrkor är det författaren angeläget framhålla, att ett sådant resonemang — att inte skjuta förrän jag blir beskjutet — endast kan gälla markstridskrafter. I den man FN avser utnyttja flygstridskrafter måste ovillkorliga flygoperativa grundsatsar följas.

En sådan, kanske den viktigaste, är att gripa och behålla initiativet. Detta nås enklast genom att hindra att motståndaren någonsin kommer i luften, dvs att slå ut honom på baserna. Denna grundregel måste anses ha gällt i synnerhet i Kongo vid denna tid, då ju alla andra medel, luftbevakning och stridsledning etc — för att söka upp fienden när denne väl var i luften — helt saknades.

Det finns också dokumenterade bevis för att ledningen för katangaflyget planerade en motsvarande operation. Här gällde det — som alltid i flygoperativa sammanhang — att komma först och inte bli tagen på sängen.

OCH SLAGET KOM...

Den svenska gruppens personal följde dessa doktriner till punkt och pricka. På två dagar, den 29 och 30 december, uttraderades det katangesiska flygvapnet genom anfall mot flygplatserna i Kolwezi och Jadotville. Jämförelsen med motsvarande operation så gott som på dagen ett år tidigare gör sig själv.

Till och med vädret var detsamma, dvs



● Vid okkupationen av städerna Kibushi och Jadotville årsskiftet 62/63 spelade de svenska J 29:orna en stor roll. Raketerna var ett av vapnen, som här syns på Elizabethvilles flygfält... plus densinfall.



● S 29:orna eskorterades alltid av en eller två J 29:or. Nödvändigt bl a m h t navigeringssäkerheten. Det nedre flygplanet har den i Kongo tillämpade camouflagemålningen. Bilden från december 1962.



foto: FN

dåligt första dagen. Omedelbart efter anfallen kunde spaningsfotografierna verifiera att man gått grundligt till väga. I några fall kunde man också med hjälp av fototolkarnas skickliga arbete "komplettera" med anfall mot försåtligt dolda flygplan, som ej upptäckts i de första anfällen.

Den svenska jaktgruppens sista egentliga stridsuppdrag genomfördes på ett sätt som väckte berättigat uppseende i flygmilitära kretsar världen över. Endast rent militära mål anfölls, förhållandena var svåra, precision och elddisciplin var föredömlig. Med andra ord var det "ett fackmässigt arbete".

Efter detta inledande dräpdrag fanns det inte mycket mer att utträta för jaktflyget. I den operativa planen för flygstridskrafterna kvarstod dock uppgiften att vid behov ge direkt understöd i samverkan med markstridskrafterna.

TSHOMBE SLUTLIGT KNÄCKT

Den 21 januari 1962 intogs Kolwezi, under det att de svenska jaktflygplanen varnande kretsade över den soldränkta gruvstaden. Tshombes militära motståndskraft var slutligen knäckt.

Nya förhandlingar tog vid och ledde efter många sällsamma politiska kast och förvecklingar fram till dagens situation i det pinade och härjade Kongo. Att närmare gå in på detta ligger emellertid utom ramen för denna skildring.

För den svenska flyggruppens del skulle under några månader följa en angenäm och mycket intressant tid. Tillsammans med de först i månadsskiftet januari—februari anlända iranska och filippinska flyggrupperna ingick gruppen i den ånyo uppsatta "UN Fighter Wing" med huvudbas i Kamina.

Eftersom läget i Katanga ännu ej stabiliserats bestod tjänsten, liksom under mellanperioden våren och sommaren 1962 i stor utsträckning i beredskap, spanings- och "demonstrationsuppdrag". I samband härmed baserades rotar tidvis i Elizabethville och Luluabourg. För att "visa FN-flaggan" även i övriga delar av det väldiga Kongo var tillfällig basering även till andra platser planerad. Denna "rotationsplan" hann dock aldrig förverkligas.

REDUCERAD FLYGSTYRKA

Det allmänna läget i landet gick mot en långsam men klar förbättring. Militär verksamhet av sådan art att flygstridskrafter skulle behövas föreföll allt mer osannolika. Samtidigt tärde FN:s militära engagemang i Kongo hårt på organisationens finanser. Redan efter tre månaders tid var det dags att upplösa den vid det här laget sammansvetsade och smidigt fungerande internationella jaktflottiljen.

Iraner och filippiner återvände hem, och den svenska gruppen skars ned till hälften. Fyra J 29:or — de båda spaningsplanen och två av jaktplanen — genomförde i slutet av april den långa förflyttningsflygningen hem till Sverige. I motsats till nedflygningen flög man nu längs Afrikas västkust.

För den återstående lilla styrkan antog tjänsten alltmer en rent fredsmässig karaktär. Så, i augusti 1963, kom beslutet att allt FN:s stridsflyg skulle upphöra. Det ansågs bli alltför dyrbart att flyga hem även de återstående planen.

En solig dag i mitten på augusti drogs de fem återstående, av krigstjänsten slitna och ärriga 29:orna ut och ställdes upp i bushen utanför flygfältet i Kamina. Mullret från detonationerna när de sprängdes i luften vältrade ut över den oändliga savannen och nådde vida kring. Mot den blånande bergsryggen långt i fjärran avtecknade sig några fåfångt strävande mörka kors. Det var de gamla trotjänarnas förvridna stjärtpartier.

Det sällsamma uppdraget i fredens tjänst för FN var slut.

ELDPROV MED GLANS

Den flygvapenpersonal av alla kategorier som deltog i FN-uppdraget fick rika och värdefulla erfarenheter. Personalens kvalitet, liksom utbildningen, organisationen och materielen, sattes på utomordentligt hårda prov. Allt arbete utfördes under svåra och fältmässiga förhållanden. Den lilla svenska flyggruppen, alla dess avlösningsomgångar inräknade, bestod eldprovet med glans. Det svenska flygvapnets anseende stärktes och respekten för vår förmåga att i allvarstid genomföra vår uppgift i det svenska försvaret ökades.

Individerna fick vidgade vyer och fördjupad insikt i många rent mänskliga problem, här hemma vanligen betraktade som outgrundliga och främmande. Många värdefulla kontakter med utländsk flygvapenpersonal vanns till nytta för det väntande arbetet hemma.

Den svenska insatsen av stridsflyg i FN:s tjänst bidrog på ett avgörande sätt till det framgångsrika genomförandet av FN:s militära operationer i Kongo.

När flygvapnets historia skrivs förtjänar F22 en hedrad plats.

Av F22:s personal skulle några ej få återvända hem. De gav sina liv i FN:s tjänst. Deras minne skall leva. ■



● SK 16 på spaning över karg dalgång i bergstrakterna i Libanon.

Svenska SK 16 spanar och vakar för FN i cedrarnas land

– Av överstelöjtnant ROLF WESTERBERG –

★ ★ På våren 1958 uppstod oroligheter i gränsområdena mellan Libanon och Syrien. Sistnämnda land hade i februari samma år ingått förbund med Egypten – dvs Förenade Arabrepubliken. Den libanesiska regeringen hävdade inför FN att syrisk infiltration pågick inom libanesiskt territorium. ★ Inom FN beslöts att en observationsstyrka, UNOGIL – United Nations Observations Group in Lebanon – skulle upprättas i Libanon för att utreda och till FN rapportera vad som verkligen pågick. ★ ★ ★

organisationen byggts ut bestod den av sex helikoptrar, tolv flygplan och 90 man. Totalt utgjorde personalstyrkan i UNOGIL av 600 man, av vilka 81 svenskar.

När de tolv Cessna L-19A som rekviderats började anlända sändes de fyra svenska SK 16 hem.

Med denna organisation blev det möjligt att kontinuerligt hålla ett flygplan i luften, dvs varje punkt på gränsen kunde överflygas var tredje timme. Dessutom kunde ett flygplan hållas i beredskap för direkt samverkan med marken. Med helikoptrarna utfördes sambands- och observationsflygningar, och beredskap för räddningstjänst upprätthölls ständigt.

SITUATIONEN I LIBANON visade sig snart vara mer komplicerad än vad som ursprungligen motiverade FN-ingripandet. Som en följd av Suezkrisen 1956 farus brittiska trupper kvar i Jordanien. Syrien (FAR) erhöll materiel och rådgivare från Sovjet, och amerikanska medelhavsflottan uppehöll sig i östligaste Medelhavet.

Traditionella motsättningar inom Libanon mellan olika religiösa sekter, befolkningsgrupper och mäktiga släkter blossade upp i öppna fejder. I det nervösa läget förhöll sig krigsmakten, tullen och delvis polisen passiv. Detta bidrog till att allsköns laglöshet släpptes lös.

I denna miljö försvärades arbetet för de militära observatörerna – i vissa trakter tilläts de inte alls uppträda. En flygstyrka sattes därför upp, till en början bestående av två helikoptrar med norsk personal och fyra SK 16 med förare och markpersonal från Sverige. Dessa anlände den 1 juli.

med markstationer, fordon och folpatruller. Dessutom bedrevs viss utbildning och räddningstjänst.

När endast SK 16-gruppen fanns, dvs under juli–augusti, fick personalen ligga i ordentligt. Flygtider på upp till 85 tim per månad och man loggades, och behovet av förstärkning gjorde sig snart kännbart. När



FLYGSPANING DYGNET RUNT

Uppgiften för UNOGIL Air Service var att bedriva flygspaning fortlöpande dygnet runt för att fastställa om infiltration pågick över gränsen och mot kusten. Förbandet skulle flygfotografera och samverka

"BIRD DOG" IDEALFLYGPLAN

Cessna L-19A "Bird Dog" var en i det närmaste idealisk flygplantyp för dessa uppgifter. Robust, god stigförmåga, goda start- och landningsegenskaper, lång flygtid (5 tim) samt långt mellan översynerna var egenskaper som värdesattes under dessa "fältförhållanden".

Helikoptrarna var av typ Bell H 13H. Båda typerna hade utnordentlig radio-utrustning. Under de sex månader som UNOGIL verkade flögs 1.176 företag. Flygtiden blev 2.850 timmar, varav 662 med helikoptrar.

Flygtjänsten var inte riskfri. Inbördeskrig rådde i landet, och flygplanen utsattes ständigt för beskjutning från marken. Orsaken var väl mest förväxling med amerikanska flygplan, men lika ofta sköt man bara för att se om man kunde träffa...

Detta "folknöje" kunde haft ödesdigra konsekvenser — besättningarna rapporterade beskjutning 59 gånger. I nio fall blev det träff i flygplanet men i endast två fall skadades föraren. Bestämmelser för flyghöjder hade utfärdats, men det var ofta svårt att hålla en viss minimihöjd under observationsarbetet i denna alpliknande terräng.

RÖVARE OCH BANDITER ...

Nödlandningsmöjligheterna var utom i Bekaadalen i det närmaste obefintliga, och varken uppgiften eller de höga bergen tillät att man alltid kunde begagna säker flyghöjd. Å andra sidan var Cessmans landningsegenskaper så goda att man kunde sätta flygplanet utan större skador på mycket små utrymmen. Landets mera ödsliga delar genomströvades emellertid av rövare och banditer, vilket gruppen fick känning av vid ett par tillfällen.

I Libanon fanns bara två användbara

flygplatser. Beirut International och Rayak. Det fanns även ett tredje fält, Klaiate, men detta hade sprängts av syrier vid den amerikanska landstigningen.

I övrigt fanns en del mindre fält från andra världskriget, men dessa underhölls ej. Några iordningställdes nödortfött, så att man fick 300 m start- och landningsutrymme för Cessnan i fall av nöd. Arbetet utfördes av lokal arbetskraft till en kostnad av i genomsnitt 96 kr (!) per fält. En annan landningsplats ordnades på en hamnpir i Tripoli.

ROTATION PÅ ROTORER

Förbrukningen av stjärtrotorer var onormalt hög. Det blir sällan fel på en stjärtrotor, men i detta fall tillkom ett nytt riskmoment. Vid varje landning ute i byarna strömmade det till stora mängder med folk och helikopterförarna fruktade detta mer än något annat.

Barnen i hopen roade sig nämligen med att kasta sten på stjärtrotorn för att få nöjet att se denna splittras i tusen bitar. Fyra stjärtrotorer gick förlorade på detta sätt.

Operationerna pågick dygnet runt och besättningar och stabspersonal måste tjänstgöra i skift. För besättningarna blev rutinen den, att tiden delades mellan flygtjänst, stabstjänst, beredskap och ledighet. Stabspersonalen beordrades också utföra flygföretag. Denna växling mellan tjänst i operationsavdelningen och tjänst i luften var mycket värdefull — det blev ömsesidigt erfarenhetsbyte, det ökade ansvars-känslan och befrämjade lagandan.

FLYGFOTOT OVÄRDERLIGT

För att få bättre grepp på situationen under mörker behövdes möjligheter till nattfotografering. I augusti beställdes ytterligare sex flygplan typ Cessna med utrustning för nattfotografering och fallskärmsljus. Leveransen blev emellertid fördröjd, och när verksamheten nalkades slutet avbeställdes materielen.

Det främsta värdet av flygoperationerna — inte minst genom fotoverksamheten — var att man fick bevis och bekräftelser på sådant som var av vikt för FN:s rapportering, att man kunde fastställa sträckningen av nya vägar och karavanstråk — kartmaterialet var ofullständigt — och att man kunde få identifieringar.

I och med att oppositionen nådde sitt



● "Bird Dog" avlöste SK 16 och fortsatte fredsspanandet. Nödlandningsmöjlighet noll!

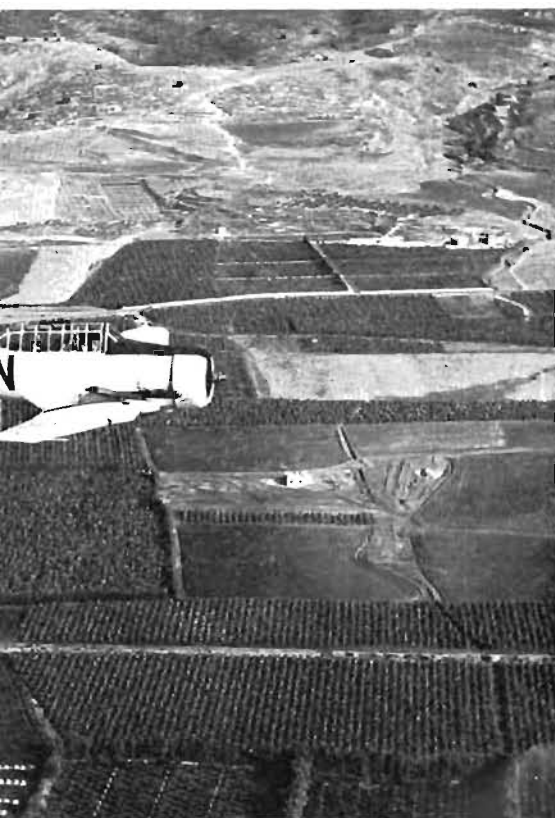
mål borde egentligen FN:s uppgift varit slut. Men genom att den gamla regeringen inte avgick och den nya inte accepterades av alla parter dröjde det innan läget stabiliserades. Förutom infiltrationskontrollen hade sålunda UNOGIL även en pacificeringsuppgift.

PACIFICERINGSUPPGIFT

I den rena pacificeringsuppgiften hade självfallet inte flygstyrkan någon utslagsgivande roll. Men det är möjligt att åsynen av de vita flygplanen, som visade sig överallt i landet, hade en lugnande inverkan.

Flygets roll var ojämeförigen störst i början. Dels torde det ha gjort intryck att det gick så snabbt att få igång flygspanning i Libanon med ett förband, som togs från andra änden av Europa, dels var detta spaningsflyg det enda medel som möjliggjorde för FN att få ett begrepp om vad som skedde vid gränserna. Det var ju en tid då observatörerna inte hade full rörelsefrihet och endast rykten och vilseledande uppgifter cirkulerade. ☐

foto:
Överstelöjtn. ROLF WESTERBERG



● Svensk SK 16 över den bårdiga Bekaadalen, där Edens lustgård (Bibeln — GT — Adam och Eva — äpplet och ormen) lär ha legat.

