

När det nya flygplanet levererades till Krigsflygskolan på Ljungbyhed 1966 var det efter en allt annat än problemfri utprovningstid. De två franska Turboméca Abisques som valts för framdrivningen var helt nya och behövde modifieras kraftigt för att fungera enligt Flygvapnets krav. Motorerna var i svagaste laget och start- och stigprestanda var faktiskt sämre för SK 60 än för den gamla SK 28 den ersatte. Det blev i viss mån ordning på det 30 år senare då motorerna byttes till de starkare Williams-Rolls FJ44-1C (RM 15). Men tills dess fick man nöja sig med Turbomécas båda "fuel-to-noise converters"!

Tregruppen "Three ship Monster 119"

taxar ut till Malmens bana 19 och ställer upp för start. I tät formering påbörjar vi stigningen genom moln. Min instruktör Jesse visar mig de riktmärken som används för att ligga rätt i förbandet. På 8500 meters höjd planar vi ut. Dragkraften i motorerna är begränsad här uppe, och det gäller att se varje liten tendens till lägesförändring. Reagerar man för sent är man hopplöst efter, och det tar plågsamt lång tid att komma tillbaka på plats. Jesse är inte sen att påpeka det. Jag får använda maximal koncentration. När vår gruppchef startar den avancerade flygningen inser jag det kloka i att lämna över till Jens en stund och låta proffsen visa hur det skall gå till.

SK 60 är ett lättfluget flygplan, både under normal- och avancerad flygning. Man behöver inte brottas med några tunga spakkrifter, och när jag provar några avancerade manövrar känns de tämligen enkla att genomföra. Bara man håller lite koll på ingångsfarterna, för så där värst mycket extra kraft kan man inte förvänta sig från motorerna på hög höjd. Det gäller att hantera energin rätt i vertikalflygplanet. Någon efterbrännkammare att rädda läget med finns inte.

Efter det avancerade programmet går vi ned på låg höjd för att få lite fartkänsla. Det är förhållandevis lätt att flyga riktigt lågt med SK 60. I det fartområde den opererar, runt 600 km/tim, flyger den stabilt och fint. Man sitter lågt i flygplanet så till vida att det inte finns så mycket flygplan under rumpan. Lite som en go-kart! (I Viggen, till exempel, sitter man ju betydligt högre.) Kärran har varit attackmaskin en gång i tiden. Systemet är nedlagt, men historierna från den perioden lever än.

I rollen som lätt attackflygplan kunde SK 60 utrustas med två kapslar 30 mm automatkanoner, akan. Ofta deltankades flygplanet med endast 70 % bränslemängd för att prestanda skulle förbättras något med den tunga lasten. Starterna kunde vara nog så spännande då motorernas dragkraft reducerades under varma somrardagar. På militära flygplatser

UNIFORMERAD SLITVARG



Saab 105 skulle egentligen blivit en affärsjet. Saab skissade på en sådan i slutet av 1950-talet, samtidigt som Flygvapnet letade nytt skol/lätt attackflygplan som ersättare för J/SK 28 Vampire. Eftersom färdiga flygplan på marknaden antingen var för dyra, eller helt enkelt inte uppfyllde specifikationskraven, fick Saab jobbet att bygga det som skulle bli SK 60.



fanns alltid ett rest utrullningshinder i den bortre banändan. Flygledaren satt ofta med fingret på knappen som fällde ner hindret när lätta attacken startade mot det. Så marginellt kunde det vara att komma i luften.

Bosse Engberg flög SK 60 från F 16 i Uppsala under slutet av 1980-talet. Han berättar om en akanskjutning som inte gick helt enligt planerna.

-Vi startade rote från F 16 och jag hade en meteorolog med mig som passagerare. Skjutmålet låg vid Rossholm dit vi flög på lägsta höjd. Innan vi ens kommit fram till målet kolliderade jag med en mås som gick rakt in i vänster motor. Det blev tvärstopp på den direkt! Jag steg till ungefär 500 meter på överskottsfarten och vände hemåt med fullgas på den gående motorn. Det var tungt att hålla sig flygande i sommarvärmen och jag bestämde mig för att fälla akankapslarna. Om jag skulle behöva kasta dem i ett sent skede riskerade jag att fälla dem på E 4:an, som går helt nära flottiljen. Jag valde en sjö som hade framför mig när jag flög mot F 16. På så sätt skulle de inte utgöra någon risk när de kom neddimpande. När jag fällt de fullladdade kapslarna flög kärnan betydligt bättre och landningen blev odramatisk. På väg in på divisionen stötte jag på flygvapenchefen som hade flygtjänst hos oss den dagen. Han undrade om "det verkligen var nödvändigt att fälla kapslarna?" Jag svarade att det var det, hellre än att riskera att de ändå måste fällas strax före landning och hamna på en buss med skolungar på E 4:an! Kapslarna återfanns faktiskt, för det visade sig att jag fällt dem alldeles i kanten på sjön där de förblev synliga.

RM 15 är utrustad med APR, Auxiliary Power Reserve, något som Bosse inte hade tillgång till med gamla motorn. Motorerna effekt är "nedskruvad" vid normalanvändandet, men i en nödsituation, till exempel om en motor stannar i ett kritiskt flygskede, kan man med APR få 10 % mer dragkraft på den gående motorn.



Major Per Brodd håller fastbindningsövning med författaren i hangaren före flygning. Side-by-side arrangemanget har stora fördelar vid skolflygning och när man jobbar ihop med navigatör.

En annan egenhet, som även den gör sig påmind under varm väderlek, är att kärnan snöar ner de ombordvarande! Klimatanläggningen skulle kunna beskrivas som tämligen digital. Det är ett eller noll som gäller. Antingen är det stekhet eller iskallt. Om sommaren jobbar kylturbinen med varm ytterluft som innehåller mer fukt än kall. Den levereras till piloterna nedkyld till en frisk, snöblandad luftström. För förstagångspassageraren ser det hela minst sagt suspekt ut, men man vänjer sig. Nämnade kylturbin jobbade för övrigt inte helt i harmoni med de nya Williamsmotorerna då dessa infördes. Den nya motorn drev upp turbinen i överljudsfart, och efter tre fall av turbinsprängning

fick Flygvapnet nog och ställde flygplanen på backen. När turbindelarna lämnade flygplanet genom skrovplåten skedde det i farlig närhet av roderlinorna! Som en säkerhetsåtgärd kläddes kylturbinen med en skyddande "kevlarstrumpa" och man monterade en strypbricka som reducerade luftflödet till turbinen. Därmed var problemet löst.

Österrike köpte också "105:an". Saab erbjöd en exportversion, 105 XT. Det är i stort sett den som senare blev österrikarnas Saab J 105 OE. I den utvecklar två General Electric J85 hela 1290 kp vardera mot 742 kp för Turbomécan. Motorn från Williams ger cirka 840 kp. Uppgraderingen av motorerna på SK 60 i Flygvapnet var en viktig åtgärd för livslängden av typen som sådan. Frågan är hur länge den håller måttet?

Nya skolflygplan är mycket dyra, och skall SK 60 ersättas måste man välja ett alternativ som står sig många år framöver. Men även om prisappen blir saftig så kan man inte komma ifrån att det ändå är billigare att öva i ett skolflygplan än i ett stridsflygplan. SK 60 har hängt med sedan 1960-talet och vissa individer kommer förr eller senare att visa tecken på lång och trogen tjänst. Slitage, eventuell begynnande utmattning. Sådant som drabbar alla hårt använda flygplansskrov förr eller senare. En del individer kommer att klara sig längre än andra, men flygplanparken kommer att tunnna ut, och till slut måste omfattande åtgärder vidtas för att hålla maskinerna i luften. Något som även det kostar stora sum-

FAKTA SK 60

- Inofficiellt höjrekord med gamla motorerna är 12 080 meter.
- Inofficiellt höjrekord med de nya motorerna är 11 300 meter.
- Max. flyghöjd med den fyrsitsiga versionen är 6 100 meter. Då är "höjden" i kabinen 3000 meter och man slipper använda syrgas.
- Under 8000 meter är Williamsmotorerna pig-gare än Turboméca var, men över 8000 var det bättre drag i de gamla!
- Stallvarning presenteras artificiellt, som vibration i vänstra pilotens högra sidroderpedal.
- Det svart/vit randiga fälten på vingarnas framkanter är till för att se om det bildats is.
- Nästa år är det 50 år sedan SK 60 flög för första gången.
- Bland Flygvapnets nuvarande flygplan är det bara TP 84 Hercules som varit med längre än SK 60.
- Enligt en förare som flugit 105 XT är prestanda ungefär som en Draken med släckt EBK.
- Katapultstolarna är vinklade några grader ifrån varandra, så man inte krockar om båda skjuter ut sig samtidigt.



Fokus på riktmärkena under formationsflygningen. Man vill inte tappa bort sin rofeschef i moln.



"Innan vi ens kommit fram till målet kolliderade jag med en mås som gick rakt in i vänster motor. Det blev tvärstopp på den direkt!"



Återflygning för rotelandning på Malmen.

mor. SK 60 har modifierats flera gånger under sin livstid, bland annat med nya motorer och ett förbättrat räddningssystem. Ny avionik kommer 2012, tillsammans med en del förbättringar bland varningssystemen ombord. Dessutom går man över från metrisk instrument till fot och knop. Det är den standard som gäller i övriga Europa.

Det talas just nu om att byta ut SK 60 runt 2017-18, men ingenting är ännu bestämt. Överstelöjtnant Johan Medin på Högkvarteret förklarar:

-Det är egentligen två frågor som vi jobbar parallellt med nu. Dels måste vi fråga oss om vi skall ha en egen flygskola över huvud taget, och i så fall, vilket flygplan skall vi ha? Flygskolefrågan bör vara utredd inom två år. Om vi skall fortsätta att utbilda våra piloter i Sverige gäller det att bestämma sig för rätt skolflygplan. En kravprofil måste skrivas. Det är i så fall inte alls säkert att SK 60 behöver bytas ut 2017 utan kan användas några år till. Allt hänger på vad vi vill att flygplanet skall kunna göra.

Framtidens skolflygplan skall kunna fungera dels som grundskolbänk, och kanske även kunna användas som avancerat träningsredskap inför kommande stridsflygutbildning. Det beror på vilken nivå man väljer. SK 60 flyger fint, sannolikt i många år till, men



Rote ur 3.div/F 21 i dalen Kaskasavagge i närheten av Kebnekaise. Ett av beväpningsalternativen för lätta attacken var tolv stycken 13,5 cm raketer. (Akrylmålning av Stefan Löfgren)

den fungerar i så fall bäst för grundskolning. Modernare skolflygplan kan erbjuda presentationssystem liknande dem i Gripen. Head-up display, "glas-cockpit" och utrustning för att registrera flygpasset för senare analys.

Den förestående Gripenaffären med Schweiz fick många att börja spekulera i vad för motköp som kan bli aktuella. Schweizarna tillverkar ju Pilatus PC-21, ett modernt skolflygplan med framtida potential. Men för Johan Medin finns absolut ingen självklar kandidat till platsen som ny skolmaskin.

-Vi har sett oss omkring lite. Ett antal tillverkare har visat upp sig, men vi har ingen särskild kärna i fokus. Vi måste ta reda på


mera om vilken ambitionsnivå vi skall ha på flygtränningen. Åter igen är det kravprofilen som måste fastställas. Vad vill man ha ut av flygplanet?

Dags att göra sig landningsklar. Jag reducerar farten med hjälp av luftbromsen. Fart under 400 km/tim. Landställ ut och ett steg klaff. Farten får långsamt minska till 275, sedan faller jag ut full klaff.

Siktat på 210 km/tim över bantröskeln, och strax före sättning drar jag av till tomgång. Man sitter ganska nära marken i en SK 60, så det gäller att tänka ut lämplig utflytningshöjd utefter det. Hellre låta kärnan komma ner lite

halvmjukt än att riskera för högt nosläge i en alltför markerad upptagning.

Det blir godkänt av Jesse, trots en relativt frisk vind från sidan. Jag är ovan vid att hitta rätt läge för aerodynamisk bromsning, AD. Fegar lite för att jag är rädd om stjärten så Jesse får instruera mig i hur högt jag kan hålla nosen. Det spar en hel del på bromsarna att hålla AD-läge tills farten gått ner. Vid 150 km/tim är det lagom att sätta ner noshjulet.

Skolbänk, attack-, spanings och sambandsflygplan och, ej att förglömma, väderkärnan alla meteorologer spanat ifrån under så många år. Någon affärsjet blev det aldrig av "105.an", men väl en uniformerad slitvarg. 



Fyrsitsare i sättningsögonblicket. Föraren använder alltid hjälm och mask, men det räcker med head-set för passagerarna.