

A low-angle, close-up shot of a Douglas Skyraider aircraft in flight, viewed from below. The aircraft is dark blue with a green propeller and a green light on the engine cowling. The background shows a blurred landscape of fields and trees.

DOUGLAS SKYRAIDER

TEXT OCH FOTO DANIEL KARLSSON

VETERAN MED TYNGD

Veteranflygaren John Beattie
i en AD-4NA Skyraider med
autentisk mörkblå målning
från Koreakriget.



Den var stor, tung och kraftfull som få. Douglas Skyraider togs fram som ett av de sista enmotoriga propellerflygplanen i slutet av andra världskriget. Men snart kom nya krig och med dem en glansperiod för den slagtåliga besten. I dag är Skyraider ett uppskattade veteranflygplan med mäktig pondus.

Skyraider togs fram på eget bevåg av Douglas Aircraft i USA som en ersättare för bland annat Curtiss Helldiver och Grumman Avenger till den amerikanska flottan. Det var ett ensitsigt, kolvmotordrivet attackflygplan för basering på hangarfartyg. Med stor uthållighet och lång räckvidd skulle planet kunna användas för störbombning och torpedfällning. Planet konstruerades utifrån den massiva Wright R-3350 stjärnmotorn, den största som suttit i ett enmotorigt flygplan. Maskinen gavs en konventionell, närmast ålderdomlig utformning, med stora raka vingar som var fällbara för praktisk rangering på hangarfartygen. Den första prototypen flög första gången 18 mars 1945. Andra världskriget var redan historia när de första serieflygplanen levererades till US Navy i slutet av 1946. Planet fick beteckningen AD-1.

Skyraidern var en stabil vapenplattform med imponerande last. Under vingarna fanns på vissa versioner 14 balkar för attackraketer, plus ytterligare några fästen för extratankar och större bomber närmare kroppen. Därtill upp till fyra stycken 20 mm automatkanoner. Totalt kunde runt ➔

tre och ett halvt ton vapenlast bäras med. En Skyraiderpilot uttryckte det på ett talande sätt, som också illustrerar den otroliga utvecklingen under krigsåren: i andra världskrigets slutskede krävdes fyra motorer och en besättning på 8-10 man för att släppa en bomblast – bara några år senare kunde Skyraidern ta nästan dubbelt så mycket last, med en enda pilot, och dessutom kunde man flyga avancerat med maskinen!

Det skulle inte dröja länge förrän flygplans-typen fick visa sin kapacitet. Koreakriget i början av 1950-talet blev det stora eldprovet för typen. Här bevisade den för första gången att propellerflygplanen fortfarande hade något att tillföra i krig, med en kombination av stor vapenlast och uthållighet i timme efter timme, när jetplanen för länge sedan var tvungna att lämna stridsområdet.

Sannolikt var det Skyraiderns goda insatser i Korea som gjorde att typen fortfarande var aktiv ett decennium senare, när nästa stora konflikt trappades upp. I Vietnam skulle den för andra gången bevisa att konstruktionen inte var uträknad. Stryktåligheten och dess relativa långsamhet passade bra för ett attackplan i den tuffa terrängen och med en väl dold fiende. Vid två olika tillfällen lyckades även Skyraiderpiloter att skjuta ner betydligt modernare MiG-17 jet-jaktplan, vilket måste anses som en stor bedrift.

Så småningom var dock tiden kommen även för Skyraider. Efterhand under kriget kom typen att ersättas av jetmaskiner som A-4 Skyhawk, A-6 Intruder och A-7 Corsair II. De amerikanska maskinerna överfördes i stället till det sydvietnamesiska flygvapnet, som hade börjat flyga Skyraider redan 1960. Där kämpade de på ända fram till nederlaget i mitten av 1970-talet.

Skyraidern var i tjänst länge – betydligt längre än många av de jetflygplan som ”körde om” flygplanet i tal om modernitet. De sista producerades 1957 och då hade totalt 3 180 stycken lämnat Douglasfabriken i Kalifornien. Utöver de som användes av USA och Sydvietnam, exporterades typen även till England och Frankrike.

Maskinen utvecklades kontinuerligt och byggdes i ett antal olika grundversioner. AD-1 följdes av AD-2 och AD-3 med mindre förändringar, medan AD-4 fick den mer kraftfulla motorn R-3350-26WA. AD-5 var en breddad maskin med besättningen side-by-side, två personer i bredd, i upp till två rader. Även andra versioner kunde ta flera besättningsmedlemmar, men då inne i det stora utrymmet i kroppen. AD-6 var en utvecklad AD-4 för låghöjdsbombning och slutligen kom AD-7 med ny motorversion och strukturella förstärkningar. Dessutom fanns ett antal underversioner för användning i olika roller. Utöver rena attackflygplan användes Skyraidern bland annat för elektronisk stridsföring och radarspaning. En version utvecklades specifikt för att kunna bära kärnvapen.



Dubbelt upp med Skyraider - Jean-Pierre Lafille flyger den franska F-AZFN och John Beattie den brittiska G-RADR över belgiska Zoersel.



En Skyraider kräver sin man - eller sina män - även på marken. Maskinen anses ha världens största propeller. Notera även de många vapenbalkarna under vingarna.

Som en representant för den ålderstigna kolvmotortekniken fick Skyraidern smeknamnet ”Spad”, utifrån beteckningen AD och med anspelning på den klassiska franska dubbeldäckaren från första världskriget. Detta namn används än i dag av många amerikanare när man talar om Skyraider. Ett annat vanligt smeknamn som också härstammar från beteckningen är Able Dog – en duktig och trogen följeslagare.

I dag finns ett 20-tal Skyriders som är i fly-

gande skick runt om i världen. De flesta finns av förklarliga skäl i USA, men även i Europa och framförallt i Frankrike finns några stycken. Ett par av dem kan ses på bilderna till denna artikel.

I Sverige användes aldrig Skyraider inom flygvapnet, men väl som målflygplan hos Svensk Flygtjänst. Tolv Skyriders köptes från England och byggdes om till målbogserare vid Scottish Aviation i början av 1960-talet. Ytterligare en



Vingfällningen var ett måste för hangarfartygsbasering - idag är den ett populärt trick på flygdagar.



Två veteraner i samklang, John Beattie med Skyraidern G-RADR.



AD-4N Skyraider i fransk kostym. Maskinen återbördades från Afrika på 1980-talet och har genomgått en stor renovering.

tillkom senare. Maskinerna användes i mer än ett decennium för försvarets räkning. De var försedda med en hydrauldriven vinsch som kunde bogsera olika typer av "korvar", vingmål eller pilmål. Som de flesta målflygplan var de målade i tydlig gul färg.

De svenska maskinerna hade ursprungligen levererats till US Navy, men såldes snart till brittiska Royal Navy. Där användes de som radarspaningsplan med beteckningen AEW.1

(Airborne Early Warning). De kom bland annat till nytta under Suezkrisen 1956 då de var baserade på brittiska hangarfartyget HMS Bulwark.

I dag finns tre av planen bevarade på museum i Sverige. Ett finns på Svedinos Flyg- och Bilmuseum i Halland. Det genomgår sedan flera år ett omfattande renoveringsarbete. En annan maskin finns vid Arlandasamlingarna, vars framtid är föremål för utredning. Den tredje maskinen har länge stått magasinerad och upp-

ställd utanför Flygvapenmuseum i Linköping, men lär vara på väg norrut i landet. Denna individ kan komma att restauras till flygande skick. På annat håll finns också intresse att anskaffa en flygande maskin från utlandet – så vem vet, kanske får vi höra mullret och se den imponerande uppsynen av en Skyraider i Sverige igen!

En som nyligen haft möjligheten att få flyga Skyraider är privatflygaren Gert Böll från Alingsås. Med ett brinnande flygintresse sedan barnsben, har han under tre decennier flugit i närmare 1 800 timmar både för nöje och i tjänsten.

– Hur mitt intresse för just Douglas Skyraider började är lite osäkert, men det hänger säkert ihop med mitt gamla intresse för "jänkebilar" med stora motorer. På en av mina många resor till Texas i tjänsten fick jag kontakt med en warbird-pilot som heter Stuart Milson. Han bad mig att komma upp till Dallas, och mot en summa amerikanska dollar kom vi överens om att det skulle flygas AD-5 Skyraider!

I maj 2011 var det dags. Det aktuella planet var N65164, ursprungligen en Douglas EA-1E men senare ombyggt till dubbelkommando och kallas i dag för en Douglas AD-5. Gert berättar inlevelsefullt om den mäktiga upplevelsen:

– Jag måste erkänna att det var med fjärlar i magen jag närmade mig "besten". Den är så mycket större än man tror efter att ha ➔



Gert Böll lever sin dröm - här flyger han den mäktiga breddade Skyraidern i USA.

FOTO: PRIVAT

sett den på bilder och video. Teknikerna gjorde ground-check medan jag och Stuart klättrade upp för varsin klibbiga vinge och klev in där framme. Min son Robin och hans kollega Christian satte sig där bak.

– Checklistan var inte speciellt märkvärdig, det enda som var nytt för mig var en pre-oil pump som vi startade och byggde upp oljetryck i motorn innan Stuart drog på startmotorn. När startmotorn drog tag i motorn, satt vi tålmodigt och räknade propeller-blad som passerade förbi framrutan. Efter tolv blad slog Stuart på magneterna och ett underbart frustande och rapande började där framme och rök välldde in i cockpit genom alla möjliga öppningar i golvet. Efter några sekunder kände jag att fler och fler av de arton cylindrarna vaknade till liv och ljudet blev jämnare, vilket har en speciell innebörd på en stor kall stjärnmotor. Den låter som ett stort ilsket väsen tills den blivit lite varm och går rytmiskt.

– Stuart hade visat mig hur man faller ner vingarna och jag tog tag i vredet som sitter mellan stolarna. Med ett stort smil konstaterade jag att jag för första gången i mitt flygarliv hade fällt ner vingarna på ett flygplan som var konstruerat för att flyga från hangarfartyg - en mycket speciell känsla. Jag fick äran att taxa ut till bana 15 och efter en normal before take off check, taxade Stuart ut kärran på banan. Nu började det roliga, för ljudet som uppstod när motorvarvet ökade är svårt att beskriva, det var högt och mycket djupt i tonen och hela flygplanet som ändå väger runt sju ton ristade som ett litet skolflygplan. När Stuart släppte bromsarna var det mest en känsla av en mäktig hand som drog oss framåt, motorljudet ändrades ingenting men farten ökade stadigt och säkert tills vi lättade runt 85-90 knop. Jag fick falla in stället medan Stuart drog ner motoreffekten till ett vettigt värde.

– När vi lämnat trafikvarvet på Addison fick

jag ta över och kände lite försiktigt på planet i svängar. Det var hur lugnt och stadigt som helst, det påminde väldigt mycket om en mindre tvåmotorig maskin som exempelvis en Piper Chieftain som jag har flugit en del. Området utanför Dallas har mycket trafik av mindre flygplan och taxiflyg så vi gjorde inga avancerade manövrer, utan jag fick testa ett par branta svängar och njöt i övrigt bara av känslan att få spaka en klassiker som jag har drömt om i många år.

– 45 minuter i denna härliga kärra tog slut alldeles för fort. Jag siktade in oss på Addison igen innan Stuart tog över och gjorde en carrier-break, där man kommer in över banan och bryter iväg i en brant sväng för att få ner farten. Det var mycket effektivt då vi hade ca 200 knop på mätaren under inflygningen och knappt 130 knop efter svängen. Det blåste en byig sidvind på finalen men Skyraidern kändes stabil som ett trafikflygplan och efter sättningen på huvudstället behövdes det bara korta stamp på bromsarna för att vi skulle bibehålla banriktningen i utrullningen. Efter insvängning på taxibanan fick jag åter förtroendet att trampa oss in till plattan. Det märks att det är stora tyngder det handlar om, minsta störning måste stoppas direkt, annars har man nog händerna fulla med ett tungt och motsträvt flygplan. Efter stopp på plattan gick vi genom checklistan igen och när Stuart drog av magneterna blev jag förvånad över den stora massan i motor och propeller, det kändes som minuter innan propellern stod stilla.

– Vi klev sakta ur och jag kunde inte riktigt fatta vad jag hade varit med om innan Stuart klappade mig på axeln och sa: "You did great, I'm sure I will see you again!" Det hoppas jag verkligen, det var en upplevelse och jag kan knappt vänta till jag får klappa gamla N65164 igen, avslutar Gert Böll.



Cockpit i den ensitsiga versionen.



SPECIFIKATION
DOUGLAS SKYRAIDER AD-4W

(Svensk Flygtjänst)

DIMENSIONER

Spännvidd 15,5 m

Längd 11,8 m

Höjd: 4,8 m

VIKTER

Max. startvikt 8 500 kg

PRESTANDA

Besättning: 2-3 personer

Max. fart 525 km/h

Max. höjd 8 700 m

Max flygsträcka: 840 km

MOTOR

Wright Double Cyclone R 3350-26 WA

Motoreffekt 2 700 hk

G-RADR opereras av brittiska Kennet Aviation och har återfått exakt den målning och märkning som maskinen hade i Korea.

FOTO: PRIVAT



Här ska flygas! Gert Böll redo för uppdrag med N65154 i USA



Mission completed. Gert vid den mäktiga Skyraider-propellern.

FOTO: PRIVAT