



KALMAR flygflottiljs profil och anda

★ ★ Under tidigare år i flygvapnet – undertecknad kan överblicka 30 – hade flottiljerna ofta en egen profil. Be lägenhet, flygplantyp och chefer satte sin särprägel på verksamheten. Idag medför enhetlig flygmateriel, taktik och utbildning att vi blivit mera likriktade... dock utan att man behöver se något negativt i det. Vi är i stort sett lika effektiva och rutinerade i hela vapnet. Har F12, i ett alltmer centralstyrt och rationaliserat samhälle, någon egen profil? Knappast, om man söker efter något unikt. Men sammantaget finns ett antal förhållanden som medverkat till det något diffusa begreppet F12-andan. ★ ★ ★

Det sydöstra hörnet av vårt land betraktas av en del som en avkrok av Sverige. Det stämmer kanske om man räknar i järnvägstider. Men med Fokker F-28 (Linjeflygs nyköpta twinjet) ligger Kalmar 40 min från Bromma, enl tidtabellen. Om vi idag betraktas som en aning isolerade beror detta sannolikt mera på att innevånarna tycker att det inte finns någon anledning att åka härifrån, än att folk inte kommer hit. Sedan Ölandsbron tillkommit och givit Kalmarbygden ytterligare en profil (utöver slottet), har än flera svenskar och utlänningar styrt sina färder (läs bilar) hitåt. Trafiken på de nypermanentade men smala ölandsvägarna är stundtals enorm och har medfört inte oväsentligt ökade arbetstillfällen för traktens bilreparatörer.

På samma sätt som till exempel i Östersund och Karlsborg har emellertid här utvecklat en påtaglig sammanhållning bland innevånarna – sannolikt framvuxen ur det avskilda läget. Detta återspeglar sig i en utpräglad lokalrekrytering vid flottiljen och en stark knytning mellan förband och bygd. Genom sitt läge och sina historiska erfarenheter har också folk i gemen en klart positiv inställning till försvaret, vilket inte minst framgår av frivilligorganisationernas livliga verksamhet. När en eventuell nedläggning av F12 diskuteras

har också bygdens förtroendemän och enskilda enade stått upp till flottiljens försvar. Till och med klagomålen på flygbuller har slutat.

Utöver denna grundförutsättning – ett starkt samband mellan bygd och flottilj – finns flera andra positiva faktorer.

◆ ◆ F12 har ett förnämligt övningsområde. Direkt efter sväng ur trafikvarvet befinner sig föraren i ett från civil flygtrafik ostört område. Övningarna kan direkt påbörjas i den rätta miljön, dvs på låg höjd över hav och med de ledningsresurser som skall utnyttjas i krig. Detta betyder effektivt utnyttjad flygtid och bra övningar. Området åt sydost är också särskilt intressant m h t förekomsten av främmande flyg och båtar. Här sammanträffar öst- och västmaktsflyg med dito neutralt under som regel respektfullt hövliga former.

Det förefaller som om flottiljens resurser och förutsättningar lockar allt flera besökare från flygvapnets förband utöver de som är engagerade i beredskapstjänst. Detta är naturligtvis glädjande och förhoppningsvis skall besökaren uppleva F12-andan som något positivt. En anda är ganska svår att definiera. Möjligen kan den uttryckas som en strävan att uppnå hög effektivitet genom god stil, medansvar, sammanhållning, arbetsglädje och vänlighet. ■

Fritz Crona

Foto: Boris Erixson

F12

★ ★ Öland är "helt annorledes än de övriga Sveriges provinser" sa Linné. Annorledes pga havet och kalkstenen. Öland är alvaret, där kalkberget går i dagen eller täcks av ett mycket tunt jordlager. Det finns många alvarområden på ön. Det mest oförljkeliga är Stora Alvaret på södra Öland, 4 mil långt och 1 mil brett. En trädlös kalkstensstepp där luften dallrar över hållmark och gräshed under varma somrardagar. En alvarvandring en sådan dag är en skönhetsupplevelse, som man unnar alla Ölands-besökare. ★ ★ ★

... väktare dag och natt som älskar Öland varsamt

Det finns naturligtvis mer än alvar på Öland. Där finns bördig jordbruksbygd, lövskogsområden och längst i norr ett barrskogsområde. Där finns också en säregen flora med bl a ett trettiotal orkidéer.

Öland är ett gammalt kulturlandskap. Fornlämningarna är talrika – gravfält, runstenar och 16 fornborgar. De oändliga stengärdsgårdarna, de 400 väderkvarnarna, radbyarna och sjöbodarna är sådant som också är Öland.

◆ ◆ För gemene man är Öland ett begrepp för sommar och sol, för bad vid långgrunda sandstränder – semesterlandskapet framför alla, rikt på sol,

fattigt på regn. Redan kring sekelskiftet kom badgäster till ön. Förra sommaren besöktes Öland av 1/2 miljon turister. Nu har bron gjort ön än attraktivare. Årets besökssiffra blir kanske bortåt 2 miljoner (en gissning).

Tål Öland en sådan turistinvasjon år efter år? Hur går det för den solvända som på alvaret har sin enda växtplats på jorden? Blir det några Arontorpsrosor kvar? Hur går det för Blåelden på Neptuni åkrar?

Öland tål turistinvasjonen, tror och hoppas man. Vissa rara blommor har fridlysts, bilkörning på alvaret är förbjuden. Resten skall man klara genom att försöka lära alla och envar att "älska Öland varsamt".

◆ ◆ Vi på F12 som har Öland så nära känner att vi måste ta hänsyn till ön, dess befolkning och turister. Och vi vill gärna be övriga förband att med oss hjälpa de miljoner människor som besöker Öland om somrarna "att älska Öland varsamt", genom att låta dem rofyllt få ströva omkring på alvaret eller njuta av Öland på annat sätt utan störande flygplanbuller. Det går... om viljan finns!

Vi har ett utmärkt skjutmål i kanten på Stora alvaret – vi lånar gärna ut det vid andra tider än under juni, juli och augusti. Men kom då ihåg: Älska Öland varsamt – även i och från luften!! ■

Rolf Sjöholm



★★ Flyget idag ställer allt större krav på vädertjänsten. En förutsättning för att denna skall kunna ge bästa möjliga produkter — bl a flygprognoser — är att det finns kunniga och ansvarskännande väderobservatörer. Dessa poster fylls på försvarets väderstationer av värnpliktig personal. Detta kräver en omfattande och kontinuerlig utbildningsverksamhet, vilket är huvuduppgiften för flygvapnets väderskola — VÄDS. Denna skola är baserad på F12. ★ Att även annan utbildning förekommer framgår av följande skildring av vad som kan hända "en dag på Väderskolan". ★ ★ ★

En dag på VÄDS



◆ Från simulatorsalen. De första övningarna i "obsning" sker i simulatorm. Eleven i förgrunden avläser temperatur, lufttryck, vind m m.

Reveljen 06.15 utlöser genast aktivitet på skolan. Biträdande kompani dagbefälet — en av eleverna — konstaterar med en känsla av olust att dimman står tät utanför. Han skymtar inte ens konturerna av "sjukan" ca 180 m därifrån. Färdigklädd går han en runda på det övre våningsplanet för att ruska liv i dem som somnat om. Åtta av de 69 kamraterna i grundkursen får handgripligen väckas på promenaden från lucka till lucka. — Värnpliktiga meteorologer (10 man) och gruppbefälskursen (20) — förlagda i byggnader i närheten av väderskolan — gör sig i ordning för dagens övningar.

Nu råder full aktivitet. Efter att ha inlagt morgonmålet utrustar sig alla enl dagsprogrammet. Gruppbefälskursen skall ut på övning till flygbas och står uppsälda i full stridsutrustning 07.00. De har väckts redan en halvtimme före revej. Buss och transportbilar avgår 07.10.

Lätt dimma. Sikt 600—800 m.

Värnpliktige meteorologen väntar 07.35 i sin specialsäl på sin huvudlärare, som idag skall fortsätta analys av väderkartor och delgivningsövningar i grupp. Från kl 12.00 och tre dygn framåt skall dessa elever medverka som VM (vakthavande meteorolog) på övningsväderstation (ÖVS). Grundkursens tre plutoner skall denna dag ut på olika aktiviteter. — 1:a plutonen, utrustad för fältskjutning och handgranatkastning, står 07.40 uppställda på planen utanför skolhuset. Efter avlämning och kort ordgivning avreser plutonen med truppbefäl (20+2 man) till flottiljens övningsplats Vinterbo (3,5 mil söder om Kalmar).

2:a plutonens lärare har i vädersimulatorn kopplat in en "obs" med bra väder men med mycket låg temperatur, $-24,8^{\circ}$. Det är inte utan att eleverna huttrar till trots att temperaturen i rummet är $+20^{\circ}$. — 3:e plutonen har under förmiddagen förberedande övningar till praktisk tjänstgöring på de två övningsväderstationerna som används på VÄDS. En av dessa ligger i skolbyggnaden, den andra i kanslihuset (= gamla TL-tornet).

◆ ◆ Plutonens lärare har just på "rutinen under ett väderdygn" hunnit fram till vad som är att göra strax innan 07.30 under vardagar. Då startar ordinarie rapportering av basväder. Eleverna har börjat dagens lektioner med att göra exempel på både SYNOP, METAR, QAM och basväder samt markering av hålkort.

Kl är 08.55. Solen bryter fram genom de mycket låga dimmolnen och sikten blir snabbt bättre.

Eleverna får i uppgift att göra en ny basväderrapport — nu på det verkliga vädret. Från kl 12.00 och 24 timmar framåt skall plutonen nämligen bemanna ÖVS, vilka har i stort sett samma utrustning som flottiljernas väderstationer. Halva styrkan i taget arbetar. Schemat är indelat i 6-timmarspass. Varje man får således 12 timmars övning under samma förhållanden som på en av försvarets väderstationer. Under den sex veckor långa grundkursen finns utrymme för fyra 6-timmarspass per man. Mättjänsteleverna, som annars brukar öva radiosondering, skall i dag lära sig vätgasgeneratoren och få den demonstrerad vid en vätgasframställning.

Ute på krigsbasen har gruppbefälseleverna — efter en rundtur på basen — upprättat en väderstation och bemannat tillkärnan med basväderobservatör. Rapporteringen är redan igång. "Radiosondörerna" på denna kurs har satt upp en radiosondstation och har också kommit igång med sin verksamhet. En vätgasfylld ballong med vidhängande radiosond stiger redan 09.20 med ca 300 m/min upp genom atmosfären och levererar uppgifter om temperatur, fuktighet och lufttryck till mottagaren. 09.37 passerar ballongen just 5 km höjd. Den signal som tagits emot från bimetalltermometern i sonden visar sig sedan innebära -20° . Fuktigheten är 30 proc. Ungefär halva styrkan är avdelad för markförsvaret — ett motståndsnäste blir utbyggt och bemannat. Spaningen efter den "lede fi" är kanske befogad... I Vinterbo har 1:a plutonen just ätit den medhavda lunchen: Pyttipanna, bröd, mjölk och äpple. Fältskjutningen är avslutad med gott resultat, hade fänri-



◆ Vid termometerburarna. En övningsobs börjar med avläsningen i termometerburen.

ken sagt. Flera av eleverna biter betänksamt i de saftiga äpplena. "Hur är det egentligen att kasta en skarp handgranat"? — Klockan är 12.30 och ännu är det beordrat vila i 20 min till.

En kraftig regnskur drar 13.45—14.20 fram över övningsplatsen.

Halva plutonen har kastat sina handgranater. Övriga beordras fram. Tio våta "kråkor" dyker fram ur skogsbrynet.

Solen tittar fram bakom Cumulusmoln och molnrasor.

◆ ◆ Regnklädererna åker av. — "Nio man till värnet och en man fram". Fän-

riken och en man står i kastbåset. "Visitera handgranaten". "Aptera handgranaten". — "Handgranat färdig". "Handgranat — eld". De två kastar sig snabbt ned i skydd. Grus och splinter yr över deras huvuden.

Gruppbefälskursen har 11.15 avverkat förmiddagspasset på krigsbasen. En grupp på två man spanar från ett luftbevakningstorn. De disponerar över en basradio — liksom även de övriga enheterna i övningen.

Ordern är "fältmässig utspisning". Posten i nästet upptäcker en mindre spaningspatrull. Nästchefen beordrar stridsberedskap I. Och alla slänger vad ▶

◆ På krigsbasen. Två av gruppbefälseleverna sätter upp termometerburen med instrumentutrustning.



► de har för handen. Endast vakthavande är kvar på VS. Nästet blir snabbt besatt. "Fi" skjuter in sig med granatkastare (knallskotten smäller överallt). — Första anfallet misslyckas.

Krigsbasen har haft 8/8 St (dimmoln) hela förmiddagen. 12.25 rapporteras från luftbevakningstornet:

"sikt 3500 m, molntäcket börjar spricka upp".

Under eftermiddagspasset på flotttiljens skjutbana förövar 2:a pluton och radiosondgruppen prisskjutning. Många av radiosondörerna minns med en viss spänning vätgastillverkningen på förmiddagen. De berättar för kamrater i 2:a plutonen. "En packning sprack sönder. Det smäll som ett pistolskott. Det

bandspersonalen skaffat fram i signalstationsvagnen: faxkartor, en flygväderprognos från F12, TAF (flygplatsprognoser) m m.

På övningsväderstationerna "störs" rutinarbetet emellanåt av att huvudläraren eller någon av den flygande personalen beställer en briefing. VM, dvs en av meteorologeleverna, effektuerar dessa klart och säkert. 3:e plutonens elever har kommit in i rutinen med SYNOP varje timme, METAR varje halvtimme, QAM, hålkort, inritning av 13-obsar och utläggning av TEMP (resultat av radiosonderingar).

Allt detta och många basväderförändringar pga kallfronten har blivit en riktigt nyttig övning för de blivande vä-

tittar på TV. De flesta lägger sig tidigt efter dagens såväl spännande som trötta övningar.

Arbetet på de båda ÖVS fortsätter. Nytt folk går i tjänst kl 18.00. Tolv man arbetar till 24.00 då avslösning sker. Nat- ten lovar lugnt väder.

Svag vind. Klart. Under efternatten strålningsdimma, högst 2 m, s k låg dimma.

En dag på "väder" tar aldrig slut...

VÄDerSkolan 1973

Så livfullt skildras verksamheten vid VÄDS av en som varit med nästan sedan skolans tillkomst 1951, 1:e metass **Curt Bohnstedt**. Det var på F2 i Hägernäs det började. 1962 kom VÄDS till F12, där skolan kom att inrymmas i en av kasernerna. I dag är VÄDS kapacitet fullt utnyttjad. Skolan har egna förläggningsplatser för 72 vpl elever, tre lektionssalar för ca 20 elever samt två salar för ca 10 elever.

Den ena av de större lektionssalarna inrymmer den fortfarande världsunika vädersimulatorn, som väckt så stor uppmärksamhet. Där finns också videobandspelare, två färg-TV-mottagare samt utrustning för inspelning av TV-film. — I radiosondrummet finns, förutom uppsättningar av standardutrustning, en simulator som konstruerats av F12:s teleingenjör Arne Åkesson.

◆ ◆ Skolan passeras under ett år av ca 400 elever som fördelas på ca 20 kurser. Kurserna för värnpliktiga väderobservatörer, radiosondörer och gruppbefäl återkommer 4 ggr/år, en för varje inryckningsomgång. Utöver de ovan nämnda samt vpl meteorologer utbildas vid VÄDS vid motsvarande kurser även den civila personalen inom militära vädertjänsten.

Utbildningen av vpl meteorologer är fr o m 1972 mera praktiskt inriktad än tidigare. För uttagning till denna tjänst fordras teoretiska kunskaper i meteorologi. Den ettåriga kursen, som börjar på VÄDS och avslutas sista månaderna på förband, syftar till användbarhet som vakthavande meteorolog på krigsbas. — Även meteorologaspiranterna på F5 får en del av sin utbildning på VÄDS: en vecka observationstjänst samt två veckor aerologisk mätljänst (radiosondering).

För försvarets fast anställda meteorologer finns en repetitionskurs i radiosondering samt en kort kurs i vätgasframställning. Utbildningen vid VÄDS omspänner således alla kategorier av personal inom försvarets vädertjänst. — I år har dessutom en kort introduktionskurs anordnats för elever från den civila vädertjänsten, SMHI. ■

Curt Bohnstedt

◆ Sondering. Grundkursens radiosondörer sänder upp en radiosond. I bakgrunden: Väderskolans byggnad.

pyste som om kranen till en vätgastub stod öppen för fullt — och samtidigt stänkte det frätande lut omkring generatorm".

2:a plutonens elever får under eftermiddagen i verkligheten uppleva ungefär samma situation (som de haft som exempel i vädersimulatorn på förmiddagen); en kallfrontspassage med två ordentliga skurar med blixtar och åskdunder i fjärran.

◆ ◆ Ute på krigsbasen har viss flygverksamhet kommit igång. F12 övar här idag. Flottiljchefen har landat. Han gör ett besök på väderstationen, där en av eleverna håller en vädergenomgång för återflygningen. Materialet har sam-

derobservatörerna från våra olika vapenslag. I 3:e plutonen ingår under denna kurs elever både från marinens helikopterbaser och arméns helikopter-skola.

Konvektionen upphör. Skurmolnen försvinner i fjärran. Endast rester av CU och CB finns kvar några timmar — täta Cirrus-städ, utbredda flak av "före detta" stackmoln både på ca 1.000 m och i höjd med de forna topparna.

Alla är tillbaka från sina uteövningar. Duschen har varit i flitig användning. Omklädda går man till middagsmålet. — Mätta och belåtna ger sig några in till Kalmar och dess hägrande förlustelser. Flertalet läser dock en bok, en tidning, hör på musik och nyheter eller

F12-

meteorolog

i

FN-tjänst: Zaire i återvändsgränd

★★ *Många F12-are har under årens lopp tjänstgjort utomlands i FN-tjänst. Den senaste är meteorolog STAFFAN FRYKLUND, chef för Väderskolan, som under ett år arbetat i Zaire. Nedan berättar han själv om sina upplevelser och erfarenheter.* ★★★

Zaire? De flesta svenskar man träffar höjer lite frågande ögonbrynen, när jag säger att jag kommer från Zaire. Men säger man Kongo, erinrar sig troligen alla landet kring ekvatorn i världsdelen Afrika. Landet som blev självständigt i början av 60-talet och som under de första åren skakades av svåra oroligheter. Jag kom dit i FN-tjänst första gången 1962-63. Nu, 10 år senare, har jag just kommit hem efter ytterligare ett års tjänst. Jag var anställd av FN-organet World Meteorological Organization för att ge en praktisk utbildning åt landets meteorologer som avslutat sin teoretiska utbildning samt för att verka som rådgivare åt Zaires vädertjänst.

Mycket har hänt sedan oroligheterna under 60-talet med utbrytarstater, stormakternas politisk-ekonomiska intriger och vita legosoldaters härjningar. Sedan arméöversten Mobutu tog makten 1967 och gjorde sig till general och president har i stort sett lugn rått. Men ändå är förhållandena inte bra, inte alls bra. Och mycket tyder på att en ny kris kan komma snart nog.

Landets ekonomi är fn - trots alla naturrikedomar med bl a koppar, uran och diamanter - mycket svag. Orsakerna härtill är många. Lågkonjunkturen (som dock nyligen övervunnits) har haft svåra verkningar, de låga världsmarknadspriserna på koppar (orsakade av bl a "kopparkriget" mellan USA och Chile), en väl utvecklad korruption på alla nivåer, en ineffektiv och komplicerad administration.

Framsynthet eller hybris

Presidenten, som efterhand blivit alltmer enväldshärskare, har i budgeten satsat på utveckling av projekt som en mängas uppfattning ligger utanför ett

ulands kapacitet. I Zairefloden (fd Kongofloden) har ett kraftverk byggts, som redan producerar mer elektricitet än vad landet kan konsumera. Nu har etapp två påbörjats med en trefaldig kapacitet som mål! Air Zaire (landets flygbolag) har beställt tio DC-10 Jumbojet och flygvapnet har beställt ett stort antal amerikanska bombplan och franska Mirage-jaktplan.

Dessa och andra satsningar har gjort att mycket litet pengar återstår till landets "normala" funktioner. Kommunikationer, skolväsen, sjukvård, socialvård m m lider av akut medelsbrist. Enorma summor försvinner dessutom ur statens kassa genom den utvecklade korruptionen. Mobutu själv lär enl en amerikansk tidskrift vara världens femte rikaste man, och en fd minister lever gott i Schweiz på de 400 milj dollar han "räddat" ur landet före sin brådstörtade flykt.

Zaire är ett mycket dyrt land att leva i och kostnadsläget är fullt jämförbart med Sveriges. En 40-procentig inflation det senaste året, men inga höjda löner för de anställda, gör att befolkningen i landet och då särskilt i Kinshasa (ex-Leopoldville) nu lever på svältgränsen. Särskilt mycket har priserna gått upp



◆ Meteorolog i FN-tjänst, STAFFAN FRYKLUND, F12.

på zairoisernas baslivsmedel, maniok, ris och bröd. Medellönen för en arbetare ligger på 250 kr/mån. Visserligen är skatten låg, men ändå . . .

Mobutu tar till Mao

Mobutu lanserade för några år sedan autenticitetsprincipen, innebärande "Zaire åt zairoiserna" och bl a att alla nyckelpositioner i företag och förvaltningar skulle besättas av zairoiser. Där detta genomförts har det undantagslöst inneburit en sjunkande effektivitet. Prin- ▶

Nya riktlinjer nödvändiga

Under senare år har, främst genom insatser av FN, ett stort antal meteorologer utbildats. Men vädertjänstens ledning låter inte dessa komma i några beslutsfattande positioner, uppenbarligen av rädsla att deras egen inkompetens skall avslöjas och deras ställning hotas.

FN är naturligtvis helt medveten om den dåliga funktionen hos Zaires vädertjänst. Och de kringliggande länderna, där vädertjänsten fö fungerar hyggligt, klagar bittert över förhållandena i Zaire. Tänk er en väderkarta över Afrika med ett "hål" stort som hela Väst-europa i mitten.

◆ ◆ Vid min hemresa fick jag under två dagars konferenser i Genève, där WMO har sitt högkvarter, tillfälle att detaljerat redovisa det som jag här i korthet berättat om samt framföra mina planer betr vad som FN i framtiden bör göra. Det beslöts att FN:s fortsatta satsning i Zaire i stort skall ske efter mina riktlinjer.

Dessa kan i korthet beskrivas enligt följande. FN måste mer övertygande och konstruktivt väcka (pressa fram) Mobutus och hans ministrars intresse för vädertjänstens betydelse för nationen Zaire. Man måste ge landet en bättre motivation. Man måste klargöra för de styrande att vädertjänsten kan hjälpa landet ekonomiskt, tex inom jordbruket. Dessutom har Zaire som medlem i FN klara förpliktelser visavi sina grannländer. En hög officiell FN-tjänsteman måste sändas till Zaire för att på regeringsnivå djupanalysera vädertjänstproblemet och därefter planlägga dess framtida gestaltning samt kräva Zaires helhjärtade stöd. — Om så ej sker syns en fortsatt FN-insats i landet vara omöjlig. Mobutu och Zaire har att välja mellan att gå framåt med och genom FN-experternas insatser (med beslutsrätt) eller att inte gå framåt alls. Nuvarande inriktning lutar mot kaos. På alla fronter. ■

Staffan Fryklund



► cipen har också medfört att zairoiser-
nas attityd gentemot utlänningarna i
landet hårdnat. Rättssäkerheten har
också minskat och antalet stölder, rån
och överfall kraftigt ökat. Allt detta har
gjort att utlänningarna i landet, som
efter kriserna i början av 60-talet i rätt
stor utsträckning återvände, nu i alltmör
ökad omfattning på nytt lämnar landet.
Och ulländska investeringar begränsas.

Kort sagt, verkar det alltså som om
Mobutu misslyckats. Hans popularitet,
som bara för ett år sedan var oomtvistad,
har sjunkit katastrofalt. Vid årsskiftet
gjorde han en resa till Kina och
kom hem med en massa maoistiska
idéer, som med omedelbar verkan och
urskillningslöst applicerades på befolk-
ningen. Dessa idéer, bl a med lördagen
ägnad åt arbete för partiet, har inte
mötts med någon större entusiasm av
folket.

◆ ◆ Vädertjänsten, mitt gebiet, är en
stödfunktion för produktiva verksamheter
och betraktas därför som en funktion
som i budgetavseende prioriteras
mycket lågt. FN har sedan Zaires själv-
ständighet satsat stora summor på vä-
dertjänsten. Först i samband med den
fredsbevarande aktionen vid inbördes-
kriget, sedan för att hålla igång väder-
tjänsten och slutligen de senaste sju
åren för att utbilda väderpersonal.
Hjälpen har huvudsakligen getts i form
av att experter skickats till landet. Men
även materiel till betydande belopp har
skänkts. Trots alla dessa insatser fun-
gerar vädertjänsten dåligt, bara med
15–20 proc av en normal vädertjänst
i ett uland. Orsakerna härtill är i första
hand den dåliga ekonomin. Men också
uppenbarligen pga en dålig ledning.
När belgierna lämnade över landet
fanns inga utbildade kongolesiska me-
teorologer. De i tjänsten äldsta obser-
vatorerna och teknikerna gjordes till di-
rektörer och avdelningschefer. Deras
bristfälliga administrativa och helt otill-
räckliga tekniska utbildning gör dem
obenägna (och troligen också oförmög-
na) att utveckla vädertjänsten.



☆☆ Under 1960 installerades F12:s PAR (precisionsradar-landningshjälpmedel). I motsats till andra stationer inom flygvapnet tillfördes F12 två PPI:n, eftersom flottillen utsetts som utbildningsplats för flygvapnets PAR-skolor. ☆ ☆ ☆

Den första kursen ägde rum våren 1961. Antalet elever var då fyra. Därefter avlöste kurserna varandra på löpande band med tre eller fyra kurser per år fram till 1970. Sedan 1970 har kurserna minskat till att normalt omfatta bara en kurs per år. Det har dock tillkommit en hel del repetitionskurser på en eller två veckors längd.

Målet för PAR-kurserna är att ge varje elev ca 200 inflygningar, förutom den rent teoretiska utbildningen. Vid kursens slut skall eleverna kunna leda två flygplan åt gången med en separation av ca 8–10 km. När eleven sedan kommer till hemmaförbandet skall han under övervakning genomföra 100–200 inflygningar i skiftande väder på resp förbands samtliga banor innan behörighet kan lämnas. (För att erhålla behörighet att PAR-landa civila flygplan ford-
ras särskild kontroll.) — Unders kursens gång får varje elev ca tio flygpass, vilket har visat sig speciellt värdefullt under senare kurser, då eleverna haft mycket ringa flygerfarenhet.

◆ ◆ Ganska snart, speciellt vid svåra vädersituationer med inställda flygningar och ökat elevantal, visade det sig nödvändigt att skaffa fram en simulator som kunde användas bl a:

1) för inläring av terminologi, svensk och engelsk;

F

◆ Första svenska FN-insatsen i Kongo utfördes bl a av flottilj nr 22, beväpnad med UN/ONU-märkta J 29 'Tunnan'.





På med PAR:en Palle . . .

- 2) vid avbrott i flygverksamheten;
- 3) vid ledning av två flygplan (ett verkligt + ett simulerat);
- 4) vid flygning med olika hastigheter.

32 kurser har genomförts och ca 130 elever utbildats. Ordinarie personal ur F12 har hela tiden fungerat som lärare.

Simulator PN 67

Simulatorn fungerar i läge "PAR". Den simulerar ett flygplan (lämnar samma eko som ett normalt flygplan) som från valbart avstånd, dock högst 26 km, flyger mot sättpunkten med tre inställbara hastigheter. Flygplanet kan förflyttas i sid- och höjdlid med rullpotentiometrar placerade på manöverapparaten. Efter slutförd inledning förflyttas ekot snabbt, ca 15 sek, till nytt utgångsläge. Simulerat eko överlagras befintliga markekon. Ekots hastighet kan när som helst under en inflygning varieras i tre lägen: 550, 350 och 175 km/tim. — Simulatorn konstruerades hösten 1965 av verkmästare **Stig Blomberg**, F12. Kostnaden var ca 6.000 kr.

Under varje PAR-kurs sedan våren 1966 har minst 200 inflygningar utförts med simulatorn. Hur stora besparingar i flygtid som simulatorn åstadkommit, förutom effektivisering av utbildningen, behöver knappast påpekas. Summan är dock mer än avsevärd. ■

Torvald Wellin

☆☆ Otvivelaktigt kan "trimmen" på PAR-trafikledaren variera mycket. Oftast beror detta på för litet träning. ☆ Flygvapnet har underhand tillförts nya utmärkta landningshjälpmedel av typ PN 52 och 55. Dessa tillåter praktiskt taget lika låga minima som för PAR, men de har den nackdelen att bara en inflygningsriktning är möjlig. Om vindförhållandena under en längre tid varit lämpade för inflygning med hjälp av exempelvis PN 52 eller om vädret tillät visuell flygning, inträffar det ganska ofta att PAR-trafikledarens trim väsentligt nedgått. Så har även varit fallet när PN 67 varit ur drift längre tid eller när personalbrist på trafikledarsidan gjort att stationen inte kunnat brukas. ☆☆☆

PAR-landningsproblem

Jag anser att dessa svårartade problem går att lösa, genom att trafikledningarna själva helt enkelt tar initiativet och begär att få flygplan för träning. Sällan eller aldrig motsätter sig någon flottilj-, flyg- eller divisionschef detta, om inte speciellt utbildningskrav tillfälligt föreligger. Alla måste komma ihåg att för att en PAR-inflygning skall lyckas i dåligt väder så fordras det god rutin hos PAR-trafikledaren. Det enda som hjälper är träning och åter träning. På flottiljens samtliga banor och under olika väderförhållanden.

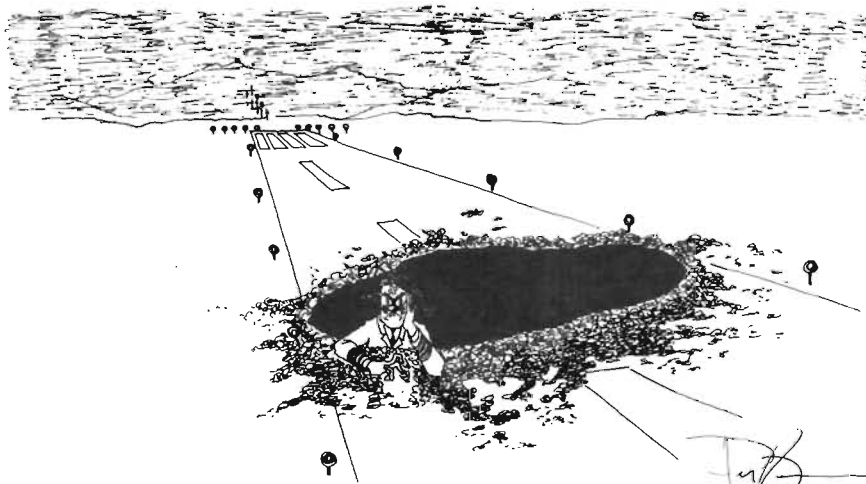
◆◆ Givetvis inverkar förarens trim i instrumentinflygning mycket på PAR-trafikledarens möjligheter att leda till ett säkert och lämpligt läge för landning. Men jag vill samtidigt betona, att PAR-tl:s förmåga att leda inte bara betingas av att i rätt tid ge riktiga korrekationer — i svåra situationer kan hans röstläge och förmåga att uttrycka sig psykologiskt riktigt ha avgörande betydelse. Rätta aldrig (om det inte är absolut nödvändigt) två fel samtidigt. En rutinerad förare kan lätt bli "mättad" och många gånger bli hjälpt med tillägg som: "Du ligger stadigt och bra på

glidbanan". Alltså en avvikelse från standardterminologi — men som kan vara nog så motiverad.

Det är i sista hand PAR-tl:s ledning av inflygningen som påverkar förarens syn på precisionsradar. Rösten måste vara lugn, säker och bestämd. Några missförstånd får inte uppstå genom att exempelvis felaktig terminologi används. Allt som kan göra att föraren mister förtroendet för PAR-trafikledaren (spänd eller osäker röst, tveksamhet i ledning av luftfartyget, felaktiga kursändringar) **måste** bortarbetas. Man måste komma ihåg, att en enda dålig eller misslyckad inledning av en PAR-tl sänker förarens förtroende för precisionsradar lång tid framåt. Och det är alltid mycket svårt att återfå förarnas förtroende, när det en gång förlorats.

◆◆ Till förare som flyger för PAR-trafikledart träning: Ofta vid inflygning i god sikt, märker man hur föraren liksom vill hjälpa till för att komma rätt. — Sväng 10° om tl säger så! Stanna inte efter 5° bara för att Du ser att det vore betydligt bättre! — Vi "parare" lär oss av felen. Och ju snabbare och bättre vi lär oss, desto bättre hjälp kan Du få... när det behövs! ■

Torvald Wellin



—PRECISION APPROACH COMPLETED,
OVER TO TOWER 118.1. GOOD DAY SIR!

★ ★ Den 14 april 1957 startade Linjeflyg den första reguljära passagerarlinjen mellan Stockholm och Kalmar. F12, med undantag av F21, var det första militära fält som inlämnades i inrikesnätet. Douglas DC-3 och Lockheed L-18 'Lodestar' var de flygplantyper som då användes. — Steget fram till idag är tidsmässigt kort, flygplanmässigt dock avsevärt större. ★ ★ ★

F12 & civilflyget

Men redan från hösten 1956 hade ett stort antal provflygningar gjorts för att komma fram till lämpliga inflygningsmetoder i dåligt väder. Enstaka radiofyror fanns, men inte på lämpliga avstånd efter moderna krav. Med inflygningsbelysning var det dock ännu sämre ställt. Provisoriska inflygningsbelysningar provades. Bl a flygvanets transportabla flodljus, som placerades ut på olika "strategiska" punkter i anslutning till speciellt banorna 16 och 05. Eftersom terrängen på de flesta ställen var relativt svårforcerad och flodljusen tunga, var det inget litet arbete som nedlades. Tyvärr utföll inte dessa prov till belåtenhet. Hur som helst, flygningarna kom dock igång. Regulariteten var emellertid inte jämförbar med den nuvarande.

Utvecklingen gick så sakteliga framåt. Nya flygplantyper kom. Först Corvair 1960 och när DC-3-orna togs ur drift 1965 kom något år senare turbo-prop:en Nord 262. I juni 1973 sattes så twinjet:en Focker F-28 in i reguljär trafik. — Från början utgjorde Linjeflygs 'rörelser' bara 2—4/dag. Idag är man uppe i 14—16.

◆ ◆ Det är inte bara flygplantyperna som förbättrats. Hjälpmidlen på marken har genomgått en genomgripande förbättring. Högintensiv banbelysning på båda banorna, högintensiv inflygningsbelysning av civil modell på bana 23 — av militär modell med blixtljus på bana 16 samt AVASIS (Abbreviated Visual Approach Slope Indicator System = förkortat system för visuell glidbaneindikering) på banorna 16/34 och 23 samt VASIS (Visual Approach Slope Indicator System = system för visuell glidbaneindikering) på bana 05.

Navigation- och inflygningshjälpmiddel har också utvecklats i hög grad.

PAR-en (Precision Approach Radar) kom redan 1960, men hjälpmidlet godkändes inte för civilt bruk förrän några år senare. Då dock endast på bana 23 pga att NDB (= Non-directional radio beacon = oriktad radiofyra) endast fanns på den banan. VOR (= Visual Omni Range = riktad radiofyra VHF) tillfördes F12 1971 och 1973 har även NDB installerats för inflygning bana 05. — F12:s SRE (Surveillance radar element of GCA = övervakningsradardel) godkändes 1970 och i början av 1974 skall en modern station för sydöstra Sverige vara i bruk.

Intercom-anläggning, direktförbindelser med Malmö och Ronneby, har införts. Som ett kuriosum kan nämnas att under många år fick F12:s trafikledning begära färdtillstånd för civil luftfart via kortväg från Malmö. Sammalunda gällde väderrapporterna.

◆ ◆ Chartertrafiken har ökat i mycket hög grad. Här flyger "alla" bolag med de mest skiftande flygplantyper, även om vissa restriktioner mht flygplanens tyngd (SIWL) föreligger. Speciellt sommartid är trafikintensiviteten hög vad gäller privatflygplan. På F12 finns, förutom KALMAIR:s 1—2 Be 55:or, fast baserade även Kalmar flygklubbs fyra motorflygplan (2 privata) samt segelflygklubbens 3—4 glidare. Tillsammans, det rör sig mest om flygningar på kvällar (lördagar och söndagar), blir detta ca 20.000 rörelser/år.

Problem har givetvis funnits och en hel del kvarstår. — Den mycket blandade trafiken har ofta gjort trafikavvecklingen svårbemästrad, bl a beroende på att det endast fanns ett väntläge för civil trafik, beläget no om fältet. Den militära jettrafiken har måst använda bana 23 för landning.

Öppethållning för LIN är ca 1½ timme per pass (= 4 st) under lördagar

och söndagar. All övrig trafik (ankommande såväl som avgående) är också hänvisad till LIN:s tider. Endast en trafikledare (tl) tjänstgör under dessa pass. Att skriva färdplaner, avveckla trafiken på ett smidigt och framförallt säkert sätt är inget enmansjobb. Men mht overtidsuttaget för trafikledarpersonalen har det inte varit möjligt att utöka bemanningen. Luftfartsverket (LFV) har dock ställt personal till förfogande någon månad om året. En förbättring bör komma till stånd när den nya kontrollcentralen upprättas i Ronneby 1974. Möjlighet att insätta tl-biträden eller helst assistenter för att underlätta t:ls arbete undersöks.

◆ ◆ Regulariteten är som tidigare nämnts hög vad beträffar LIN. Men eftersom PAR-en endast varit godkänd för bana 23 fram till maj 1973, då även bana 05 godkändes genom införande bana 05 godkändes genom införande ten hädanefter öka ytterligare.

VOR-inflygning (men med höga minima) är tillåten på övriga banor. En kombination av VOR och PAR-inflygning skulle ytterligare öka regulariteten med ökad säkerhet som följd. Minima blir fortfarande högre än på banor med NDB. Men efter att ha radarföljt ett flertal VOR-inflygningar med PAR-en bedömer jag rena VOR-inflygningar som mindre lämpliga — även om den metoden är bättre än circling på minimivärden.

LFV:s VASIS och AVASIS på banorna 05/23 (installerade i år i samband med införandet av Focker F-28) har en glidbana på 3,25 mot PAR-ens 2,86. Sättpunkten är dessutom förlagd ca 200 m längre in på banan än FV:s sättpunkt. Tekniska möjligheter att ändra glidbanan på PAR-en finns, dock är det långt ifrån lika lätt att ändra sättpunkten.

◆ ◆ Dessutom — och det är det viktigaste — är PAR-t:ls möjligheter att göra fel så pass stora att varken ändringar av glidbana eller sättpunkt bedöms som realistiska. För militära jetflygplan kan en felaktig/för hög glidbana samt en för långt in belägen sättpunkt vara rent livsfarliga. Avlästa höjder stämmer inte — t ex avstånd 6 km/300 m, 4 km/200 m osv. Banan räcker inte till m m!

Positivt. Ett mycket gott samarbete har enligt vårt bedömande hela tiden rått mellan Linjeflyg och F12. Detta gäller även samarbetet med andra bolag. Speciellt piloter som ofta flyger på F12 har visat förståelse för de svårigheter som föreligger med den blandade trafiken. De har utan visad irritation funnit sig i väntlägen både i luften och på marken. ■

Torvald Wellin



F12 helt Saab-beväpnat

J 29



☆☆ Kungl Kalmar Flygflottilj är, såvitt vi på F12 känner till, det enda förband som beväpnats med utslutande svenska flygplantyper. ☆ Sälunda fick vi vid förbandsuppsättningen 1942 av SAAB levererat det nya störbombplanet B 17. Denna flygplantyp kom att täcka hela femårsperioden fram till omvandlingen till jaktflottilj 1947. ☆☆☆

Första jaktflygplanet blev J 21 – enl den studentikosa Blandaren: "Flygvapnets nya fullträff med två bommar!" 21-epoken kom att bli ungefär lika lång som B 17-perioden. Det var 1952 som omskolningen till den första reatypen (som det då hette) genomfördes.

Det var ett kraftigt kliv ifråga om prestanda från J 21 till J 29. Visserligen blev det "bara" J 29 A, men den var ändå tillräckligt respektingivande för den tiden.

◆◆ 1958 var 29:an redan föråldrad och ombeväpning stod åter för dörren. Den kombinerades med ett utvidgande av krigsuppgifterna till nattjakt- eller "allvädersjakt", som det senare kom att heta. Flygplantyp blev då J 32 B, "Lansen" i jaktversion. "Lansen" förde flottiljen i kontakt med bl a modern robotmateriel.

Den nuvarande värdiga representanten för SAAB:s internationellt så kända produkter i F12:s unika serie är som bekant J 35 F, den sista Draken-versionen med bl a IR-robotar.

◆◆ Alla flygplantyperna (med undantag för B 17) finns fortfarande väl bevarade vid flottiljen i form av museiflygplan. En bevarad B 17 finns i Etiopien. Denna kan förvärfvas som gåva... under förutsättning att den kan avhämtas på platsen. Detta skulle möjligen kunna ske i samband med en utomlandsflygning med TP 84 "Hercules". – En kulturhistorisk godbit!

Det finns vid F12 idag bara en förare kvar, som flugit alla fem flygtyperna. Det är majoren **Stefan Båld**, som kom till F12 1948 och som lyckades få flyga B 17 innan den definitivt togs ur tjänst. – Båld fick 1957 Stockholms Tidnings bragdmedalj för det årets främsta flygargärning. (Om detta berättade FV-Nytt bl a i nr 2/70.) ■

Sven-Erik Lange



J 32 B



J 35 F