Katten som bet sig själv i svansen



Vapentester kan gå lite hur som helst, och näst efter jungfruflygningar med nya flygplan är den typen av tester de mest riskabla. Allt det där visste Grummans testpilot Pete Purvis när han tryckte på avtryckaren. Men att han mindre än en minut senare hängde i fallskärm över det glittrande Stilla havet och såg sin F-14 splittras mot vattenytan, var ändå något av en överraskning för honom.

TEXT OCH ILLUSTRATION **STEFAN LÖFGREN**

Jag ringer Pete i hans hem i Kennebunk, Maryland. Jag har hört talas om det här katastrofala robottestet tidigare, men nu vill jag höra Pete själv berätta hur det gick till.

En del lever farligt. Att flyga 101 stridsuppdrag för US Navy över Vietnam i en F-4 Phantom är ingen lek. Att vara testpilot för Grumman är inte heller ett vidare vilsamt eller händelselöst jobb. Pete överlevde båda uppgifterna, och han har ett och annat att berätta.

För knappt fyrtio år sedan var F-14 Tomcat framtidens jaktflygplan för den amerikanska flottan. Ett fullspäckat testprogram omgärdade den nya flygplantypen, och sommaren 1973 pågick vapenproven för fullt med flygningar från Naval Missile Center, Point Mugu i Kalifornien. Skjutområdet låg över Stilla havet, rakt väster om Los Angeles. Testprogrammet för robotseparationer hade gått smärtfritt så här långt. Inga större överraskningar. Pete och hans RIO, Radar Intercept Officer, Bill Sherman fick en noggrann genomgång av testkoordinatorn för F-14A prototyp nr 6. Det gavs klartecken för nästa flygpass. Följeflygplan med fotograf ombord var en F-4 Phantom från test- och utvärderingsdivisionen, VX-4.

Laddade med en AIM-7E Sparrow robot under kroppen på sin F-14 startade de för att genomföra ett separationstest. Det var alltså inte robotens förmåga att träffa andra flygplan som skulle kontrolleras, utan hur den separerade från flygplanet vid robotskottet. Den var placerad i en ”tunnel” mellan motorerna där två av robotens fenor, en bak och en fram, sticker in i flygplanskroppen. Dagens provskott skulle förhoppningsvis ge erforderliga data för att visa robotens beteende vid separation på relativt låg höjd, i fart Mach 0.95, med 0 g. För att sparkas loss från sin plats under flygkroppen har roboten hjälp av två små ”fötter”. När piloten trycker på avtryckaren aktiveras separationsförloppet och en liten sprängladdning i vardera ”foten” ser till att roboten lossar.

Med provflygplanet på rätt plats, med rätt fart, höjd och g-belastning var det bara för Pete att trycka på avtryckaren. Det var nu det började bli riktigt spännande. Roboten kom farande under flygkroppen med en eldkvast efter sig. Vilt snurrande och spridande metallfragment dök den upp i Petes vänstra ögonvrå.

-Det första jag tänkte var: Det där ser konstigt ut! Jag ger mig katten på att vänster motor kommer att suga i sig av de där metallbitarna. Sedan tändes en hel hög med varningslampor i cockpit.

Följeflygplanet rapporterade först att det läckte bränsle, sedan att det slog lågor ur den sargade Tomcaten. Pete kämpade med en brandvarning från vänstermotorn, men det var bara en av många felindikeringar som tänts upp på instrumentpanelen. Ett par av dem hade att göra med styrsystemet.

-Just som jag skulle stänga av vänstermotorn gjorde flygplanet en våldsam rörelse uppåt med nosen. Jag satt plötsligt framåtvikt med 10 g i belastning och insåg att jag tappat kontrollen över läget. Men jag nådde varken utskjutningshandtaget ovanför huvudet eller reservhandtaget mellan benen. Jag skrek åt Bill att skjuta ut sig, och när belastningen släppte lite var det någon av oss som lyckades starta utskjutningsförloppet.

Från avfyrning av Sparrow-roboten tills Pete och Bill hängde i fallskärmarna tog det endast 39 sekunder. Fullt nos-upp kommando orsakades av en avbrunnen styrlänk i höjdstyrverket.



Tomcat nummer 6 cirklade herrelös mot Stilla havets vågor med en plym av rök och eld efter sig. Hängande under fallskärmen såg Pete sin kärra splittras mot vattenytan. Följeflygplanet låg kvar och cirklade så länge bränslet räckte, sedan återvände F-4:an till Point Mugu. Räddningshelikoptrarna var snabbt på plats och plockade upp de två omskakade testflygarna. Så slutade den arbetsdagen lyckligt, trots allt.

"Hängande under fallskärmen såg Pete sin kärra splittras mot vattenytan"

Bitarna av provflygplan nr 6 fick ligga kvar på havsbotten. Film och mätdata kunde berätta tillräckligt för att reda ut händelseförloppet utan hjälp av en haverikommission. Det var ganska uppenbart att roboten inte lämnat flygplanet på rätt sätt. Den satte fart längs Tomcatens buk som fick ta stryk när AIM-7:an skrapade i och skalade av sig både styrfenor och andra delar. Luftströmningen i "tunneln" mellan motorerna var en av orsakerna till robotens uppförande. I ett visst fartregister tryckte den upp nosen på roboten efter separationen. Robotens egen autopilot fick modifieras för att dämpa störningen, och i "fötterna", som sparkar bort roboten ur sin upphängning, monterades starkare laddningar. Och Petes förtroende för F-14 efter händelsen?

-Vi hade inga fler allvarliga incidenter vid vapentesterna. Modi-fieringarna tog hand om problemet. Jag älskade F-14! A-versionen hade lite för dålig dragkraft, men de fixade till det i F-14B/D som fick GE F110-400.

Innan vi lägger på måste jag få veta – Var det någon som fick in en träff på dig över Vietnam?

Pete skrattar -Nja, jag återvände flera gånger med hål i flygplanet, men nedskjuten blev jag aldrig. Den enda som lyckats skjuta ner mig, det är jag själv.