

www.aef.se 672

FLYGVAPEN NYTT

NR 1 1967



"ROMANTIKENS BLÅ BLOMMA"



■ ■ Om ett svenskt flyg och flygvapen i vardande — om tider som flytt — berättar denna bild, som är hämtad från Malmen av år 1924. Det är den gamla trotjänaren Albatros, som här ses under klargöring. ■ Om flottlilers barndom handlar också årets första fototävling, som finns redovisad på mittuppslaget. Historiskt intresserade kan i detta nummer dessutom studera Albatrosens svenska levnadsöde och läsa sannsagan om den 100-åriga "Salongen" på Malmen. ■ ■ ■



NÄR KOMMER NÄSTA NUMMER?

Nr	Manusstopp	Utgivningsdag	Motto för fotolävlingsarna
2	13/3	28/4	Möckerflygning
3	26/4	13/8	"Min roligaste bild"
4	30/8	17/10	Flyvilligutbildning
5	26/10	15/12	Transportflyg

FLYGVAPEN NYTT

INNEHÅLL

Ledare: Personalvården	4
„ Haveristatistiken	5
FV i statsverkspropositionen	6
Trafikledningsproblem utreds	9
Civiltflyget förarmåttat	12
Flygträningsutredningen	13
Världen genom kameraögat	14
Flygstrategins fader	15
Vinterflygskolan 1922	16
Porträtt av Albatros	17
Fotolävlingsarna	18
1943 och beredskapen	20
Ny syrgasmateriel	24
Ett u-kammarprov	26
? GAFF, LAOS, AOS, AROS?	28
Hänt vid flottiljerna	29
Attack efter attack	35

- Ansvarig utgivare:
Generalmajor C H NORDENSKIÖLD
- Redaktion:
Major EINAR TIBELL
Stabsredaktör LENNART OLANDER
Stabsredaktör JAHN CHARLEVILLE
- Art director:
JAHN CHARLEVILLE



Bidrag
från FV:s alla personalkategorier välkomnas.
Återgivande
av textinnehåll i Flygvapen-Nytt medges
- källan skall i så fall anges.

Adressen: Telefonnumret:
Flygvapen-Nytt 08/67 95 00
FS/Press ankn. nr 177
STOCKHOLM 80 (el 481 = Fh)

AB Opa-tryck, Dalarö 1967



Jag har under det gångna året i olika sammanhang framhållit vikten av utvecklad och ständig omvårdnad om personalen. Avsikten är att dessa strävanden skall fortsätta och om möjligt intensifieras.

□ Arbetsmarknadsläget har på sistone genomgått förändringar, som troligen kommer att underlätta personalrekryteringen till flygvapnet. Samtidigt kommer följdverkningarna av årets statsverksproposition i form av vakantsättning och indragning av förband att minska antalet vakanser och begränsa rekryteringsbehovet. Förutsättningarna att inom ramen av ett reducerat flygvapen täcka personalbehovet har därmed ökat. I särskild skrivelse till flygvapnets förbands- och skolchefer har jag rekommenderat återhållsamhet i fråga om nyanställning av lokalt rekryterad personal. Förhållandena har med andra ord på kort tid väsentligt förändrats.

□ Även om framtiden just nu ter sig oviss mot bakgrund av den nya situation i vilken försvarsfrågan för närvarande befinner sig, finns det emellertid ingen anledning till förhastade åtgärder från personalens sida.

□ Budgetläget kräver omedelbara åtgärder för att säkerställa flygvapnets viktigaste funktioner, ett fullföljande i stort av de flygande vapensystemen, stridslednings- och flygbasprogrammen samt anpassning till den nya budgetramen. Detta har bland annat medfört ganska omfattande besparing av utbildnings- och övningsverksamheten till det absolut nödvändiga. Vissa av dessa åtgärder begränsar och försvårar min aktiva personalvårdspolitik, särskilt innan stabilitet återvunnits i flygvapnets organisation. Desto viktigare är det därför att alla icke penningkrävande personalvårdsåtgärder noggrant tillvaratas av chefer på alla nivåer.

□ Det är alltså min förhoppning att svårigheterna skall kunna övervinnas och personalvårdspolitiken fullföljas. ■



Haveristatistiken

Den 1964 inledda gynnsamma flygsäkerhetsepoken består. I vad gäller flygvapnets personalförluster kan dessutom konstateras, att den gynnsamma utvecklingen lagit ytterligare ett steg i rätt riktning genom att den hittills lägsta siffran – sex omkomna – kunnat noteras. En viktig andel i detta resultat har våra räddningssystem – under året har 15 fallskärmsutsprång företagits, samtliga lyckade.

Under slutet av 1964 och början av 1965 iaktlogs en uppgång av haverierna vid ut- och inkörning. Den ökade uppmärksamhet, som riktlades mot denna företeelse, har nu resulterat i att den ogynnsamma tendensen brutits. Fortfarande förekommer dock alltför många haverier i detta sammanhang för att målet skall anses nått.

Ett glädjande förhållande är att haverier orsakade av teknisk personal fortfarande ligger kvar på samma låga nivå som tidigare. Resultatet ger belägg för vår tekniska personals höga kvalitet.

Vår flygräddningsmetod – nödradio, spaning och bärgning med helikopter – har under året kommit att prövas under verkliga förhållanden. Under hösten räddades en förare, som med hänsyn till omständigheterna – kallt vatten och långt från land – skulle haft små utsikter till räddning för några år sedan.

Bilden från flygsäkerhetsåret 1966 är emellertid inte enbart ljus. Det totala antalet haverier och totalhaverierna visar en ökning, låt vara att den är måttlig och ännu inte kan anses utgöra en grundad negativ tendens.

De flesta haverierna sker under landningsfasen och de oftast inblandade flygplantyperna är 32, 35 och Sk 16. Eftersom det totala antalet landningar har minskat i förhållande till de närmast föregående åren och dessutom det absoluta antalet landningshaverier har ökat, ligger en misstanke om försämrad förarprecision nära till hands som förklaring. Den negativa tendensen bör i så fall kunnat brytas genom att cheferna söker ägna mer tid åt övervakning och kontroll av landningarna och att förarna ålägger sig själva högre individuella ambitioner ifråga om precision.

Med hänsyn till flygmaterielens fördyring och därmed de avsevärt ökade kostnaderna för reparationer är det viktigt att antalet haverier minskas ytterligare. Det skärpta ekonomiska läget understryker nödvändigheten av en sådan målsättning.

Även om det kan konstateras med en viss tillfredsställelse att flygsäkerhetsåret 1966 i stort håller positionerna från de två tidigare åren, måste emellertid också erinras om att stagnation vanligen innebär tillbakagång. Det gäller att hela tiden bli allt bättre. Den flygande personalen har visat att den kunnat minska haverierna i samband med ut- och inkörning. Inriktningen måste nu göras med all kraft för att även vända tendensen ifråga om landningshaverierna – utan att uppge vad vi i övrigt vunnit i ökad flygsäkerhet. ■



Här avgörs vid de fortsatta diskussionerna det definitiva utseendet av försvarets kostnadsram

Departementschefen föreslår för nästa budgetår en utgiftsram för det militära försvaret som i fasta priser i stort sett blir densamma som innevarande års utgiftsnivå.

Årets budget medför radikal omplanering

Försvarensministeren angav i 1966 års statsverksproposition att de flestana försvarsbeslut som gällt sedan 1938 hade givit ökad stadga åt planeringen av verksamheten inom det militära försvaret. Budgetförslaget för 1966/67, som är det fjärde och sista budgetåret i den fyraårsperiod som omfattas av 1963 års försvarsbeslut, hade utarbetats enligt riktlinjerna i detta beslut och svarar mot den av 1964 års riksdag fastställda målsättningen för krigsmakten. Innevarande års utgiftsram minskades dock — med hänsyn till det ansträngda samhällsekonomiska läget — med 350 miljoner. Den fortsatta planeringen borde enligt departementschefen ske enligt de principer som beslutades av 1963 års riksdag.

För 1967/68 angav departementschefen en ram för flygvapnet på 1.726 miljoner, vilket innebär en uppräkningsutveckling med ca 2,2 proc. För följande budgetår angavs att en årlig ökning skulle göras, som i stort sett motsvarar den utvecklingsprocent som i n tillämpats.

ÖB:s YTTRANDE

Överbefälhavaren anger, i sitt yttrande över myndigheternas anslagsframställningar för 1967/68, flygvapnets ram för detta budgetår till 1.914,3 miljoner. Härnäst kommer 14,6 miljoner i tillfälliga överföringar och 21 miljoner för uppräkningsutveckling till löneläget under halvåret 1966, varför totalt avsågs 1.949,9 miljoner för 1967/68. Rörande utvecklingen i stort anförde ÖB bl a att försvarseffekten utvärderades jämfört med 1963 års försvarsbeslut genom att det fastslagna principbeslutet inte fullföljdes. Möjligheterna att för framtiden lösa de uppgifter som 1964 års målsättning angav skulle allvarligt begränsas. ÖB:s förslag för 1967/68 innebär att 1.010 miljoner mer skulle få förbrukas detta budgetår än vad som får

förbrukas innevarande budgetår. Ökningen skulle innebära:

- 1) en återgång till 1966/67 års anslagsnivå med 350 miljoner,
- 2) kompensationsåtgärder för pris- och lönesreguleringar med 430 miljoner,
- 3) ökning med hänsyn till teknisk utveckling med 130 miljoner,
- 4) återupptagande av uppskjutna materielanskaffningar med 100 miljoner för att nå upp till nivån "3600" enligt det principbeslut som fattades av 1963 års riksdag.

□ Ordföranden i 1965 års försvarsutredning har i skrivelse den 15 december 1966 anmält att utredningen inte kan lämna något förslag i sådan tid att det kan ligga till grund för beslut vid 1967 års riksdag angående försvarskostnaderna för budgetåren 1967/68. Försvarsutredningens ordförande har kommit till den slutsatsen att det bör uppdragas åt ÖB att utföra ytterligare utredning efter nya direktiv beträffande såväl kostnadsramen för det militära försvaret som den allmänna inriktningen och sammansättningen av krigsmakten.

INTRÄDDA FÖRÄNDRINGAR

Anledningen här till anges vara att sådana förändringar i de allmänna förutsättningarna — såväl beträffande den internationella situationen som i våra egna ekonomiska möjligheter — minner intryck, att den av ÖB utförda utredningen "ÖB 65" nu inte anses ge erforderligt underlag för ett långsiktigt beslut.

För budgetåret 1967/68 föreslås därför, med utgångspunkt från att försvarskostnaderna i fasta priser räknat skall i stort vara de samma som under innevarande budgetår, en utgiftsram för det militära försvaret som i pris- och löneläge maj 1966 anges till 4.600 miljoner. Beräkningsutfaller inom utgiftsramen inklu-

inom sinsemellan balanserade system på såväl flyg-, bas- som stridsidan. Den kraftigt reducerade ramen, som för kommande sjuårsperiod innebär en minskning av medelstillehållningen till flygvapnet med ca 20 proc eller ca 2.900 milj kr, omöjliggör en direkt fortsättning på nuvarande planering.

● Departementschefen anser att det torde vara ofrånkomligt att för flygvapnets del minst två flottiljer läggs ned.

8 DIVISIONER BORT I ÅR

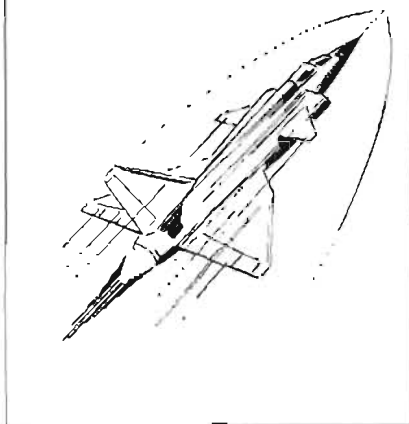
Viggen i attackversion beräknas börja levereras 1971. Hittillsvarande planering har avsett en anskaffning av sammanlagt ca 700 flygplan Viggen i attack-, jakt- och spaningsversion fram till 1980-talets mitt. En minskning till ca 400 flygplan skulle bli nödvändig i den nu föreslagna ramen. Antalet divisioner med krigsflygplan skulle enligt tidigare planer minskat med 16 proc. Den nya lägre ramen kräver en minskning med ca 50 proc. För att medel i så stor utsträckning som möjligt skall kunna avses för vapensystemen, krävs en snabb återgång till den slutliga fredsorganisationen som blir möjlig med flygplan Viggen. Verksamheten beräknas således nedläggas vid åtta divisioner med tillhörande baskompanier redan under 1967 och slutorganisationen nås 1969. Fyra flottiljer — jämfört med i propositionen angivna "minst två flottiljer" — bör då vara nedlagda 1970. Krigsorganisationen påverkas automatiskt i samma omfattning som fredsorganisationen.

● För att hålla nere underhållskostnaderna beräknas äldre flygplan utnyttjas, varvid över 80 flygplan Draken kommer att få ställas "i malpåse", då de inte kan intymmas i organisationen.

● Stridsystemets utbyggnad till Strid 60-standard avbryts, varvid redan inköpt utrustning delvis inte kan utnyttjas.

● Flygbasutbyggnaden avbryts. Mer än en tredjedel av baserna kommer inte att kunna bemannas.

Fbrata 37-an är i luften. Premärliggenheten ägde rum den 8 februari. — Viggen var ursprungligen beställd i 700—800 ex. Den nu föreslagna anslagsramen medför dock en halvering av beställningen. Andra orsaker gör att lämpligheten av ett fullföljande av system Viggen anses av flygvapenchefen ej längre klar.



VAPENBRISTER

Chefen för flygvapnet har till överbefälhavaren anmält att resultatet på sikt blir en organisation med relativt kvalificerade vapenbärare men med otillräckliga ledningsresurser och allvariga brister vad gäller vapen. En balanserad systemavvägning kan således inte längre åstadkommas i denna låga kostnadsram med Viggen ingående i organisationen.

● Chefen för flygvapnet har anmält till ÖB att med den enligt propositionen krympta kostnadsramen för flygvapnet är lämpligheten av ett fullföljande av system Viggen ej längre klar.

En redovisning av personalläget visar att en inte obetydlig vakansfyllnad skett. Således har antalet anställda vid flygvapnet ökat med ca 300 tjänstemän under tiden 1/10 1965—1/10 1966. Härigenom ökar också kostnaderna under avlöningsanslagen. Nya personalbehov måste i första hand tillgodoses genom om-disposition av befintliga tjänster i samband med rationalisering av verksamheten.

Totalt har för hela försvaret anmälts behov av grundutbildning av 50.745 värnpliktiga. Departementschefen be-

gränsar detta antal till högst 50.000 värnpliktiga. Överväganden pågår om att nästa budgetår minska antalet värnpliktiga som genomgår repetitionsutbildning. Under flygvapnets anslag synes medel för föreslagna repetitionsutbildning icke ha beräknats i upptagna belopp.

BÄTTRE FÖRMÄNER

Översyn pågår av värnpliktsförmånerna. Departementschefen har redan räknat in medel i ramarna för att förbättra förmånerna i form av höjda penningbidrag, premier, uttryckningsbidrag och familjebidrag.

I avvaktan på särskild proposition i mars har bla anslagen till anskaffning av flygmateriel och drift och underhåll av flygmateriel samt avlöningar till värnpliktiga, mathållning, beklädning och övningar upptagits med beräknade belopp. De senare anslagen kommer att anpassas till beräknat antal tjänstgöringsdagar för värnpliktiga varvid möjliga besparingar kommer materielanslagen till godo.

● Också investeringsanslagen har tagits upp med beräknade belopp. För flygvapnet har beräknats endast drygt 4 milj kr, vilket sammanhänger med att hittills outnyttjade reservationer under kapitalbudgeten kommer att tas i anspråk. Då statsmakterna avser fastställa en utgiftsram för försvaret innebär detta att under driftbudgeten måste göras en reservationsmedelsökning med ett lika stort belopp som minskningen av reservationsmedel under kapitalbudgeten. Härav följer att en motsvarande begränsning sker av det disponibla beloppet för anskaffning av materiel.

BYGGEN AVBRYTS

Departementschefen anger att då utgiftsnivån för nästa budgetår blir lägre än den nivå efter vilken man har planerat, kan detta bli en medföra att byggnadsprojekt kan komma att avbrytas, varvid kostnaderna för nästa budgetår bör belasta försvarets kostnadsram. ■

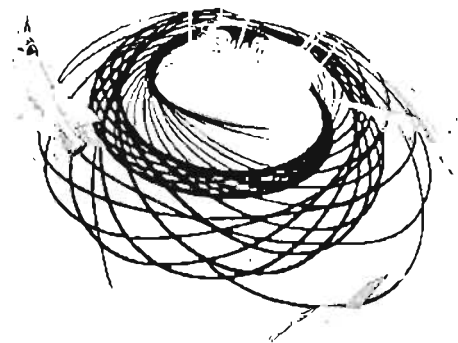
F O

Utbyggnaden av våra flygbaser tvings i detta läge att avbrytas. Örygt en tredjedel av baserna bedöms i dagsläget ej kunna bemannas. Sårbarheten ökar. Dessutom beräknas redan under innevarande år bli nödvändigt med nedläggning av verksamheten vid åtta divisioner.



tecknare: Yngve Svalander

*Chefen för kommunikationsdepartementet har be-
myndigats tillkalla fem sakkunniga med uppgift att
utreda flygtrafikledningens organisation och där-
med sammanhängande spörsmål. De sakkunniga är
landshövding Gösta Netzén, ordförande, departe-
mentssekreterare Folke Görs, trafikdirektör Gideon
Karlsson, kanslirådet Jan Nilsson, och översten i
flygvapnet Wilhelm Wagner. Sekreterare blir byrå-
direktör Bengt Boström.*



Bli civil och militär trafikledning gemensam i framtiden?

Flygsäkerhetstjänst är den för civil luftfart sammanfattande benämningen på verksamhetsgrenar som avser trafiklednings-, väderleks-, informations-, tele- och räddningstjänst. I fråga om det civila flyget svarar trafikbyrån inom luftfartsverkets centralförvaltning för flygsäkerhetstjänsten. Verket handhar även rekrytering, utbildning och kontroll av trafikledningspersonal. För motsvarande verksamhet inom krigsmakten svarar chefen för flygvapnet.

Den civila flygtrafikledningens verksamhet och organisation regleras genom bl a internationella bestämmelser, som fastställts av den internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO). Dessa bestämmelser är tillsammans med bl a svenska tilläggsföreskrifter publicerade i bestämmelser för civil luftfart (BCL). Inom den militära flygtrafikledningen rillämpas av chefen för flygvapnet utfärdade ordnings- och säkerhetsföreskrifter för militär flygning (OSF), och bestämmelser för militär flygtrafikledning (Besyl) samt vissa för tjänsten i krig utfärdade regler. I fråga om bestämmelserna för militär flygtrafikledning har eftersträfvats anpassning av dessa till motsvarande ICAO-regler.

Såväl den civila som militära flygtrafikledningens verksamhet är indelad i

flygkontrolltjänst och flygplatskontrolltjänst — flyginformationstjänst och alarmeringstjänst.

KONTROLLTJÄNST

Luftrummet är i trafikledningshänseende uppdelat i flyginformationsregioner (FIR), inom vilka flyginformations- och alarmeringstjänst utövas av trafikledningsorgan. Inom regionerna bedrivs desutom flygkontrolltjänst inom kontrollerat luftrum — d v s terminalområden, kontrollzoner och luftleder.

Terminalområden finns omkring de större flygplatserna, medan luftlederna omfattar de viktigaste flygsträckorna. Kontrollzon är det kontrollerade luftrummet omedelbart kring en flygplats. Vid vissa flygplatser har i stället för kontrollerat luftrum inrättats sk informationsområden och trafikzoner. Som skydd för linjefart utanför kontrollområdena har upprättats sk flyginformationssträckor.

Områdeskontrolltjänsten, som hänför sig till flygtrafik inom terminalområden och luftleder, utövas för den civila luftfarten av en kontrollcentral inom respektive FIR och för den militära luftfarten av kontrollorgan för respektive terminalområden.

SAMORDNAD TRAFIK

Koordinering mellan civil och militär trafik sker inom Göteborgs och Stockholms terminalområden i ett gemensamt

organ vid kontrollcentralerna på Torslanda respektive Arlanda. Övervakning av militär flygverksamhet utanför terminalområden och kontrollzoner utförs från försvarets regionala radarcentraler. Inom luftlederna i södra Sverige sker samordning av civil och militär trafik under viss tid från regionala radarcentraler med civil och militär trafikledningspersonal. I övriga luftleder och när regionala radarcentraler för södra Sverige är stängda svarar kontrollcentralerna för samordningen av trafiken. Militära luftstridsövningar övervakas även genom stridsledningsorgan.

Flygvapnets centrala flygtrafikledning (Cefyl) fungerar som svensk flygräddningscentral.

Den flygtekniska utvecklingen har under senare år medfört stora förändringar inom luftfarten. Luftrummet utnyttjas i dag av civila och militära luftfartyg med prestanda som från såväl flygteknisk som trafikteknisk synpunkt i hög grad skiljer sig från tidigare typer av luftfartyg. Den allmänna trafikökningen och de ökade flyghastigheterna har stegrat kraven på trafiktekniska tjänster och hjälpmedel.

PROBLEM OCH KRAV

Den snabba utvecklingen har på det trafiktekniska området — flygtrafikledning, väderlekstjänst och radioteknik — skapat bl a organisatoriska problem ▶

Experterna bör klarlägga förutsättningarna för ökad samordning eller sammanslagning av de militära och civila flygtrafikledningsuppgifterna!

inom främst flygtrafikledningstjänsten. Detta förhållande, som är internationellt, kan bli ytterligare accentuerat p.g.a. såväl den civila som den militära flygutvecklingen. Genom att trafikledningen blir allt mera kapitalkrävande ställs också större krav på en effektiv och rationell organisation.

● Det utvecklingsarbete som fn pågår beträffande automatiska hjälpmedel för trafikledningen kan förutsättas möjliggöra en bättre disponering av personal och en från säkerhetssynpunkt önskvärd minskning av den mänskliga faktorns inflytande för att lösa komplicerade trafiksituationer. Vidare kan utvecklingen av radartechniken komma att medföra en specialisering inom trafikledning som kan spela en stor roll för den operativa driften.

Bland de tekniska och operativa utvecklingstendenser, som beräknas ha inverkan på trafikledningstjänsten, kan vidare nämnas behov av ökad utsträckning i såväl höjd- som sidled av kontrollerat luftrum, intensivare koordinering av civil och militär flygtrafik, utrustning av civil och militär flygtrafik, utrustning av flera flygplan med radio samt installation av landnings- och andra navigationshjälpmedel i flygplan och på marken. Därtill kommer fortsatt tillväxt av allmänflyget samt eventuell



foto: bo malmgren

■ ■ SWEDA, den svensk-danska civilmilitära ATS-kommittén (ATS=flygtrafikledning) för luftrumstrågor i Malmö och Köpenhamn flyginformationsregioner, har nu i stort sett slutfört sitt uppdrag. ■ Mot bakgrunden av olika alternativa förslag till lösning av flygplatskomplexet i Malmö — Köpenhamnsområdet har SWEDA-gruppen gjort omfattande analyser och utredningar om hur trafikavvecklingen bäst skall kunna ske. Ett gott resultat som beaktar alla påverkande faktorer är att emolse. ■ Bilden visar SWEDA-kommittén under arbete. Bland deltagarna ur flygvapnet återfinnes B Alverstrand, L Berkenstam, S Bjärte och Y Paulsson. ■ ■ ■

utveckling av bla flygplan för korta start- och landningssträckor (STOL).

DYR UTRUSTNING

Den antydda utvecklingen på trafikledningens område innebär ökade svårigheter att effektiva samordna dels den civila och militära flygtrafikledningen dels funktionerna inom dessa.

De tekniska och operativa förändringarna ställer nya krav på trafikledningsutbildning och på allt mera kapitalkrävande utbildningsutrustning. Detta kommer att påverka urvalet och rekryteringen av trafikledare. Luftfartsverket har i petita för budgetåret 1967/68 beräknat att tom budgetåret 1971/72 fördras ett årligt tillskott av i medeltal 16 nya trafikledartjänster.

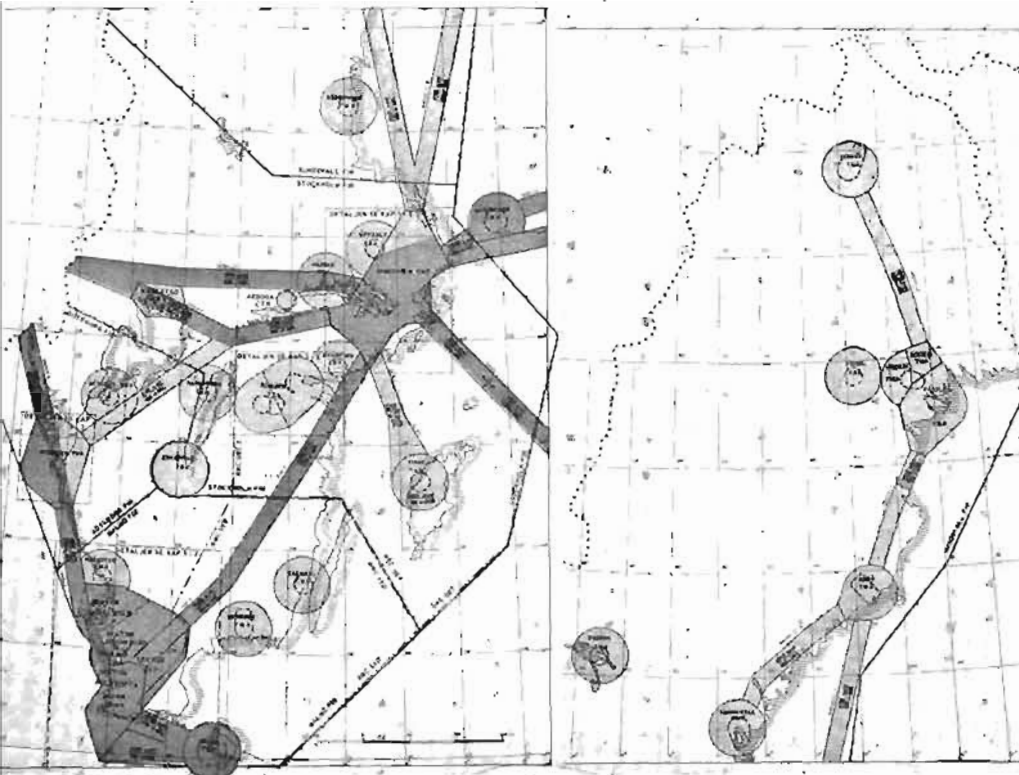
För den militära flygtrafikledningsorganisationen upptar personalstavsplanen för samma tid ett årligt tillskott av i medeltal 13 nya trafikledartjänster. P.g.a. rådande vakansläge är dock utbildningsbehovet under perioden 25 nya trafikledare per år.

ÖNSKAD UTREDNING

Mot bakgrund av den beskrivna utvecklingen har luftfartsverket i skrivelse den 2 december 1966 hemställt om utredning av den civila flygtrafikledningens framtida organisation.

Partiella reformer inom ramen för en oförändrad huvudorganisation kan sannolikt inte lösa de svårigheter som luftfartsverket och flygvapnet redan ställts inför och som torde komma att bli allt större.

Utvecklingen av automatiska hjälpmedel måste leda till en bättre disponering av personal - en minskning av den mänskliga faktorns inflytande!



■ ■ Omkring de större flygplatserna liksom terminalområden medan förbindelsestråken dem emellan utgörs av luftråder. Kontrollzon är det kontrollerade luftrummet omedelbart kring en flygplats. Vissa flygplatser har i stället för kontrollerat luftrum informationsområden och trafikzoner. Som skydd för linjefart utanför kontrollområdena har upprättats sk flyginformationssträckor. ■ Det är alltså inom dessa kontrollerade luftrum - dvs terminalområden, kontrollzoner och luftråder - som flygkontrolltjänst bedrivs. ■ ■ ■

Särskilt är åtgärder för samordning av den civila och militära flygtrafikledningens organisation erforderliga. En sådan samordning skulle positivt inverka på flygsäkerhet, driftsekonomi och krigsberedskap. Den kan inte ske utan en samlad översyn av flygtrafikledningens organisation.

● De sakkunniga bör klargöra förutsättningarna för ökad samordning eller sammanslagning av de militära och civila flygtrafikledningsuppgifterna samt föreslå de åtgärder i fråga om den organisatoriska uppbyggnaden som anses bära vidtas pga dessa överväganden. Vidare bör frågan om den lämpligaste formen för organisationen av väderlekstjänst tas upp till bedömning. Eventuella frågor om gränsdragning mellan civil och mili-

tär trafikledningsverksamhet bör även belysas. Således bör undersökas om den nuvarande indelningen av luftrummet bör behållas eller om ändringar bör vidtas.

I detta sammanhang kan erinras om att inom flygvapnet nyligen har utarbetats en plan för utbyggnad av flygtrafikledningen inom krigsmakten (Pufyl) samt att en svensk-dansk arbetsgrupp, den sk Svedlaggruppen, har till uppgift att utreda luftrumets indelning i Malmö FIR.

GEMENSAM ORGANISATION

Utredningsarbetet bör avse dels möjligheterna till bättre samordning och ökad integration av de civila och militära trafikledningsverksamheterna, dels frå-

gan om en för civil och militär flygtrafik gemensam trafikledningsorganisation. Utredningen bör emellertid behandla även andra frågor inom flygsäkerhetstjänsten, som har betydelse för att nå en rationell civil/militär trafikledning.

Krigsmaktens speciella krav på en för försvarsändamål avpassad och till krigsförhållanden lätt omställbar trafikledningsorganisation bör beaktas liksom militära flygs speciella uppträdande och härför avpassade bestämmelser.

SKOLSAMMANSLAGNING

Utredningen bör undersöka förutsättningarna för en samordnad utbildning inom trafikledningen som i princip skall syfta till likartat utbildade trafikledare för beredning av såväl civila som militära flygplan med tillämpning av i huvudsak samma regler. Förutsättningarna för en gemensam lokalisering eller sammanslagning av luftfartsverkets och flygvapnets trafikskolor bör prövas.

□ De sakkunniga bör vidare se över trafikledningsutbildningen och behandla frågor om rekryteringen till detta yrke. Därvid bör särskilt uppmärksammas behov av särskilda kvalifikationskrav på trafikledare, erforderlig skolunderbyggnad, metoder för urvalstest, utbildningens omfattning, utbildningsmetoder, utbildningsplaner och utbildningsgång. ■

De pilotavgångar, vilka under de senaste åren drabbat flygvapnet, är beklagliga ur flera synpunkter. Utbildningskostnaderna för den militärt utbildade piloten är oerhört mycket högre än motsvarande kostnad för den helt civilt utbildade piloten på trafikflygarbanan. Att märka är att flygvapenpilotens avgång drabbar det allmänna på ett helt annat sätt än den civile pilotens eventuella arbetsbyte.

Från vår läsekrets

I morsars till tidigare pendlingar på den civila pilotmarknaden synes konjunkturen nu ha stabiliserat sig, och detta på en anmärkningsvärt låg nivå. Man kan för dagen våga fastslå, att efterfrågan på trafikflygare inom såväl flygbolags- som affärsflyg- och allmänflygsektorn är mycket begränsad.

I viss press talas om den stora bristen på piloter, främst i USA. Det gäller emellertid inte bristen som sådan, utan bristen på "kvalificerade piloter". Mången vet säkert vilka pretentioner flygbolagen ställt på sina aspiranter under de senaste åren.

INGENJÖREN BLIR PILOT

I början av 1950-talet var en bakgrund med 300—400 flygtimmar samt realexamenkompetens i engelska och matematik till fyllt. Under 1960-talets rekryteringar har bolagen oftast krävt D-teoriutbildning samt helst även typkurs på respektive företags flygplan. I USA har grundkraven på pilotaspiranter p.g.a. övergång till modernare, snabbare och främst tekniskt sett mera komplicerade flygplan ökat avsevärt. Akademiska betyg från tekniska studier, ingenjörsexamen osv. krävs. För piloter med

lägre teknisk bakgrund men med stora flygörfarenheter har det givetvis gått att få anställning.

Men vad kan vi svenska aspiranter göra mot amerikanska konkurrenter i åldern 25—30 år och med flygtider på 5.000—10.000 tim på en-, två- och fyrmotoriga flygplan och jet. Piloter finns alltså, men flygbolagens krav är höga.

Tillgången på civilt utbildade förare har även ökat betydligt. Möjligheterna till teoristudier både på hel- och fritid har ökat. Flygskolorna för kvalificerad IFR-utbildning har blivit allt fler i landet. Flygvapnets piloter, vilka förr helt behärskade marknaden, har fått konkurrens, och om man har 500 timmar civil flygtid eller motsvarande i militära flygplan har inte längre så stor betydelse. Lärotiden är lång. Den standard som trafikflygarna ur de båda lägren har som nybefordrade flygkapten är i stort sett den samma.

FLYGTIDERNÄ ÖKAS

Flygplanen, såväl stora som små, blir allt snabbare och gångtiderna ökar. Man kan nu bättre anpassa besättningarnas tjänstgöringstider till detta faktum. Fler-

dygnsstopp och död tid minskas, och man kan börja öka piloternas flygtider från lägre värden upp mot maximitränsen 1000 tim/år. Behovet av nya piloter begränsas därmed.

De senaste 2—3 åren har givit den svenska marknaden en viss överproduktion av trafikflygare. Vissa svenska bolag har varit tvungna inskränka sin verksamhet, sälja en del av flygplanflottan och avskeda personal. I några fall har bolagen helt avvecklats.

LÖNESÄTTNINGEN

Något som den militäre piloten ofta anfört som huvudargument vid en avgång ur flygvapnet är lönen inom trafikflyget. Man hör ibland fantasisummor, tagna på måfå och utan att veta var på skalan man skall gå in. Det är högst missvisande att jämföra Metropolitan-styrmannens lön med vad en senior-captain på en DC 8:a får.

Obestridligen ligger livslönen idag för en trafikflygare i ett av de större flyg-

Civilflyget mättat på piloter

bolagen (typ SAS) högre än den för militärflygaren i lägre grader. Men risken för en tidig och tvungen avgång av medicinska skäl och utan möjlighet till likvärdig anställning inom bolaget, torde för trafikflygaren vara inte oväsentligt större än för militärflygaren. Härvidlag kan den obligatoriska "loss of license"-försäkringen om vanligen 75.000 kr anses vara en liten tröst för "sjuklingen".

EJ GRUND FÖR OPTIMISM

Den civila pilotmarknaden är inte längre så gynnsam som den varit och utvecklingen blev inte så gynnsam som man skisserat i prognoserna om civilflygets utveckling. Det finns troligen ingen bransch, som är så känslig för konjunkturvariationer som flyget. 1966 års händelser har skrämt mången som arbetar med civilt flyg. Vi har sett dess stora sårbarhet, och hur lite som behövs för att ett stort flygbolag skall nödgas avskeda hälften av sin flygande personal. Just nu bör vi inte vara alltför optimistiska när det gäller flygbolagens pilotbehov under de närmast förestående åren. ■

ULF WIBERG



Affärsflyget går framåt med stormsteg. Här en exponent för ett modernt flygplan, en Cessna Executive Skyknight. Pilotbehovet för denna typ av allmänflyg är trots snabb tillväxt väl täckt.

Utredning föreslår 10 flygtim/år för viss AFT-personal

Chefen för flygvapnet har under utredningens gång framfört sin syn på frågan om allmän flygträning. Frågan har inte enbart betydelse från tjänstresynpunkt, framhåller han. Den berör direkt all flygande personal med hänsyn till såväl den stimulans i arbetet som flygtjänstgöringen innebär som flygtilläggens andel i de totala löneförmånerna.

TIO TIMMAR PER ÅR

Med hänsyn till flygtjänsten på förband och svårigheterna att avgöra behovet av aktuell flygerfarenhet i blivande befattningar borde allmän flygträning få ske på krigsflygplan enligt normerna i nu gällande utbildningsbestämmelser (BUF). För äldre personal skulle flygtjänsten inskränkas till tid som krävs för civilt A-certifikat, dvs minimum tio flygtim/år. All personal vid högre staber och förvaltningar m fl, för vilken flygtjänst på krigsflygplan inte oundgängligen fordras, borde kunna inskränka flygtjänsten till tio tim/år, eller göra uppehåll i flygtjänsten. Förutsättningen var att återinsflygning på krigsflygplan skulle ske — om vederbörande befann sig i aktuell ålder — då stabstjänsten upphörde eller, vid stabstjänstgöring av längre varaktighet, minst vart tredje år.

□ Chefen för flygvapnet måste pröva vilka befattningar som oundgängligen bedöms kräva allmän flygträning på krigsflygplan utslutande mot bakgrund av omedelbara krav på aktuell flygerfarenhet i respektive befattning. En strikt tillämpning av denna princip visade emellertid att endast ett begränsat antal befattningar anses kräva allmän flygträning på krigsflygplan.

FÅ UNDANTAG

Flygträningsutredningen har i sitt förslag inte funnit anledning undanta någon

av de befattningar vilka chefen för flygvapnet bedömt fordra sådan flygtjänst. Utredningen har däremot ansett att flygtjänstgöring över huvud taget med få undantag bör upphöra då allmän flygträning på krigsflygplan ej längre fordras. Chefen för flygvapnet vidhåller att sådan flygtjänst bör bedrivas intill 40 års ålder.

□ I sitt underlag till utredningen förutsatte chefen för flygvapnet vidare att personal som av åldersskäl eller placering i stabs-, förvaltnings- eller lärartjänst överförs till flygtjänst av mindre omfattning, eller vars flygtjänst upphör, skulle få oförändrade förmåner. Anled-

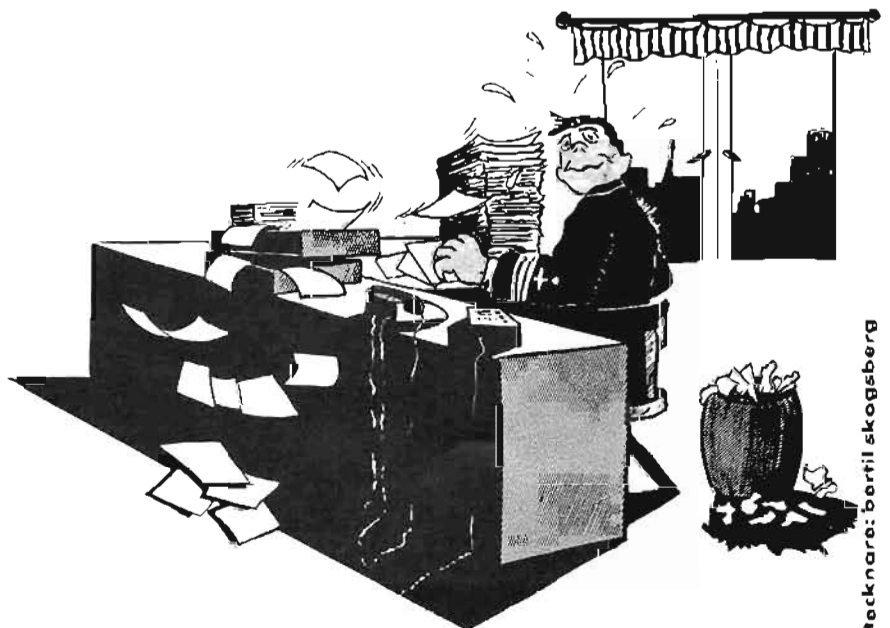
● ● Omfattningen av den allmänna flygträningen och dess framtida utformning har utretts av den år 1963 tillsatta flygträningsutredningen. Denna framlade den 22 december 1966 sitt betänkande, som innehåller flera väsentliga nyheter för berörd flygvapenpersonal. ● I sina direktiv framhöll departementschelen att förbilligat flygplanunderhåll och minskad förlust i arbetstid i den flygande personalens verksamhet i staber m m var ett uppenbart motiv för utredningen. Denna skulle pröva i vilken omfattning denna form av flygtjänst oundgängligen behövdes och vilket värde som bör tillmätas allmän flygträning på äldre flygplantyper. Utredningen borde även bedöma möjligheter att inskränka den allmänna flygträningen. ● ● ●

ning att nu ändra denna uppfattning har chefen för flygvapnet inte funnit. Frågan om förmåner i samband med upphörd flygtjänst regleras numera i kollektivavtal.

BETÄNKANDET BITRÄDS

Trots att chefen för flygvapnet är medveten om den stora betydelse som flygtjänsten har för den enskilde, biträder han — med hänsyn till tjänstens krav på aktuell flygerfarenhet och kravet att inga onödiga kostnader skall belasta verksamheten — de huvudprinciper för allmän flygträning som framförts i utredningens betänkande. ■

F O



tecknare: Bertil Skogsberg



■ ■ Världens första jetdrivna STOL-flygplan i transportklassen har konstruerats och i dagarna provflugits av Dornier, nämligen Do 31. Preljärtflygningen den 10 februari — som ägde rum två dagar efter vår egen 37:as berämda Jungfruflygning — varade i en halvtimme och gick helt enligt programmet.

■ I planflykt är Do 31 E god för 800 km/tim och blir med sina sju tons nyttotlast det i särklass största jetdrivna transportplanet i världen med STOL-egenskaper. Totalvikten är 22,5 ton, längden drygt 20 m, spännvidd 18 m, höjd 8,5 m och nyttigt lastutrymme 80 m³. ■ ■ ■



■ ■ Detta plan är en Lockheed XV-48 Hummingbird som i n byggs om för amerikanska flygvapnets räkning. Planet skall levereras under 1967. Det skall sliga lodrätt, kunna hålla sig svävande orörligt över viss punkt, backa eller flyga i sidled. Och naturligtvis flyga framåt med höga jethastigheter.

■ Det modifierade planet får sex General Electric jetmotorer. Fyra är monterade vertikalt och används endast för att lyfta planet. De övriga två motorerna driver planet framåt. ■ (VTOL = Vertical Take Off and Landing — startar och landar vertikalt.) ■ ■ ■



● ● GIULIO DOUHET, som en gång sattes i fängelse av sin närmaste chef, äras i dag i sitt land Italien och kallas av många flygare världen runt för den moderna flygstrategins fader. ● Vad låg bakom denne italienske "kri-gares" tankar kring flygstrids-krafternas betydelse i ett framtida krig? ● ● ●

signor Douhet

- flygstrategins fader

Mången räknar en av Napoleons generaler, *Henri Jomini*, som en föregångsman då det gäller krigföringen till lands. Likaledes har amiralen *Alfred T Mahan* blivit en auktoritet vad gäller sjökrigföringen.

När man talar om luftkrigföringen framstår generalen Douhet som den förste och störste visionären och logiske tänkaren, men hans skrifter torde vara mindre kända än de bägge andras.

General Douhet föddes den 30 maj 1869 i den lilla staden Caserta norr om Neapel — en ort som 75 år senare skulle bli skådeplatsen för tillämpningen av Douhets teorier i samband med det allierade flygkriget över Medelhavsområdet.

KURSETTA

1896 gick han ut som ena bland artillerilöjtnanterna i sin officerskurs. Därefter ägnade han sig åt motortekniska studier i Turin och ansågs vid sekelskiftet som en mycket lovande elev vid den italienska militärhögskolan. Hans tekniska kunnande gjorde honom till den förste chefen för en motorecykelburen Bergsaglieribataljon.

I april 1909 besökte Wilbur Wright Italien för att utbilda de första italienska flygarna. Tre år senare föreslog han den dåvarande arméchefen att man skulle inrätta en ny försvarsgren, ansvarig för flygstridskrafternas utveckling.

FÖRSTA FLYGCHEFEN

På grund av sin entusiasm och sitt kunnande utsågs Douhet 1912 att leda Italiens första "flygbataljon". 1913 publicerade han sitt första verk: "Bestämmelser för användning av flygplan i krig". Inre långa därefter föreslog han att man i Italien skulle bygga det första tremotoriga bombplanet av typ Caproni, men hans förslag förkastades.

Men Douhet gav inte upp i första taget. Han lät på eget initiativ bygga det första provflygplanet i den egna förbandets verkstäder. Trots sina framgångar förflyttades han så småningom till en stabstjänstbefattning utanför Milano, där han tjänstgjorde vid första världskrigets utbrott.

Han bibehöll sitt intresse för flygstridskrafternas utveckling, och föreslog bl.a. 1915 att man skulle organisera ett bombförband på 500 st Capronibombplan för insats mot fiendens svagast försvarade områden. Hans idéer mötte dock föga entusiasm.

INFÖR KRIGSRÄTT

1916 fick Douhet till uppgift att lämna en hög minister några yrkesmässiga råd,



varvid han skarpt kritiserade det sätt på vilket kriget fördes från italiensk sida. Den italienske överbefälhavaren fick verskap om detta hans svar. Douhet ställdes inför krigsrätt, befanns skyldig och dömdes till ett års fängelse.

Under fängelsetiden fortsatte han sina studier och publicerade nya idéer, bl.a. en angående en allierad flygstyrka, tillräckligt stark för att tillkämpa sig luft-herravälde. Två år senare framfördes samma idé från amerikanskt håll, men stridsledningen inträdde innan idén hann komma till utförande.

UPPRÄTTELSE

Efter det stora italienska nederlaget vid Caporetto förerogs en undersökning för att klara ut orsakerna till detta. Därvid

visade det sig att Douhets tidigare kritik varit fullt rättmätig. Han blev därför flera år efter krigsslutet återupprättad och utnämndes efter sin pensionsavgång till generalmajor. Det italienska krigsministeriet hyllade honom även genom att 1921 publicera hans stora verk om "Luftherravälde", en sammanfattning av allt han publicerat i dessa frågor sedan 1909.

Douhet fortsatte sin verksamhet: han pläderade för en sammanslagning av försvarsgrenarna och kämpade för sina doktriner rörande flygstridskrafternas betydelse.

FRAMSYNT FILOSOF

Som militär filosof förstod Douhet värdet av att studera de historiska erfarenheterna, men han underströk att man framförallt måste blicka framåt. Under första världskriget strävade man efter att ockupera vissa landområden. Men för att göra detta måste man först bryta genom det fiendliga försvaret. Enligt Douhet skulle flygstridskrafterna i ett framtida krig kunna flyga långt in över fiendligt territorium och över de fiendliga försvarslinjerna: "...effekten av en dylik offensiv genom luften kan få större inflytande på moralen och påverka stridens förlopp mer än de rent materiella effekterna..."

Douhet var även den förste som underströk krigets totalitet, kampen för att komma åt en nations alla resurser, hela krigspotentialen. För att vara beredd för kriget måste en nation koncentrera alla sina resurser och utnyttja dem rationellt.

STORT INFLYTANDE

Douhets inflytande på dagens doktriner både i och utom Europa och USA är påtaglig. Kärnvapnet har kommit att ge hans teorier än mera relevans. Han var imponerad av styrkan hos de bomber som fanns på hans tid. Han förutspådde intuitivt: "Den offensiva kraften hos ett självständigt flygvapen står i direkt proportion till verkan hos den materiel som står till dess förfogande."

ORR

"Marinens flygväsende", vars första flygskola på hösten 1913 var förlagd till Oscar Fredriksborg på Rindön, hade sedan 1919 sin vinterutbildning av förare, spanare och flygbåtsmaskinister på den sk Vinterflygskolan på Hägernäsvisken.

Det var på Hägernäs år - 22



foto: einar christell

■ ■ Ovan: Med besökare från Malmshäll ombord på "H M Freja" — vinterflygskolan 1922. Lagg märke till den enhetliga klädseln... bla... ■ Nedan tv: Flygstationen — med tälthangarerna vid strandkanten — och "H M Freja" vid Hägernäs. I förgrunden bandy- och mollonsplanen. ■ Nedan th: En olycka händer så till... om man landar på för svag is. Här en Albatros som föll ett kylstapel bad. ■ ■ ■

Det urbogserades från Skeppsholmen i början av januari 1919 den avriggade ångkorvetten Freja för "infrysning" i Stora Värtans is. Ombord på Freja var all personal förlagd. Flygplanen ställdes in i tälthangarer längs strandkanten, där även en liten stuga var byggd. I denna värmdes "maskinisterna" kylvatten till motorerna och utförde även över syn av dessa.

De skickliga flygbåtsmaskinisterna — den tidens chefmekaniker — iordningställde och omhändertog flygplanen väl, mycket ofta under svåra väderleksförhållanden och stark kyla. Under de första veckorna

fick dock förare- och spanarelever själva klargöra planen under maskinisternas kontroll. □ Skolans flygplan var fem tyskbyggda Albatros, nr 1—5, samt två LVG (Luft Verkehrs Gesellschaft) nr 9—10, också byggda i Tyskland. Hur planen ("flygbåtarna") skulle flygas och kontrolleras var bestämt genom "Flygstationsorder" den 8 februari 1922.

Chef var den år 1916 hos Thulin flygutbildade kapten Arvid Flory (Sv Ae S aviatördiplom nr 76) och lärare löjtnanterna Wigert, Krook och Runius, fänriken Christell samt underofficerarna (styrmannen) Ahrenberg, Karlsson och

Edenbrandt samt maskinisten Nilsson.

□ Skolan hade i februari 1922 besök av dåvarande kronprinsen, vår nuvarande konung Gustaf VI Adolf, och hans son prins Bertil, vilka transporterades mellan Djurholm och "Freja" med en specialbyggd "motorkälke".

Den 10-årige prinsen var mycket intresserad av flygplanen och i synnerhet av motorerna. Han tillfrågades om han skulle vilja bli flygare, och han svarade "Ja, det vill jag gärna — men jag får nog inte för pappa".

□ Arméflygare från Malmen

med sin chef kapten Gösta von Porat besökte Hägernäs denna vinter med åtta Phoenix-Dront, två Tummeliten ("Lisa") och en Albatros.

Efter en dags flygning brukade man spela bandy en timme på banan, som iordningställdes intill "Freja". Sedan duschade man ombord, klädde om sig till middag samt diskuterade om vad som under dagen tilldragit sig i luften eller vid start- och landningsmärket på isen. Idylliskt, kan det kanske tyckas. Men så brukade faktiskt tjänsten gestalta sig vid det svenska marinflyget för 45 år sedan. ■

C-ELL

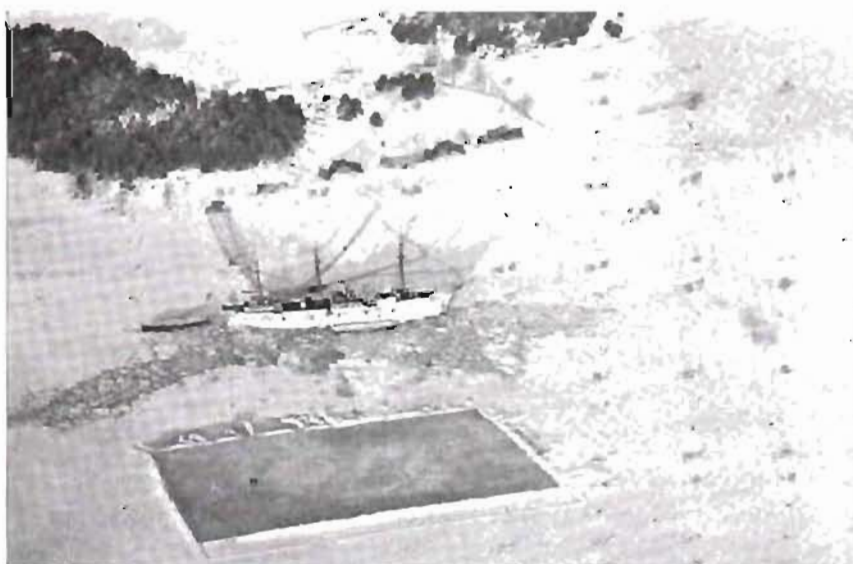


foto: einar christell



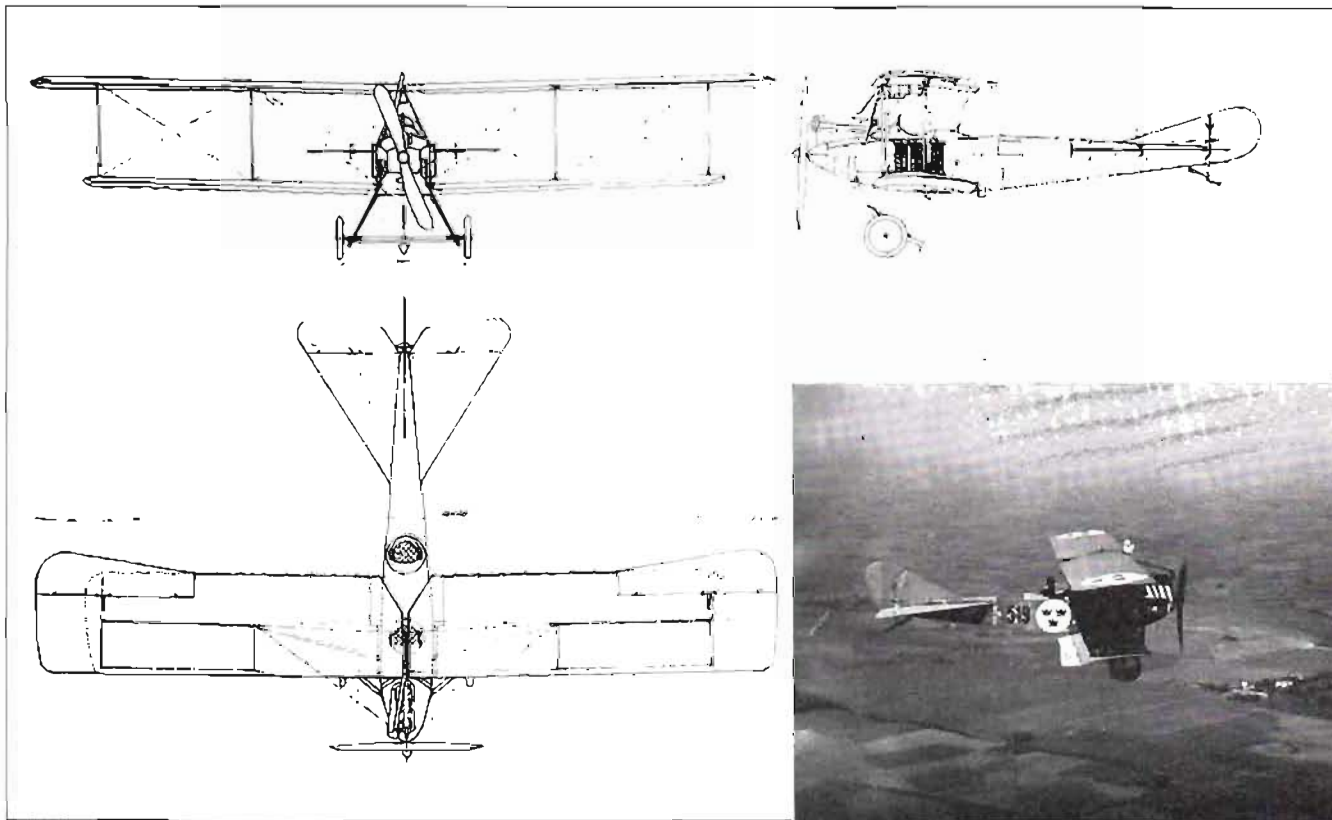
Den 26 juli 1914 kom en tysk fabriksflygare, LOT-HAR WIELAND, med ett flygplan typ Albatros till Sverige. Avsikten med flygningen var i första hand en uppvisnings-tur. Vid hans landning på Gärdet i Stockholm slog Albatros-planet runt och erhölet en del skador.

Under tiden som reparation m m pågick utbröt den 1 augusti det första världskriget och Tyskland blev "krigförande makt". Wieland fick tillstånd att återvända till sitt hemland. Flygplanet stannade dock i Sverige. Det köptes för 25.000 kr av arméns dåtida flygväsende. På detta sätt började Albatros-typens "historiska bana" i Sverige.

att teckna en god vän

PRESTANDA: ALBATROS B II a

Motor typ:	Mercedes
" effekt:	110-120 hk
Spännvidd:	13,0 m
Längd:	7,8 m
Höjd:	3,4 m
Vingyta:	40,6 m ²
Tomvikt:	760 kg
Flygvikt:	1100 kg
Besättning:	2 män
Hastighet:	ca 110 km/tim
Stiglid:	1000 m/10 min
Topp höjd:	ca 2.500 m
Aktionsradie:	ca 230 km
Startsträcka:	ca 150 m
Landningssträcka:	ca 100 m



KOPIERADES

Efter ingående teknisk undersökning av representanter för bl a Södertälje Verkstäder och arméflygels Malmén-verkstad, uppmätning och avritning m m startades efterbyggnad under ledning av den svenske flygplanjären ingenjör LARS FJALLBACK. (Sv Aø S avlördiplom nr 4 av 1912). Planet flögs därefter till Malmén och erhölet nr 6 inom vårt arméflyg

Vid Södertälje Verkstäder (SW) byggdes ett 10-tal Albatrosplan, vilka fr o m 1915-16 började levereras till arméflyget. De hade dels original Mercedesmotorer och dels i Södertälje tillverkade kopior häruv Vabismotorer på 110 hkr.

Lars Fjällbäcks dåtida flygverkstad "Svenska Aeroplanfabri-

ken" i Stockholm byggde senare två Albatros för det svenska arméflyget. Dessa kom i tjänst 1916.

Nordiska Aviatik AB - ett av CARL CEDERSTROM på senhösten 1916 bildat nytt företag med Lars Fjällbäck som teknisk ledare - levererade fyra Albatrosplan med beteckningen NAB-9 till arméflyget. Dessa plan levererades 1917 och hade svenska Vabismotorer på 110 hkr.

"HOPKOK"

Vid Flygkompaniets Verkstäder på Malmén (FVM) tillverkades sex 120 hkr Albatros och femton något förändrade försedda med 160 hkr motorer. Förutom dessa plan hopmonterades ett antal plan genom utnyttjande av delar från havererade och kasserade.

Även inom det dåtida svenska marinflyget användes Albatros. År 1919 inköptes från Tyskland fem Albatros B II a. Dessa var försedda med 120 hkr Mercedesmotorer

FÖRSTA SKOLPLANET

Då allt svenskt militärt flyg blev en självständig försvarsgren den 1 juli 1926 övertogs flertalet Albatrosplan av det från samma dag ikraftträdande nya "Flygvapnet".

Sammanlagt åtta kvarvarande 120 hkr Albatros erhölet omkring 1927 beteckningen "Sk 1". Det blev de första skolflygplanen inom det nya flygvapnet. Typen tjänstgjorde endast till 1929 då det sista exemplaret kasserades. Ett något modifierat Sk 1-plan finns bevarat i de

historiska samlingarna på Malmén. Nio FVM-tillverkade Kjellson-modifierade Albatrosplan med 160 hkr motorer erhölet beteckningen "O 2". Efter sin Malmén-tid användes de under övningsplan på Ljungbyhed. Ett exemplar flögs ända till 1935

Under den långa tid, 1914-1935, som Albatros använts inom Sverige har ett otal modifieringar och ombyggnader av typen skett. Inte mindre än elva olika (ev fler) versioner har under olika tider tjänstgjort inom vårt militära flyg.

Inom de tidiga armé- och marinflygen användes Albatros som skol- och spaningsplan. I flygvapnet var Albatros, som beteckningarna Sk 1 och O 2 anger, avsedda för skolning och övning

B W

Fototävlingen

F 4 - 1928

PA fotouppdrag med cigarett och pipe i mungipan, med en jättkamera dängande utanför flygkroppen, med analktskydd å la Faniomas, att bil buren till sin kärra (S & H), att handpumpa flottlans B 5:or, att bil borttransportera i en SK 11 (Tiger Moth) av "Gamle Svarten" och uppleva beredskapsarter med sällig J 21 — det är att uppleva flygets och flottlans barndom och uppväxt. Man kan bli romantisk för mindre.

● Tävlingsbidragen till denna fototävling — "Så började vi..." — gav många roliga och flyghistoriskt intressanta tillbakablickar. Då dessa bilder från forstora da'r ger mer smak och näslan bara den gamla trogna bidragskaran givit sig till känna, efterlyser redaktionen till nästa gång ytterligare bidrag — och då från nu ej representerade flottlifer. Det måste finnas åtakilliga som har åtakilligt ett inkomma med...?

● Då denna fototävling av bil a ur-prungetakill måste betraktas som unik och annorlunda, har redaktionen beslutat att i rättvisans namn låta alla bidragsgivare få dela på prispengarna. Följande kommer således att honoreras: C-A Bergman, E Johannesson, H Mattsson, S Ericson och O Gellermark.

● Till 1927 års andra fototävling — "MOR-KERFLYGNING" — skall bidrag vara insända till redaktionen senast den 27 mars.



F 4 - 1932

F 7 - 1942



"Så börj



F 9



F 4 - 1034



F 9 - 1040

ade vi..."





1943

OCH BEREDSKAPEN

Av överstelöjtnant NILS KINDBERG

Vid 1942 års utgång har vårt flygvapens då nye chef, generallöjtnanten *Bengt G. von Nordenskiöld*, som i om den 30 juni varit dels chef för flygstaben, dels chef för vår enda i 1936 års försvarsbeslut förutsedda flygeskader, innehaft sin nya befattning som chef för flygvapnet och flygförvaltningen i om den 1 juli 1942, samma dag som den i juni beslutade nya planen för stärkandet av rikets krigsmakt samt flygvapnets flerdubbling jämlikt samma försvarsbeslut börjat träda i kraft.

NYA I LEDNINGEN

Bland övriga viktigare personalförändringar i samband med den nya försvarsordningens påbörjande i juli 1942 har märkts att överste *Axel Ljungdahl* tillträtt som chef för flygstaben, överste *John Stenbeck* (hastigt avliden på sitt

tjänsterum år 1944) såsom souschef för flygförvaltningen och överste *Paul af Uhr* som chef för "1:a flygeskadern" (E 1), den första av i allt fyra tillkommande eskadror i såväl freds- som krigsorganisation.

I början på vintern 1942—43 omfattar vårt flygvapens beredskap — numerärt sett — omk 30 flygdivisioner med tillhopa ca 340 krigsflygplan. Dessutom står ytterligare 100—150 sådana plan på översyn o. d. Omk den 1 augusti 1943, det årets toppunkt i krigsfara och beredskap, har siffrorna stigit till ca 35 krigsdivisioner med i allt nära 390 krigsflygplan i beredskap och därutöver ca 170 sådana plan på översyns- och förbättringsarbeten m m vid centrala flygverkstäder och flottiljdepär. Jämfört med vad motståndaren Hitlers Tyskland då kunnat insätta mot oss — om krigsläget

så tillätit — är styrkan svag. Ökningarna sedan 1940—42 visar dock att arbetet på vårt flygs stärkande nått en bra bit på väg.

BEREDSKAPSDRAG

Sedan 1942 års kriser på höstsidan ebbat ut i vad rör flygvapnet har i om 1943 års ingång åtgärderna där — förutom av det fortsatta arbetet på snabbast möjliga uppbyggnad av vår 1942 beslutade, till det flerdubbla stärkta och utökade försvarsgren — varit kännetecknade av vissa i oktober—november 1942 anbefallda beredskapsåtgärder. Härvid föreslås följande:

- omk årsslutet 1942 — vissa nya förberedelser för att möta eventuella tyska "blixtanfall",
- efter årsskiftet — åtgärder för att öka möjligheterna till ett snabbt och

I nr 4/66 av FLYGVAPEN-NYTT har i korthet nämnts om det betydelsefulla riksdagsbeslutet den 26 juni 1942, om "1942 års försvarsplan" och det därpå bestående, flerdubbla utökandet av vårt flygvapen under 5-årsperioden 1/7 1942—30/6 1947. Till i huvudsak den omfattning och kvalitet, som flerdubbla gånger begärts av flygvapnets ledning och av ÖB, och som sedan utformats och framlagts av 1941 års snabbt genomförda försvarsutredning och flygvapnets skicklige läsesman där.

Flygvapnets beredskap, uppbyggnad och verksamhet under påföljande

år 1943 präglas i hög grad av strävandena till att nå de genom 1942 års försvarsplan närmast uppställda måten för organisationsarbetet och av arbete på att hinna i följd av vissa direktiv i försvarsbeslutet och det alltför hotande utrikespolitiska läget nödvändiga, ytterligare nödvändiga mål på de organisativa, operativa och allmänna förbättrande områdena.

Sistnämnda aspekter på flygvapnets arbete 1943 inrymmer bla strävanden på att förverkliga ett i försvarsplanen av 1942 förutsett, men ännu inte slutgiltigt fattat beslut om en "sjuttonde" flygflottilj, den sjunde av jaktflottiljerna, den

år 1946 vid halvårsstiftet påbörjade Södertörns flygflottilj söder om huvudstaden.

Vidare märks de av utrikesläget särskilt vållade kriserna i mars och på högsommaren 1943. Den första förbunden med en större, för flygvapnet och armén gemensam övning i krigsorganiserade förband m m i västra Sverige. Den andra framkallad av vårt i juli förberedda, till augusti 1943 verkställda uppsägande av det tysk-svenska transitfördrag, som påtvungits vårt land kort efter Hitlers "Weserübung", blixtanfallet mot och ockupationen av Danmark och Norge i april 1940. Tiden kring 1943 års uppsägning av det flerstades som



Jämtlands och Västgöta flyglottilljor (F4 och F6) disponerade under den i artikeln behandlade delen av 1943 vardera något över ett 40-tal lätta bomb- (attack-) plan typ B 5 (Northrop B-A 1) av amerikansk typ, licensbyggda hos SAAB. 980 hk Nohab/SFA-byggda Mercury-motorer av brittisk Bristol-typ. Planets fart ca 330 km/tim. — Här en division (9 st enligt den äldre indelningen) över Storajön sedd från flygplan ovanför.

verksam insättande av våra jaktflyg i strid (jfr nedan),

- under hela tiden — med hänsyn till lägesändringar på den tyska krigsfronten i öster — översyn av beredskapsbestämmelser och operativ planläggning m m.

Vi noterar härom bl a:

- den 2 januari 1943 hemställer flygvapnets chef till ÖB — på grundval av i Finland inhämtade praktiska frontrön — om åtgärder från ÖB:s sida hos regeringen i syfte att kunna skapa ett system med transportabla markradiostationer (telefon), i ett särskilt för jaktflygets del (ännu alltså F8, F9 och F10 operativa) uppbyggt nät av ett 15-tal sådana framskjutna bevakningsstationer inom det främsta stridsområdet på marken, varifrån behövliga alarmeringar och

stridsanvisningar skulle kunna lämnas våra jaktförband,

- den 7—9 januari utger chefen för flygvapnet vissa av ÖB:s direktiv och läget betingade skärpta beredskapsorder, främst innebärande nedanstående:

beredskap A (full stridsberedskap),
beredskap B (6 tim frist med A-beredskap),
beredskap C (24 tim frist — härtill har tidigare gällt 48 tim frist),

- den 16—21 januari föranleder nya rapporter om tyska flygplans och fartys verksamhet invid Göteborgs skärgård m m en tillfällig skärpning i jaktflygberedskapen där (en division J 11 ur Gösta flyglottillj), från tidigare 24 tim till 30 min för divisionen och fem min för en grupp därur,

- den 27 januari anbefalldes en del nya åtgärder på kuppförsvarets områden, bl a för snabb klargöring av operationsfärdiga förband och för tryggande av förbindelserna till chefen för flygvapnet,

- den 30 januari insänder vår nysnämnde chef sin årsberättelse för kalenderåret 1942.

□ Som positivt drag omtalar han bl a, att arbetet på flygvapnets *kvantitativa* stärkande resulterat i krigsflygförband av hög klass. På minussidan måste han dock anteckna det fortfarande högst otillräckliga *antalet* krigsförband, flygmaterielens *underlägenhet* i prestation och eldkraft jämfört med stormaktsflyg samt — *ringa uthållighet*. Sistnämnda stora brist härleddes till brist på reservflygplan och delar — närmast beroende på sedan krigsutbrottet 1939 rådande

klart kränkande uppfattande, men på sin tid i betraktande av vår 1940 ännu rådande, militära svaghet likväl nödvändiga avlätel, blir också förbunden med en så gott som allmän mobilisering av Sveriges krigsmakt. Fortfarande dold bakom uttrycket "förstärkt försvarsberedskap", med stora extra inkallelser, krigsbasering av flygvapnet o s v. En större övning, "Flygvapenövning 1943", beredskapslidens dittills största, avhölls i slutet av juli tom augusti 1943, med det då nära nog i sin helhet krigsorganiserade flygvapnet.

Inlärnt gäller det vidare att enligt 1942 års beslut fortsätta med att

bygga ut och i många fall nyskapa flygeskadtrar, flygbasområden, flyglottilljor, utbildnings- och verkstadsorgan m m. Flygindustriens 1937 igångsatta, senare stärkande och utökande enligt 1939, 1940 och 1942 års planering och höjda anslagskrav står liksom på dagordningen. För att tillskapa de flygplan-, flygmotor- och utrustningsresurser m m, som befintliga och efterhand nytillkommande förband osv kräver. Vi är ju alljämt utestängda från så gott som all flygmaterielimport av värde. Slutligen fordras rundliga, lids-, arbets- och penningkrävande arbeten för att fullfölja 1939 års krigsbasplanering och dess efteråt beslutade komplet-

teringar med ytterligare flygfält m m.

Som ett extra påbröd till 1943 års krigsbetonade lägen följer till sist en Septemberkris 1943, orsakad av att Tyskland "gripit hela makten" i Danmark. Vår kort förut inledda, snart sagt "säsongenliga" beredskapsminskning måste då hastigt avbrytas och ersättas med fortsatt förstärkt försvarsberedskap i ca tio dagar. Först därefter kan återgång till lättad beredskap av mindre omfattning ske och tyngdpunkten i arbetena åter inriktas på uppbyggnad, materiellförstärkning och utbildning m m.

avspärrning från import och därutöver bli på, att svenska startens ramavtal av 1940 och 1942 med svensk flygindustri ännu icke hunnit och kunnat ge denna industri behövlig leveransförmåga och kapacitet

KRITISKT I VÄSTER

Under *februari—mars 1943* vällar utrikesläget västerut farhågor för eventuella tyska anfall över Värmlandsgränsen m m. Läget anses dock möjliggöra — ja, rom påfordra — avhållande i västra Sverige av särskilda, för flygvapnet och armén gemensamma större övningar där, "1943 års stabs- och fälttjänstövningar". Om dessa kan nämnas:

- den 13 februari utfärdar flygvapenchefen — enligt från ÖB under hand mottagna direktiv — grundläggande

Västmanlands flygflottills (F1) många och krävande flygningar 1943 utfördes med tvåmotoriga "lunga" bomb-(attack-) plan typ B 3 (Junkers Ju 86 K), som från 1937 tillhört förbandet i totalt över ett 50-tal. De nyaste (16 st) var licensbyggda hos SAAB Trollhättan och levererades från slutet av 1938—1940. De hade en motor-effekt av 2x980 hk. Fart ca 350 km/11m.



order för flygvapnets deltagande i nyssnämnda större övningar, med bli flygledning och två flygeskadrar (E1 och E2, med däri ingående krigs-flyg- och krigsbasförband m m), förlagda i Dalarna, Värmland och Västergötland m m.

- de nämnda "stabs- och fälttjänstövningarnas" *avslutsmål* är: att höja försvarsmaktens allmänna krigsberedskap, att utåt manifestera den svenska beredskapens aktuella förmåga att kunna möta tyskt anfall västerifrån.

□ Övningarna går den 17—25 mars enligt plan. För flygvapnets del ger de värdefulla erfarenheter om bli:

- krigsmässigt uppträdande under de svenska flyg sannolika förhållanden,
- utförande av anfallsövningar med bomb- (attack-) förband i krigslik-

nande lägen, mot mål i okänd riktning,

- övningar för jaktflyget i ort- och områdesförsvar, ävensom i jakteskort är bomb- (attack-) flyg,
- övningar i krigsmässig basering och försvar av öfra nyanlagda, stundom ännu inte helt färdigställda krigsflygbaser, samt
- förbättrade möjligheter för eskadercheferna (dävarande överstarna Paul af Uhr, E1 och Åge Lundström, E2) att lära känna sina till eskadrarna avdelade flottilljer m m och till sammansvetsning av eskaderstaberna under utförande av krigsmässigt ordnat stabsarbete m m.

NY TYSK ANFALLSPLAN?

Under tiden fram till juni 1943 känne-

! Efter krigsslutet granskade tyska dokument från 1943 — om vilka man kan läsa närmare bli hos vår tidningskollega "Hemvärnet" (nr 1, 2 och 5 av år 1964) och vilka dokument år 1945 tagits som krigsbyte av allierade stridskrafter i Tyskland — bekräftar i stort vad som redan 1943 var känt av vår ÖB om den tyska anfallsplanen. Numera brukar denna dock ofta benämnas "strategiska studier". Dokumenten ifråga klarlägger, att vad tyskarna den aktuella tiden "studierat", var främst två huvudoperationer.

TVÅ ANFALLSVÄGAR

Den ena från Trondheim — Roros i mellersta Norge över Östersund och Åsarna mot Sundsvall. Den andra från Trysil — Nybergsund och Oslo-trakten i södra

tecknas beredskapsläget i stort sett av lugn. Bakgrunden här till är de efter hand inträffande svåra militära motgångarna för Tysklands storoffensiver i söder och öster — i oktober 1942 nederlaget vid *El Alamein* i Nordafrika och i januari 1943 *Stalingrads* (Tsaritsyns) vid Volgakröken fall. De understyrks ytterligare av den alltmer stegrade verkan, som den väststabiliserade flygoffensiven mot Tysklands hemort, industrier och kommunikationsleder har.

□ I början på juni erhåller emellertid vår ÖB kännedom om, att ett av Tysklands fiender planerar, vasrallierat invasionsföretag mot Danmark eller Norge inte är osannolikt. Samtidigt meddelas det på olika vägar att tyskarna på sitt håll är i färd med att lägga upp ett nytt stort anfallsföretag mot Sverige, utgående fränsa från Norge men även från Tyskland självt.

En rote J 22:or ur F8 över väntrigt Stockholm (Bellmans Helsingen — nuvarande Stora Essingen skymtar under rotelväan) på väg hem till Barkarby. — J 22:an var en helsvensk skapelse, konstruerad av nuvarande generallitjörören för flyktekniska försöksanstalten, BO LUNDBERG, och ansågs på sin tid som "världens snabbaste i förhållande till motoreffekten". Topplarten låg på ca 570 km/tim. De tillverkades bl a vid flygförsvarens nyinrättade flygverkstäder i Stockholm.



Norge via Karlstad och Mälardalen mot Stockholm. Avsikt på en Kooperation mot Göteborg skall också ha funnits. Dessutom omtalar källorna ett flertal planerade tyska landstigningar på svensk kust, bl a vid Bottenhavet, samt tilltänkta luftland-sättningar på svenska flygfält, vid kommunikationscentra m m.

□ Vetskapen om att Sverige vid den aktuella tiden år 1943 efter sina sedan 1940—42 successivt genomförda försvarsförbättringar, inte minst på flygets område, kan bjuda ett högt besvärande, ingalunda föraktligt motstånd, i förening med de förutnämnda stora bakslagen för Tysklands på många och avlägsna fronter engagerade, hårt pressade krafter leder därför till, att även 1943

års tyska planer på anfall mot Sverige — ytterligare en högst ovalkommen, ny fjende — rinner ut i sanden.

RISKFYLLD UPSÄGNING

I början av juni får ÖB under hand meddelande från försvarsministern, att regeringen fattat ett i både Sverige och Norge länge önskat beslut om att uppsäga det oss — i 1940 års ännu rådande svenska svaghetsläge — påtvungade, men då tyvärr ofrånkomliga tysk-svenska transiteringsavtalet. Från den 1 augusti 1943 skall detta nu sätras ut kraft. Det synes emellertid ÖB möjligt, att denna regeringens avsikt skall kunna sippra ut och komma till tysk kännedom, innan förhandlingar i ämnet hinnet inledas. I ett sådant läge kan tyska motåtgärder befaras.

□ Både det nyssnämnda juni-beslutet och det senare, omkring tiden före och under själva uppsägningsförhandlingarna skapade nya, för Sverige starkt kritiska läget, med dess då uppkommande spända förhållande till Tyskland nödvändiggör därför ut svensk trygghetssynpunkt kraftiga beredskapsförstärkningar. ÖB:s åsikter därvidlag gillades av statsledningen, ända högst upp i Konungaborgen.

● Vilka de stora beredskapsförstärkningarna på sommaren 1943 sedan blir och särskilt hur de utfoemas och verkar för flygvapnets del, liksom också hur de läras i slutet av augusti samt hur de under 1943 års "Septemberkris" på nytt bringas att träda i kraft m m kommer att skildras närmare i ett kommande nummer. ■

foto: fritiof hallström



En division Sk 12 (Focke Wulf Fw 44 J Stieglitz) ur F5 i formationsflygning över Söderåsen i Skåne. — Ett tiotal dylika plan köptes från Tyskland 1936, andra licensbyggdes på 40-talet vid CVV. Planet blev känt för goda "instruktiva" egenskaper. Topplarten för del-ta skolflygplan var ca 190 km/tim.

Syrgasförsörjningen – förbanden får

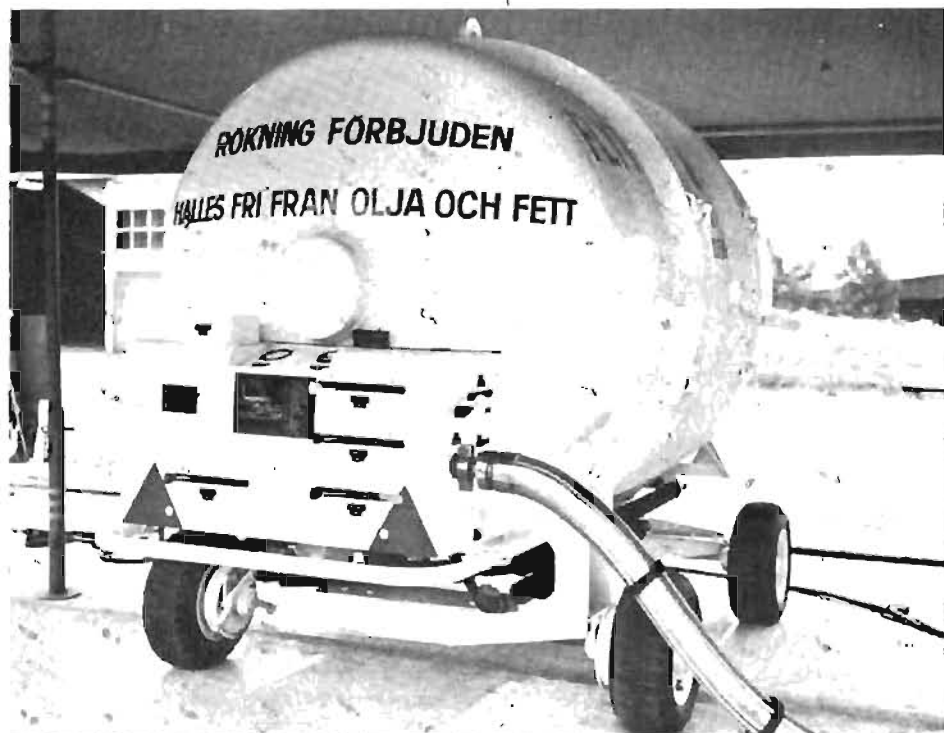


foto: nile andersson

Basförsörjningsenheten i dess helhet visas på dessa båda bilder. Två ses tanken, som i slututförande skall rymma 4 000 liter flytande syre.

■ ■ Under senare år har tekniken för tillverkning av termokärl för kreovätskor, dvs mycket kalla vätskor, gått snabbt framåt. Man kan i dag – med mycket låga värmeförluster – lagra t ex syre i flytande form, dvs 183° C. ■ Flygförvaltningen har därför funnit lämpligt och angeläget att förbättra försörjningen av syrgas genom att utnyttja denna moderna teknik, vilken främst utvecklats utomlands. ■ ■ ■

Efter att ha studerat de tekniska förutsättningarna har genom flygförvaltningen framtagits en basförsörjningsenhet bestående av en tank om 4 000 l.

flytande syre och separata pumpförgasare, båda hjulburna. Höga krav på teknisk, taktisk och beredskapsmässig ändamålsenlighet har därmed kunnat tillgodoseas.

Kostnaderna för denna helt nya utrustning, till i första hand 20 baser, belöper sig till mer än tre miljoner kr. Utrustningen omfattar 20 tankar och 20 pumpförgasare samt syrgaskärror i erforderligt antal. Avsikten är att senare lägga ut beställningar för att ytterligare baser skall kunna utrustas.

I BRUK OM EN MÅNAD

Förbanden kommer i början av april att tillföras den nya materiel och varje flottljv erhåller en basförsörjningsenhet. En ryp av syrgaskärror har även framtagits genom flygförvaltningen, med avsevärda förbättringar jämfört med tidigare kärror. Så t.ex. har arbetstrycket kunnat ökas från nuvarande 150 atmosfärers övertryck (ato) till det dubbla. På samma gång har vikten kunnat mins-

kas med 100 kg per källa, vilket innebär främst lättare hantering av materielen.

Ännu en väsentlig förbättring är att syrgasbehållarna ej behöver rangeras för fyllning vid depå eller motsvarande. Genom det nya systemet kan behållarna fyllas direkt på sin plats på källan.

Den nya materiel som nu tillförs förbanden skall förvaltas genom avd. 6. Avsikten är, att basförsörjningsenheten skall ställas upp på en särskild betongplatta i anslutning till avd 6. Skydd mot vädret skall byggas i form av ett plåtskjul, till vilket elektrisk kraft skall dras fram. Givetvis skall även fullgod innerbelysning finnas.

BÄTTRE ÄN VÄNTAT

Under utprovningen vid F16 i Uppsala under ca ett års tid visade det sig att provutrustningens kapacitet, 2 500 l, med fördel kunde ökas. Den bild vi nu publicerar visar väl att märka provutrustningen. Den efter utprovningen fastställda enheten som snart levereras har

moderniseras högeffektiv materiel

foto: nils andersson



Pumpförgasaren med från manövreringsaldan. De fyra slangarna är de som ansluts till syrgaskärrorna. Anslutningsslangen från tanken till pumpförgasaren har en diameter av ca 20 cm.

betydligt större kapacitet. I allt väsentligt överensstämmer emellertid den anskaffade materiel med provutrustningens. En märkbar ändring blir dock ljulställen, som får svensk flygvapenstandard. Tanken får i sitt slutliga utförande en kapacitet om 4.000 l, motsvarande 3.200 m³ syrgas, i förgasad form. En m³ syrgas är lika med två normala stridspass!

Meningen är givetvis att tanken skall vara stationär, men av beredskapsskäl kunna ombaseras med kort varsel. Högsta hastighet vid färd på väg blir 20 km/tim. I fråga om exteriören förtjänar nämnas, att tanken kommer att målas helt i vitt. Renlighetskravet accentueras på detta sätt

VÅT PUMP SNABBAST

Från tankens överfyllningslang, som ansluts till pumpförgasaren, förses pumpförgasarens egen separata tank med flytande syre. Även här har kapaciteten kunnat ökas avsevärt jämfört med prototypen, vilken visas på bild. Den pumpför-

gasare som börjar tillföras flygvapnet i april rymmer inte mindre än 250 l flytande syre, dvs ca 210 m³ syrgas, eller lika med 400 flygpas! Pumpförgasaren är lättroblig, och kan vid behov flyttas inom flottilj- eller basområde. Dessutom kan den flygtransporteras.

Högsta fyllningsberedskap har kunnat tillgodoses genom att pumpen är nedsänkt i tanken för flytande syre, sk väc pump. Arbetstrycket på pumpförgasaren är 300 atö, och kapaciteten 70 m³/tim. Funktionen vid fyllning från pumpförgasaren är helautomatisk, den fordrar endast igångsättning.

Sedan fyllningen skett till syrgaskärrorna stannar pumpen automatiskt, och signalerar med ljus- och ljudlarm att fyllningen är avslutad. Slangarna kan sedan genast lossas och apteras för fortsatt fyllning till andra syrgaskärror. De bästa tänkbara garantier har erhållits för att eliminera varje form av föroreningar. Detta sker främst genom att flytande syre komprimeras på särskilda noggrant kon-

trollerade syrgaskärror, för överfyllning i flygplanens gasbehållare.

ALLTID FYLDA

En nyhet i fråga om flygvapnets syrgasförsörjning, främst ur beredskapssynpunkt, är att tankarna ständigt är fyllda med omedelbar tillgång till syrgas vid varje tillfälle. Avsikten är nämligen att tankarna inte får tömmas mer än till viss grad. Distributörerna åläggs genom avtal med flygförvaltningen att löpande hålla basförsörjningsenheterna fyllda till ur beredskapssynpunkt betryggande grad.

Flygvapnets nya giv i fråga om syrgasförsörjning innebär naturligtvis en viss omskolning av berörd personal, främst tekniker. Särskilda kurser planeras under våren på Centrala Flygverkstaden i Västerås, där instruktionspersonal skall utbildas

□ Ur renlighets- och därmed även flygsäkerhetssynpunkt innebär slutligen denna omorganisation av syrgasförsörjningen en väsentlig förbättring. ■

LO



text: henry olsson

Syrgasmasken pressades hårt mot ansiktet. Huvudet tvingades något bakåt. Flyghjälmen tryckte i nacken. Jag kände mig uppblåst som en ballong. Tryckvästen svällde upp och klamde om överkroppen. Tryckbyxor-na pressade hårt om lår och underben. Jag kunde med svårighet se instrumenten framför mig. Det kändes i ögonen som att plörsligt stå i kraftig, pinkande motvind. Jag trodde syrgasmasken läckte och sprutade syrgas upp i ögonen. Men jag kände mig fullt klar i huvudet och kunde tänka på vilka åtgärder, som jag borde vidtaga nu. Höjdmätaren visade 20.000 m.

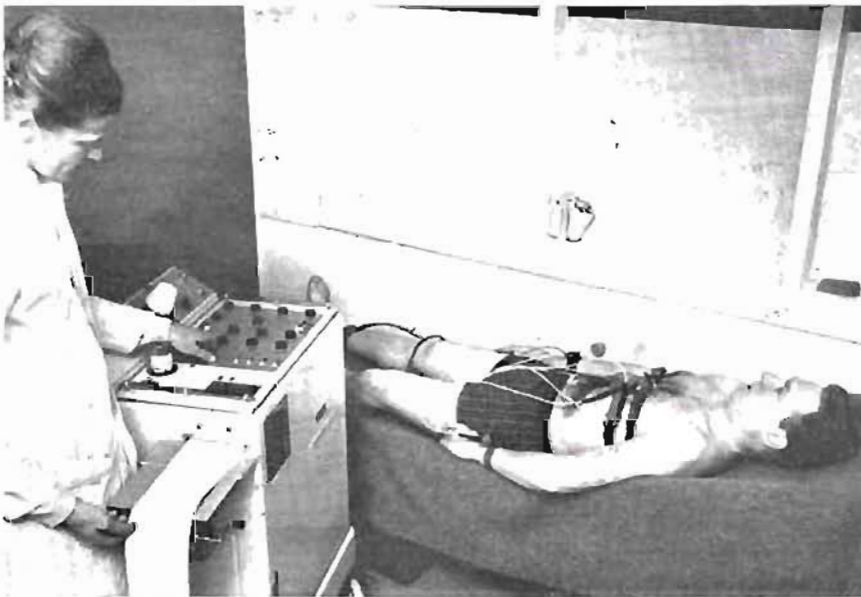
● Och bara någon sekund tidigare hade allting varit helt normalt. Jag hade suttit fastspänd med alla remmar i karapultstolen och med allt inkopplat till syrgas, luft och telefon. Kabintrycket hade varit normalt, vilket innebar 9.000 m tryckhöjd på min höga flyghöjd.

● Men kabintrycket hade av någon anledning med nästan explosiv hastighet minskat till nästan ingenting — endast 41 mm Hg (kvicksilver). Nästan bara tjugondelen av det vid marken.

● Jag kunde fortfarande manövrera min J35 Draken och dra av gasen och styra nedåt mot säkrare höjd.

● I hörlurarna i min flyghjälm hördes en röst säga: "Är allt bra? Visa med tummen upp". Och jag gjorde

Från 9.000 m på en och en



"tummen upp". Då och då frågade rösten om olika saker och jag svarade med tummen. Jag kunde inte tala tydligt för mun, hals och bröst var uppspända och gjorde allt så mycket svårt.

● Höjden minskade efter ca 30 sek. På 19.000 m höjd kändes det genast något lättare och jag kunde se alla instrument klarare. Höjdmätaren visade snart 18.000 m, sedan 17.000 m och trycket minskade något. Det gick lättare att tala. Höjden minskade fortfarande förbi 16.000, 15.000, 14.000 m osv. Trycket i syrgasmasken och tryckdräkren minskade också efter hand. Snart var jag nere på 9.000 m höjd och allt kändes normalt som vid början. Och inom kort var jag nere på marken och kunde lossa allting och kliva ut.

● Jag hade varit med om ett D-prov i Försökscentralens undertryckskammare med min nya "blåshjälm" och syrgasmask och hela min omfattande men likväl enkla flygutrustning. Hela tiden hade jag stått under mycket sträng kontroll av läkare och ingenjörer, som befann sig utanför undertryckskammaren med direkt uppsikt på mig genom små fönster till mitt simulerade förarrum. Jag stod i ständig telefonförbindelse med mina "övervakare". Min puls, andning, syrgastrick och mycket annat registrerades. I en större del av undertryckskammaren med en dörr emellan till mitt lilla "förarrum" befann sig en "säkerhetsförare" på 8.000 m höjd beredd att ingripa, om något trots alla förberedelser och säkerhetsåtgärder skulle inträffa.

● Förberedelserna började redan hemma på flottiljen med utprovning av en mycket noggrant tillpassad flyghjälm och syrgasmask. Efter en del justeringar godkändes tätheten på syrgasmasken vid ett övertryck av 70 mm Hg. Övertrycksproven övervakades av förbandsläkaren.

● På försökscentralen (FC) omfattade programmet två dagar. Första dagen skedde en noggran kroppssökning, konditionskontroll, genomgång av den nya matrielen, träning i andning med allt högre övertryck tills jag behärskade 70 mm Hg övertryck under fyra minuter. Övertrycks-



till 20.000 m halv sekund

foto: ulf rigner

andningen gjordes två gånger. Det var arbetsamt för ansikte, ögon, hals och bröst men nyttigt att lära sig. I spegeln framför mig såg jag betydligt värre ut än vanligt. Sist på dagen blev jag lungröntgad för dekompression.

● Andra dagen omfattade dels en intressant och nödvändig flygmedicinsk orientering, dels själva dekompressionsprovet i undertryckskammaren.

● Jag hade alltså klarat själva eldprovet och var nu godkänd att flyga med J35 Draken till ännu högre höjder än förut med en utrustning, som automatiskt skulle fungera för att rädda mig ner till säker höjd om något skulle hända med kabintrycket eller vid eventuellt fallskärmsopp. ■



Många akademiker har officersutbildning och är allmänt försvarsintresserade. Därför är det självklart att akademiska försvarsföreningar och officerssällskap har sin givna plats i universitetsstädernas föreningsflora.



GAFF

LAOS

Rubrikens kryptiska bokstavskombinationer härleder sig från tre av landets fyra akademiska försvarspolitiska föreningar. GAFF är uttytt Göteborgs Akademiska Försvarspolitiska Förening; LAOS betyder Lunds Akademiska Officerssällskap och AOS Akademiska Officerssällskapet i Stockholm. Den fjärde föreningen är Akademikersektionen av reservofficerssällskapet i Uppsala, AROS.

I landets femte universitetsstad, Umeå, har på sistone även bildats en försvarspolitisk förening. Försvarsminister Sven Andersson var där uppmärksam på talare vid ett av de första mötena.

HELT FRISTÅENDE

Samtliga organisationer bedriver sin verksamhet i respektive städer som helt fristående akademiska sammanslutningar. Redan av namnet på föreningarna framgår att de inte är direkt parallellställda utan vänder sig till delvis skilda akademikergrupper.

Göteborgs Akademiska Försvarspolitiska Förening, GAFF, bildades 1963 av en grupp aktiva studenter på initiativ av överste *Birger Björnsson*, föreningens förste och hittills ende hedersmedlem.

Nå, kan krigsmakten försvaras? GAFF ger inget svar på denna fråga utan vill stimulera försvarsdebatten med föredrag, studiecirkel och studiebesök vid såväl civila som militära institutioner. — Föreningen har ett hundratal medlemmar.

FÖRSVARSUPPLYSARE

Vid Lunds Studentkår bildades hösten 1959 ett försvarssällskap för officersutbildade akademiker. Några fakta och ut-

drag ur stadgarna: "Lunds Akademiska Officerssällskap (LAOS) syftar till att öka intresset och förståelsen för militära problem, särskilt för sådana, som gäller försvaret av Sverige. Sällskapet skall genom föredrag eller på annat lämpligt sätt arbeta för att öka kunskaperna om den militära utvecklingen inom olika områden". — Antalet medlemmar är ca 150.

LAOS försöker ordna kvalitativt högtstående föredrag för att belysa olika delar av totalförsvaret. Föredragen, som anordnas ungefär var tredje vecka, är med få undantag offentliga och samlar i genomsnitt ett hundratal åhörare. Detta är för en studentförening i Lund en mycket god åhörarfrekvens.

● Den bland medlemmarna mest uppskattade verksamheten torde vara studiebesök. LAOS har genom stort tillmötesgående från samtliga försvarsgrenar kunnat arrangera sådana av två olika slag. Det ena är endagsbesök i samband med förevisningsövning. Det andra tillgår så, att ett antal medlemmar under några dagar mer ingående får följa olika verksamheter i samband med större manöver, kustövning eller flygoperation.

VÄRDEFULLA KONTAKTER

LAOS har även prövat på kontaktverksamhet över gränserna. Värdefulla utbyten har kunnat etableras med bl a Hærens Officersskola i Köpenhamn och Nylands Nations reservofficersförening i Helsingfors. Ännu värdefullare är givetvis de kontakter, den utbytesverksamhet samt det goda samarbetet som etablerats mellan LAOS och liknande försvarssammanslutningar i de andra universitetsstäderna.

Den debatt man försöker få till stånd måste ovillkorligen vara saklig, aktuell och opolitisk. Man bör givetvis inte tveka inför kontroversiella rubriceringar eller ämnen. Dessa bidrar ofta till att klarlägga missförstånd och nyansera omdömen.

Den akademiska försvarssammanslutningen får inte bli ett "sällskap för inbördes beundran" utan så många arrangemang som möjligt bör vara offentliga. Den i vanliga fall för försvarsproblem ganska likgiltige studenten skall upplysas, intresseras och förmås till ett ställningstagande i de så viktiga försvarsfrågorna. Givetvis bör även någon gång anordnas interna sammankomster för de aktiva medlemmarna för att manifesteras sammanhållningen och kamratskapet.

EN HJÄLPANDE HAND

Det är också synnerligen värdefullt om någon inflytelserik officer vid någon central eller regional stab "tar sig an" den närbelägna akademiska försvarssammanslutningen och tjänstgör som dess rådgivare och introduktör. Detta är inte bara värdefullt utan nästan av avgörande betydelse för sammanslutningens möjlighet att driva sin verksamhet.

● Goda kontakter med pressen är också av yttersta vikt. Ytterst beror pressens intresse för verksamheten på kvaliteten på och intresset för arrangemanget.

Vi får inte på något vis försöka utstänga våra meningsmotståndare från våra offentliga arrangemang. Han om någon är i behov av saklig upplysning. Hans argument och påståenden behöver bli bemötta av fackmän. Vidare är det väsentligt att den akademiska försvarssammanslutningen har goda kontakter

AOS

AROS



med såväl studentkårer som övriga akademiska föreningar.

OCH I STOCKHOLM...

Syster med akademiska officerssällskapet i Stockholm, AOS, är att upprätthålla kontakten mellan officersutbildade studenter och att ge ökade kunskaper och bättre kännedom om försvaret. För att nå dessa mål anordnar sällskapet föredrag och debatter — i de flesta fall offentliga. Även studiebesök ingår i verksamheten. — Medlemsantalet är omk 90.

● För att speciellt tillvarata och aktivera de studenter med reservofficersutbildning som finns vid Uppsala universitet och lantbrukshögskola bildades på hösten 1964 en akademikersektion inom det reservofficerssällskap, som finns i Uppsala.

PÅ STARK TILLVÄXT

Sektionen leds av en mycket liten styrelse med en ordförande i spetsen. Detta möjliggörs genom gemensam kassaförvaltning och ett i övrigt intimt samarbete med reservofficerssällskapet. För närvarande består sektionen av ca 150 aktiva studenter och är på stark tillväxt tack vare en intensifierad medlemsrekrytering av sektionens styrelse de två sista terminerna.

Ett gott samarbete med Fo 47/48 i Uppsala har framförallt bidragit till en omfattande skytteverksamhet med månadsskjutningar på pistol och kpist som samlat ett stort antal deltagare.

☐ Målet för sektionen är att hålla kontakt med reservofficerare och reservofficersaspiranter, att vidga förståelsen för det "andra yrke", som ett engagemang i vårt försvar på detta sätt kan sägas bli. En upplysningsverksamhet riktad till offentligheten, ett inslag i debatten, är en annan viktig uppgift. ■

PRIS KYSS

Till "Årets Bråvallygare 1966" har valts 1:e fältflygaren *Leif Kalmliden*. Kalmliden tilldelades det av Norrköpings Tidningar uppsatta priser, enligt juryns uttalande: för flygskicklighet, allmän kunnsighet och initiativrikedom samt vilja och förmåga att lösa uppgifter utöver tjänstens normala krav.

F 13

Priset överlämnades vid en gemensam julfest på flottiljen för förbandets personal. Vid julfesten medverkade som gäst-artist Britta Borg. Det är skön Britta som på bilden ses gratulera Kalmliden så intensivt.

BR

foto: rune rydh



HÄNT VID FLOTTILJERNA ▶▶

NYA JÄMTGUBBAR

Omskolningen till J 32 B för instruktörsgruppen på F4 har under sommaren och hösten -66 bedrivits på F1 i Västerås. Här ser vi en luftig bild från den smått triumfatoriska

F 4

hemfärden från Hässlö till Frösön, med "team Goentorp". Flygplanen i premiärgruppen har just hunnit in över Storsjön, och vi ser Åreskutan i bakgrunden. Fotograf är medarbetaren i Östersunds-Posten redaktör *Bengt Byström*, vilken gjorde ett reportage i ÖP kring omskolningen och hemfärden. Efter landningen den 28 oktober följde en enkel men högtidlig överlämningsceremoni. ■

NAMN OCH NYTT

Den 3 oktober rog nye chefen för E1, generalmajor *G Odqvist*, emor flottiljen och den 13 oktober besöktes chefen för F7, överste *F Barkman*, av militärbefälhavaren för västra militärområdet (Milo V), konteramiral *O Krokstedt*. Han åtföljdes vid besöket av sin stabschef överste *C Skoglund* och kapten *Liedberg*. Besöket sammanföll med eskaderchefens inflygningsperiod vid F7 och de nya cheferna åt lunch tillsammans.

F 7

K-A



foto: bengt byström

FRIVILLIG — (FULL)TRÄFF

Den 1—2 oktober var F4 träffpunkten för ett femtiotal lottor och ett tjugotal manliga frivilliga i luftbevakningstjänst, vilka bl a gjorde upp om överste Hugossons vandringspris. Oaktat det regniga och blåsiga vädret var humöret på toppunkten.

Frivilligträffar av detta slaget har arrangerats på F4 en lång rad av år och de röner alltid ett mycket stort intresse. Man samlas från alla delar av Mellersta Norrland för att tävla, ta del av det sista inom luftbevakningen och diskutera frivilligfrågor samt sist men inte minst för att träffa varandra.

Lördagsprogrammet omfattade tränings-skjutning och vapenkännedom, lektioner i luftbevakningsstationstjänst och genomgång av kartan och kompassen.

På kvällen aväts en livligt uppskattad surströmmingsmiddag. Allsången och stämningen stod — trots den intensiva doften — högt i tak.

Söndagen började med att flygpojkar och värnpliktigt luftbevakningsmanskap samlades för en fälttävling. Efter fältskjutningen vidtog en fem km lång orientering. Målet var strategiskt placerat vid F4:s bastu och efter välbehövlig av-

skrubbing smakade lunchkorven prima. Den personal som av olika anledningar inte deltog i någon av tävlingarna gjorde ett studiebesök i trafikledartornet och i en av flottiljens hangarer visades J29:an. Vapenvård och inlämning av vapen och annan materiel följdes av en orientering om personalfrågor.

Framgången har varit stor, både på funktionärsidan och deltagarsidan. Det är flottiljens föresats att fortsätta med dessa typer av frivilligträffar för att härigenom svetsa samman personalen och öka förståelsen för frivilligverksamheten. ■

BERNS

HÄNT VID FLOTTILJERNA • HÄNT VI

FJÄLLFISKARE

Officerskursen på F20 gjorde i fjol, under tiden 19—22 augusti, en kombinerad vildmarksvandring och fisketur i övre Norrland. Avfärd från Uppsala skedde i två Tp 79 till Vidsele för vidarebefordran i buss till Nausta lappby, där övernattnin skulle ske.

Knappt hade tälten rests, förrän samtliga män med glöd i blicken och fiskedon i handen drog sig ned till Naustajaures strand för att prova fiskelyckan. Men tyvärr var inte nappvilligheten särskilt stor — några gäddor blev i alla fall en läcker förstärkning till middagen.

Reveljen gick i strålände solsken klockan fyra morgonen därpå och efter att C F20 hade givit en taktisk förutsättning för övningen, startade man — nedtyngda av en till brädden fullstoppad ryggsäck. Marschen skedde i grupper om 4—5 man. Efter många strapasser och åtskilliga kärr nåddes på eftermiddagen efter ca 15 km vandring målet, som utgjordes av Trappsjöarna.

Fiskeivern tycktes emellertid ha mattats en aning den kvällen, och intresset hade i stället överflyttats till omvårdnad och plåstrande av trötta och ömma fötter.

F20 hade tydligen misshagat vädergudarna på något vis, ty nästa morgon

stirade regnet ned, och humöret sjönk i samma utsträckning som vattenståndet i tälten steg. Lyckligtvis sken solen upp igen framåt förmiddagen, och dagen förflöt i samma säkra lunk som man tillryggalade de tolv km till Kårsobäckarna. Idrottslärarens grupp navigerade visserligen 180° fel vid ett tillfälle, men man lär ha haft kompassen fylld av besvärande luftblåsor, vilket naturligtvis förklarar saken...

Kårsobäcksdalen visade sig utgöra ett gigantiskt kallufsdike, och fram emot

kvällen lade sig frosten som en tunn, vit matta över nejden. Några envisa kadetter lyckades denna kväll mor all förmodan med konststycket att dra upp några bäckförelle modeller mindre, vilka avnjöts under stor andakt.

Sista dagen inleddes med en fältskjutning innan man fraktade den "sovande lasten" tillbaka till Vidsele. Efter ca 2 1/2 tim hade Tp 79:orna transporterat oss tillbaka till F20 — och den väntande basrun. ■

H-G

"RENLIQHET GER SÄKERHET"

... är namnet på filmtrilogin som vi presenterade i nr 5/66, sid 8.

Kopior av den färdiga filmdelen 3 om verkstäder har tilldelats de centrala flygverkstäderna, FS/U och AMF (best. nr 4003). Från april till dec -66 har filmen visats ett 70-tal ggr och i avvaktan på del 1 om den tekniska bakgrunden, och del 2 om bas-tjänsten, kan del 3 mycket väl användas som lärarhjälpmedel vid genomgång av renlighetskraven även på förbanden.

Vi hoppas att presentationen föranleder aktiverad tillämpning av gällande TOMT och andra föreskrifter om renlighetskraven i flygmaterieltjänsten.

Red.

HKP "BYGGER" TORN

Tisdagen den 29 november skulle en nära två ton tung järnkonstruktion, utgörande stomme till överbyggnad på F15:s nya trafikledartorn, monteras på plats. Vad var då naturligare än att anlita en Hkp 4. Med 1:e fältflygare Eriks-son som förare lyftes takkonstruktionen lätt och elegant upp i luften och med hjälp av fältflygare Sjölund sattes konstruktionen på exakt plats. Detta i vanliga fall så ansträngande, tidskrävande och tom riskfyllda arbete var denna gång smärtsfritt avklarat på mindre än fem min.

Det var ett verkligt precisionslyft som gjordes och detta visar ånyo helikopterns stora användbarhet inom olika områden. ■

AW

F 20

F 15

OLJUD SOM DÖR

F1 och Centrala Flygverkstaden i Västerås (CVV) tog den 27 december i bruk en ny ljuddämparläggning vid Hasslö, som reducerar ljudnivån vid motorkörning av Draken till vad som närmast kan jämföras med normalt gatubuller vid rusningstid.

Vid överlämningen till F1 och CVV deltog bland andra CFI, överste Palmgren, C CVV, verkstadsdirektör Lilja, CUH, teknisk direktör Jurrander och chefen för Nyby Bruk, disponent Kiellarson. TV visade ett avsnitt av en motorkörning i "Aktuellt" samma kväll och dagen efter behandlade lanstidningarna anläggningen i större portage. Även en del av rikspresen uppmärksammade evenemanget liksom "Mel-lankvarten" i ångradion.

F1

Bakgrunden är denna:

Dagens jetflygplan kan prestera ljud-effekter som är outhärdliga och direkt förödande för hörselsinnet. Vid körning på marken med tänd ebk kan man snett bakom flygplanet på 75 m avstånd uppmäta ljudstyrkor på 135 decibel (dB). En person som utan hörselskydd utsätts för denna effekt skulle troligen få sin hörsel totalförstörd inom ett par minuter.

● Man räknar med att gränsen för det outhärdliga, under en kort tid, ligger vid 120 dB, men redan vid ljudstyrkor på 80 dB känns obehag, och en längre tids exponering ger bestående skada. (Vid mätning utanför den nya anläggningen erhöles nu ett värde på endast 88 dB).

Det är självfallet av största vikt att skador och obehag förhindras och flygvapnet, som är en stor ljudproducent, har länge studerat problemen och prövat lösningar till skydd för såväl den egna personalen som för "miljön" kring flygvapnets anläggningar.

Tyvärr finns det inte mycket som kan göras för att dämpa ljudet vid själva källan, flygplanet. Man får därför koncentrera ansträngningarna på andra åtgärder som så långt möjligt eliminerar obehagen under den tid flygplanet måste köras på marken. Detta är särskilt viktigt vid anläggningar där markkörning vid höga motoreffekter, då de verkliga obehagen uppstår, ofta måste utföras.

● De enkla ljuddämpare som funnits en längre tid vid Hasslö är inte effektiva för de nya flygplanen, vilket är anledningen till flygförvaltningsens beslut att låta uppföra en helt ny anläggning för F1 och CVV.

Nyby Bruk AB är huvudleverantör av den nya anläggningen, som består av en intagsdämpare (där flygplanet är upp-

ställt under körningen med anordning för dämpning av ljudet som orsakas av insugningsluften) och en avgasdämpare. Anläggningen har kostat 1,2 milj kr och är avsedd för Draken och senare för Viggen.

BESKRIVNING.

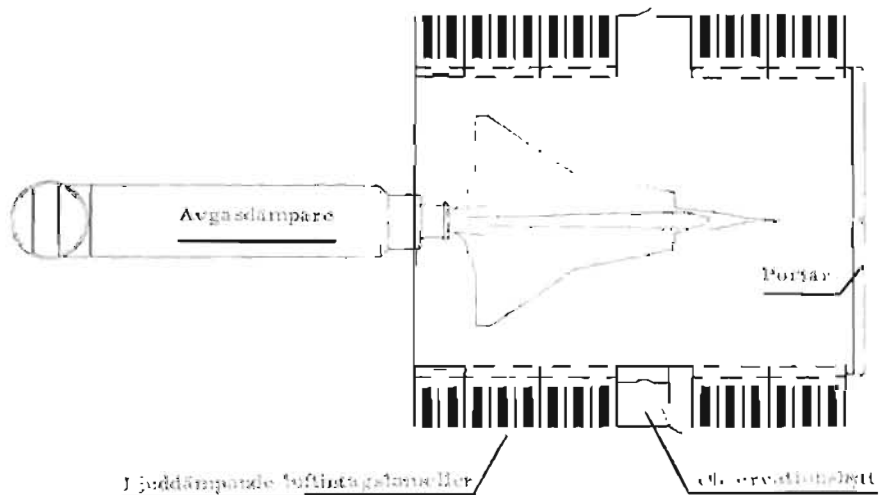
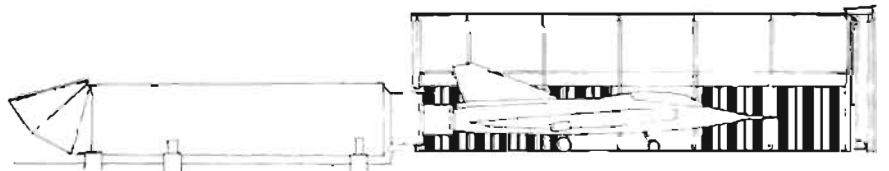
Ljuddämparläggningen består av en intagsdämpare och en avgasdämpare.

Intagsdämparen, kallad box, är utförd som överbyggnad på en betongplatta. Bakvägg, portar och det bågformade taket är utförda 20 cm tjocka och har på utsidan korrugerad, galvaniserad plåt, samt innanför detta glasull, glasfiberväv och innerst perforerad, rostfri, kallvalsad plåt.

av rullar mot sidan av en styrskena. Varje port drivs av en 2-hastighets snäckväxelmotor med broms. Portarna manövreras från boxens insida med "dödmansgrepp" och portrörelsen regleras av gränsbrytare. För portrörelsen finns optiska och akustiska varningssignaler. Vid strömavbrott kan portmaskinerierna frikopplas, så att portarna kan flyttas manuellt eller med dragfordon.

● Samtliga dörrar i boxen är ljudsolerade och gastäta. Dörrarna från boxen och ut i det fria är försedda med sk panikglas, som möjliggör snabböppning från insidan.

På boxens bakvägg finns två st fläktar, en för utsugning av startvätskegaserna och en för in-



Sidoväggarna är uppbyggda av ljuddämpande luftintagslameller av speciell konstruktion, dels 10 och dels 50 cm tjocka. Luftintagslamellerna är ut mot det fria iackta med nät för att hindra främmande föremål att sugas in i boxen.

● Boxen kan även tjänstgöra som serviceverkstad. Detta har åstadkommits genom att ställ-lusier monterats innanför intagslamellerna, så att en dragfri lokal erhålls. I bakväggen finns dessutom två genomföringar, där varmluftsaggregat kan anslutas.

Boxens framsida består av två portar inbyggda i ett porthus. Portarna är försedda med kul-legrade löphjul och går på räls, som är ingjuten i betongen. För att hindra isbildning vintertid är värmekablar ingjutna under rälsen. I överkanten styrs portarna

sugning av kylluft till flygplanet.

Flygplanet förankras med stoppbäckar och för dessa är fästen ingjutna i betonggolvet.

● För dämpning av avgasljudet finns en ljuddämpare, konstruerad enligt absorptionsprincipen och helt luftkyld. Den består i princip av ett dubbelvägigt rör. Det yttre röret utgöres av 10 mm stålplåt. Det inre röret består av perforerad, rostfri plåt, som förstärkts genom korrugering enligt ett patentsökt förfarande. Mellanrummet har liksom på intagsdämparen fyllts med ljuddämpande mineralull.

Avgasdämparen förs in genom intagsdämparens bakvägg, så att flygplanet bekvämt kan anslutas till dämparen. Man har söjt för noggrann ljuddämpning av vägggenomföringen. ■

"HÖRRU SULU DU..."

Under den gångna hösten har vid F1 genomförts den första kursen för flottiljens egna simulatorinstruktörer. Kursen var mer eller mindre ett experiment, då eleverna ej tidigare flugit J 35 och då en

av eleverna, fanjunkare *Dovenstam*, var utbildad flygnavigator med avsedd placering som simulatorunderofficer (SULUOFF). *Dovenstam* genomförde dock samliga övningar som forare.

Före kursens början hade eleverna under tvenne veckor följt teoridelen av taktikskeder för F13:s C-division, vilken

dock förutsatte en del förkunskaper och som inte var tillrättalagd för F1-eleverna.

Efter genomgången kurs förklarade kurschefen major *Haglund* mot bakgrund av förutsättningarna sig mycket nöjd med elevernas prestationer och han ansåg experimentet som helt lyckat. ■

IN MEMORIAM

Tidigt novembermorgonen den 29 förra året härjades och ödelades F3:s gamla officersmässa av eld. Den kulturhistoriskt intressanta gula byggnaden, som uppförts av 14:s och 15:s officerskårer, skulle i år fyllt 100 år.

Der var på ett ganska tidigt stadium som de båda truppförbandens officerskårer, som låg förlagda till Malmen, lät uppföra en byggnad, som de benämnde "Salongen". Den första salongs-

enskapen skulle finansieras med hjälp av årsavgifter till ränta och amortering på ett lån. De fasta årsavgifterna till salongskassan belöpte sig för:

regementschef	40 riksdaler
överstelöjtnant och major	25 "
kapten	20 "
löjtnant	15 "

Officerskårernas sammanlagda summa blev årligen 1590 riksdaler och visade sig väl räcka för ränta och amortering men även till visst underhåll. — Den nya officerssalongen kunde officerskårer ta i besittning år 1867.

västra del utnyttjades som fotolaboratorium och bildläsningssal.

Som officersmässa användes då det sk Vingförrådet — som nu ligger inom CVM:s område.

År 1928 byggdes "Salongens" västra del om till sällskapsrum. I matsalen lade man in ett välvt innertak och även balkongerna byggdes om något. I den övriga delen av byggnaden hade arméspaningskursen sina lokaler.

År 1931 omändrades hela östra delen av byggnaden till kök. Samtidigt installerades värme samt vatten och avlopp. Året därefter kunde officerarna helt flytta över till sin nya officersmässa. År 1943 företogs en genomgående renovering av mässabyggnaden och då lades även in ett nytt innertak, med placering under balkongerna.

Denna officersmässa på Malmen — som tjänat officerarna i nästan 100 år och som varit skådeplatsen för så många glada och ståtliga fester — har nu för alltid skattat åt förgängelsen. Saknaden är minst sagt stor. ■



foto: sven lindh

byggnaden uppfördes år 1797, men låg då på det nuvarande flygfältets södra del. Denna byggnad ersattes dock redan 1811—12 av en större "Salong", som vintern 1818—19 förflyttades till den plats, där den nu nedbrunna officersmässen låg.

Men i början av 1860-talet ansåg Malmens båda officerskårer att "Salongen" icke längre motsvarade de öka-

F 3

de kraven på komfort och bekvämlighet. En gemensam kommitté tillsattes och i juli 1865 framlades ett förslag till ny officerssalong. Ritningarna hade uppgjorts av den kände arkitekten professor Scholander. Kostnaden beräknades sluta på 23.000—24.000 riksdaler riksmünt. Officerskårer ansåg emellertid summan väl hög. Följande år framlades ett något nedbantat förslag med bibehållande av de scholanderska ritningarna. Förslaget anrogs och innefattade även hur bygg-

Den gamla salongen såldes till källarmastaren på källaren Druvan i Linköping och stod där i sin nya omgivning några år in på 1900-talet, då den ödelades genom eldsvåda.

När så båda livgrenadjärregementena flyttade från Malmen 1925 inlöstes "Salongen" med tillhörande köksbyggnad och ett förrådshus av Kronan för 25.000 kr.

År 1926 överlämnades "Salongen" från II arméfördelningen till 3:e Flygkåren. De första åren användes den dock icke som officersmässa av flygarna. I den östra delen hade Flyg- och Spanarskolan sina expeditioner för chef och lärare samt en radiolektionssal. Den stora gemensamma matsalen användes som gemensam sällningssal och lektionssal. På salens kortsidor fanns på den tiden balkonger, vilka under 14:s och 15:s tid användes av regementsmusiken eller för punschdrickning. Dessa balkonger utnyttjades vid lektionerna i artilleriflygning som observationsplatser 4—5 m ovan en stor målad terrängmatta över Malmslätt med omnejd. Byggnadens

PRESSOFFICERSMÖTE

Den 15 december kallades flygvapnets pressofficerare till en konferens i Linköping. Avsikten var att "nollställa" pressstämningen inom flygvapnet samt att från olika aspekter diskutera kontakterna med mass media.

Konferensen blev livligt uppskattad av de 30 deltagarna och samtliga var överens om lämpligheten av årligt återkommande pressofficersmöten.

Programmet inleddes på F3 med genomgångar i försvarsupplysning, fototjänst, utställningar o.s.v. På eftermiddagen fick deltagarna tillfälle att följa arbetet i flygverksstäderna på SAAB och erhöi även information om Viggen.

Konferensen avslutades på SAAB med middag och diskussion över ämnet "Pressofficerens arbete — en onödig belastning eller en betydelsefull uppgift". Även representanter från lokalpressen, vilka speciellt inbjudits till just denna del av programmet, deltog engagerat och idérikt. ■

C-N

POLIS-PREMIÄR

Varje år — från början av oktober till strax före jul — genomgår blivande helikopterförare ur marinen förberedande flygutbildning vid F5. Så har skett alltsedan 1959 — då också armén startade motsvarande utbildning i F5:s regi men med utnyttjande av Rinkaby och sommarhalvåret. Den platsen och den tiden har arméleverna sedan hållit fast vid, medan marinens elever nyttjat Ljungbyhed och den milda, skånska förvintern. Utbildningen omfattar i genomsnitt 50 flygtimmar på propellerflygplan, var till kommer erforderliga teorimöten.

Inryckningen till höstens marinkurs blev dock något av en premiär. Marinens elever fick då sällskap av blivande

F 5

ur polisens egna led. Rikspolisstyrelsen håller nämligen på att bygga upp en helikopterorganisation, främst avsedd för trafikövervakning men också med andra viktiga uppgifter, som skall bli helt självförsörjande i fråga om förare.

helikopterförare ur polisväsendet — de första utan tidigare flygutbildning som rekryterats direkt



För första gången deltog blivande helikopterförare ur polisväsendet vid höstens flygkurs vid F5. ■ I högersitsen flygläraren, länjunkare L Alm, i elevsitsen 1:e poliskonstapeln S H C Holmberg, Stockholm, och på vingen polisassistenten A A Åkeason, Göteborg.

foto: fritiof hallström

Glädjande nog har man funnit det naturligt att vända sig till flygvapnet för hjälp med uttagning och för grundutbildning av denna personal. De F5-lärare som handhaft höstens helikopterkurs kan vittnadsa, att de första polisflygeleverna var mycket trevliga att arbeta och umgås med och att de tillsammans med sina karorater ur marinen

bildade en sällsynt bra och samarbetsvillig kurs med en god och trevlig anda.

Fortsättningen ser också lovande ut. På nyåret ryckte polisens elever in till GHU — vid arméns helikopterskola i Boden. Och till försommaren avses en ny kull poliser börja förberande flygutbildning, då tillsammans med arméns elever i Rinkaby. ■

HÄNT VID FLOTTILJERNA • HÄNT VI

HISTORISK ERKÄNSLA

För första gången i US Air Force historia har en biträdande flygartaché, ackrediterad i Washington, D C, tillerkänts "The Air Force Commendation Medal". Utmärkelse tecknet överlämnades till mottagaren, kapten Bertel A Deshayes i flygstaben, vid en ceremoni på amerikanska ambassaden i Stockholm den 12 januari. Ambassadören själv, Mr J Graham Parsons, överlämnade tecknet till kapten Deshayes. ■

F 5



foto: sten jonsson

TROGEN SKOGEN

1966 års flygvapenmästerskap i sommarfälttävlan gick av stapeln på F17 den 9 september. Tävlningen blev en fullträff för den trogne skogsluffaren 1:e flygteknikern

F 17

HÖÖG, F13. Han stod i en klass för sig. — Heder åt alla som kämpar. ■

H-N

*

Vid samtal om placeringar av officerare får man ofta höra, att ett system med ansökningslärare vore överlägsnet det nuvarande. Fördelarna anses vara påtagliga. Den som flyttar till ett nytt ställe gör det av fri vilja och är positivt inställd till den nya tjänsten. Den enokilde skulle dessutom få ett slags garanti för att få stanna på en plats där han trivs. Från tjänstsynpunkt vore det önskvärdt att intressena kvantitativt och kvalitativt sett fördelade sig jämnt på alla likvärdiga tjänster oberoende av geografiskt läge.

● I Norge har man haft systemet med ansökningslärare inom hela den ställiga sektorn. Erfarenheterna för försvarets del var dock så negativa att

PERSONAL — INFO

systemet övergavs för ett antal år sedan. Ansökningslärarandet var alldeles för omständligt och tungrovt för officersyrket med dess retalliv stora

rörlighet. Dessutom medgav det icke en planmässig växling mellan olika tjänster för officerare i karriären, det var oftast "fel" personer som sökte och fick tjänsterna och brist på officerare med lämplig erfarenhet med bakgrund för högre befattningar.

● Inom flygstaben pågår en utredning kring dessa frågor. Den kan för dagen icke ges högsta prioritet med hänsyn till andra mer trängande utredningsuppdrag. Därför dröjer det en tid innan vi återkommer. Dröjsmålet skall dock icke bli längre än nödvändigt. ■

PREMIÄR FÖR VÄDERÖGA

Den av flygförvaltningen för försök och prov inköpta materielen för mor-

tagning av TV-bilder från vädersatelliter (en långsamt roterande robotliknande skapelse) installerades i januari på ett av flygtaken till ämbetsbyggnaden Tre Vapen på anrika Gården i Stockholm.

Mottagaranläggningen, vilken är den första kompletta i Sverige, är av fabrikat Rohde & Schwarz med automatisk bildmottagare av fabrikatet Hell. Stationen är främst avsedd för mottagning av bilder från de satelliter, som ingår i TOSS (TIROS Operational Satellite System), vilket är i drift sedan början av 1966. (TIROS — Television and Infrared Observation Satellite). I detta system ingår alltid minst en satellit i omlöpsbanor över polerna, varigenom global övervakning av väder möjliggörs. Satelliterna går i en svagt elliptisk bana på ca 1.400 km höjd och är solsynkroniserade, vilket innebär att de genom jordens vridning alltid på den solbelysta sidan passerar ekvatorn vid lokal middag. Varje varv tar 113 min och longitudskillnaden mellan två passager är ca 28°.

Stationen har en radiell räckvidd på ca 3.000 km. Satelliter över Nordpolen,

Kaspiska havet, Nordafrika och Grönland kan således fn "höras" från Stockholm. Tre omlöpsbanor per dygn ligger inom spaningsområdet, vilket räcks av 7—9 bilder, med ca 30 proc överlappning.

Satelliterna i TOSS är utrustade med APT (Automatic Picture Transmission), vilket innebär att varje exponerad bild omedelbart under 200 sek överförs som 800 linjers TV-bild till mottagningsstationen. Även forskningsatelliterna i Nimbus-serien är utrustade med APT men dessutom även med DRIR (Direct Readout Infrared Radiometer), som möjliggör med APT jämförbar mottagning av IR-"bilder". Flygvarnets mottagaranläggning kan dock inte utan viss modifiering mottaga sändningar enligt DRIR-systemet.

TV-bilderna ger information om den allmänna molnfördelningen och därigenom indirekt om frontsystem och väderzoner. Dessutom erhålls en god översikt över is- och snötäckens utbredning. Utprovning av lämpliga metoder för de mottagna bildernas rutinmässiga utnyttjande pågår nu som bäst vid flygstabens väderavdelning. ■

B N



foto: sten jonsson

FF

FLYGFEMKAMP

Svenska flygfemkampare hör under 1966 deltagit i de danska och norska mästerskapen i flygfemkamp. Riktlinjerna för uttagning av lagen, ett till Danmark och ett till Norge, var att ingen tidigare skulle ha deltagit i VM-sammanhang.

Tävlingen i Danmark gick den 6—9 juni på flygstationen Karup på Jylland. Det svenska laget bestod av löjtnanterna Saarepera, von Heine och Greby (F5) samt fänrikarna Marcusson och Jonsberg (F11). Lagledare var kapten Hansson, F5. — Totala antalet deltagare var 29; fem svenskar, två norrmän och resten danskar.

Så till kampen!

Skjutningen gick i bra väder. Kapten Holter, Norge, segrade med 20 träff och 174 poäng. Även fäktningen vanns av Holter, med 26 segrar och två förluster. Simningen gick utomhus i en svårsummen 25 m-bassäng och här segrade fänrik Jonsberg med tiden 1.10.00. Holter kom på 13:e plats.

Efter tre grenar hade Jonsberg ledningen med platssiffra 9, följd av fänrik Marcusson, platssiffra 14. Norrmännen låg på plats 3 och 4.

Fast basketbollmomentet vanns av flyglöjtnant Holte, Norge, med fina 143 poäng, ledde efter fyra grenar Jonsberg med fem "pinnar" före Holter. Den sista

och avgörande grenen var escape, d v s flykttävling.

Hinderbanan vanns av Jonsberg som nu låg bra till för slutseger, men så sprang han bort sig totalt på orienteringen. Därmed vann Holte escape och tillika hela tävlingen.

Slutresultat:

1:a Holte	platssiffra 22
2:a Holter	" 24
3:a Marcusson + Jonsberg	" 28
Sverige vann dock lagsegrern.	

*

Tävlingen i Norge gick senare på året, 11—14 oktober, i Trondheim och samlade 41 deltagare — varav fyra svenskar.

FV-sport

Kapten Hansson, F5, och fanjunkare Strandar, F8, ledde den svenska truppen, som bestod av fänrikarna Marcusson och Jonsberg, F11, samt falkflygarna Gustavsson och Karlsson, F4.

Skjutningen genomfördes med kvick-silvret strax under noll. Kf Svingen från Luftkrigsskolan lyckades bäst och sköt 20 träff och 187 poäng, nytt norskt mästerskapsrekord.

Basketmomentet vanns av flyglöjtnant Mjelde, Norge, före Gustavsson, simningen — som gick i Trondheims lätt-

sumna 25-meters bassäng — vanns av Jonsberg, som här noterades för tiden 1.06,2 (nytt mästerskapsrekord). Efter tre grenar ledde Mjelde med platssiffra 14 före Jonsberg platssiffra 20. Övriga svenskar låg på 5:e, 7:e och 17:e plats.

Fäktnomentet, som tog två dagar att genomföra, blev en spännande och arbetsam uppgörelse. Mjelde vann med 38 segrar, och bäste svensk blev "Zorro" Marcusson med 34 segrar.

Inför slutgrenen, escape, hade vi 3:e och 4:e plats. Men mot löpstarka norrmän i hemmaterräng kunde vi inte konkurrera om förstaplatsen. Escapen gick delvis i fjällterräng och var mycket hård. Jonsberg vrickade oturlige foten på hinderbanan, men kunde trots detta halta sig runt på orienteringen. Flyglöjtnant Holte, Norge, gjorde en stark upphämtning och vann escapen och så även hela tävlingen. Bäste svensk på escapen blev Karlsson.

Slutresultat:

1:a Holte	platssiffra 20
2:a Mjelde	" 30
3:a Vikan	" 39
4:a Marcusson	" 39
5:a Jonsberg	" 42
9:a Karlsson	" 55
12:a Gustavsson	" 76

Sverige förmådde inte ta den individuella NM-titeln från norrmännen utan fick trösta sig med lagsegrern. ■

MaJo

Precisions premiär

foto: öke andersson

■ ■ Så är den då i luften. Viggen alltså. ■
Trots en segsiltan debatt i olika forum gällande flygplanets vara eller icke vara, kunde SAAB – helt enligt den för tre år sedan fastställda tidtabellen – den 8 februari kl 18.57 låta den första prototypen, 37:1, påbörja sin jungfruflygning. Ett mycket värdefullt hjälpmedel för denna "intiming" har det nya på-verkspjäneringsystemet PERT varit. ■ Premiärflygningen gick helt enligt programmet och varade i 43 min. Vid spåkarna saft SAAB:s erfarna provflygare kapten ERIK DAHLSTRÖM – som bl.a var den förste svensk som överskred Mach 2, i en 35 D 1968. ■ Kapten Dahlström beskrev spontant efter den första flygningen 37:an som mycket lättflyglet – inte minst vid start och landning. ■ Flygplan 37 är det mest omsorgsfullt utprovade flygplan som någonsin tagits fram i Sverige. Vindtunnelprov med modeller har körts tusentals ggr under alla möjliga simulerade förhållanden. ■ Viggens motor, RM9, är lika omsorgsfullt utprovad. Den har gått i flygmotors provriggar i drygt 2.000 tim och EPR:n har körts i 500 tim – dvs provtiden motsvarar ca 75 ggr sträckan 'Jorden-månen'. ■ ■ ■



Första Viggen går till attack – så även Sk 60B

■ ■ Den första fullt utrustade attack- och spaningsversionen av Saab 37S provflögs i slutet av februari. Flygplanet är en utveckling av skolversionen, som sedan flera året finns i ett stort antal på FS, Ljungbyhed. ■ Attackflygplanet kan alternativt medföra 12 st 12,5 cm attackraketer, 2 st 30 mm kanoner monterade i behållare eller 2 st attackrobotar Saab 385. Dessutom kan alternativt övningsraketer eller 12,7 mm kanoner för övningsändamål medföras. Attackversionen är utrustad med grottesikte och registorikamera. Attackversionens beteckning blir Sk 60B. ■ Redan i skolversionen är vissa förberedelser gjorda för medförande av attackutrustning. Sålunda finns infäst b.a fastpunkter i vingarna för yttre beväpning, infästningspunkter för sikteskonsol i kabinen och schakt för inledning av mellan beväpningstärten och kabinen. Dessutom är styrspaken försedd med avtryckningsströmställare. ■ Ett mindre antal attackflygplan kommer därjämte att förses med en först spaningskamerainstallation i nos. Kameran är av panoramatyp, som ger en utbredd vy utefter horisonten i stort sett överensstämmande med den vy flygplansbesättningen ser. En speciell bandspelare kan medföras för användning i samband med spaningstoppdrag. Beteckningen på denna version blir Sk 60C. ■ ■ ■



foto: björn pettersson

