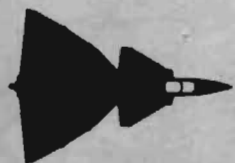


Arboga Elektronikhistoriska Förening
www.aef.se

1235

FLYGVAPEN



NYTT 2 1973



Första-sides-bilden: Fru Monalisa Weiter, tekniskt biträde på luftförsvarscentral O5, utgör här tilldragande blickfång vid sitt PPI tillsammans med trafikledare Oble Nordström i FI-positionen. Se även specialartikel!

Sista-sides-bilden: En fartsvepande Viggensstudie av SAAB-fotografen Åke Andersson.

Mittuppslaget: En fyrgrupp AJ 37 Viggens i perfekt formering över västgötaslätten förberedar den nya Viggens-epoken. Fotograf i båda fallen: Owe Gellermark, F8. ■

F

Födslovåndor försenade F1-start

★ ★ Säkerligen finns det många som någon gång undrat, varför just flottiljen i Västerås har nummer 1 av alla flygvapnets förband. Det är ju välbekant att det flögs betydligt tidigare på t ex Malmslätt. ★ Men än tidigare, redan 1912, hade i arméns regi på Axvalla hed startats en försöksflygavdelning med två flygplan — det ena skänkt, det andra köpt av försvaret. År 1913 startade en marin flygskola på Oscar-Fredriksborg utrustad med tre flygplan, köpta för skänkta pengar. ★ ★ ★

Under åren från 1912 hade emellertid arméns flygtrupper och marinens flygväsende utvecklats i sådan grad att det år 1925 fattades riksdagsbeslut om att upprätta ett självständigt flygvapen, underställt en egen under Konungen lydande chef.

Riksdagsbeslutet innefattade även organisationen av det från 1 juli 1926 nyupprättade svenska flygvapnet:

- Flygstyrelsen och 1.—5. flygkåren
- 1. flygkåren — avsedd att i första hand direkt betjäna högsta krigsledningen — skulle förläggas till Uppsala

- 2. flygkåren skulle förläggas till Västerås med Hägernäs som övningsplats och samarbeta med marinen
- 3. och 4. kårerna skulle betjäna armén och förläggas till Malmen och Frösön
- 5. kåren slutligen skulle svara för flygutbildningen och förläggas till Ljungbyhed
- 1. flygkåren (F1) med sitt omfattande ansvarsområde skulle efterhand uppsättas med ett bombförband (12 flygplan), ett jaktförband (18 flygplan), ett spaningsförband (15 flygplan), och således förläggas till Uppsala på den där befintliga Kungsängen.

Försvarsbeslutet 1925 var ju ett nedrustningsbeslut och innebar bl a att Kungl Västmanlands regemente, I18, skulle dras in efter en ca 500-årig verksamhet. Västerås stad hade i Viksäng upplåtit ett för bebyggelse mycket värdefullt område.

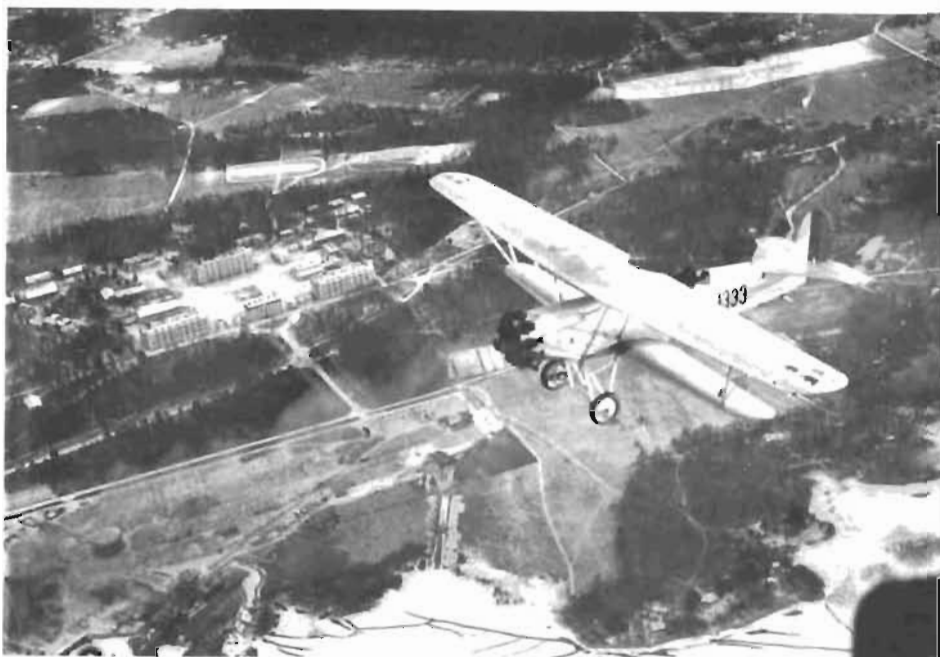
Skulle nu I 18 dras in "syntes billighet och rättvisa kräva" att i första hand marken återställdes till staden. Då nu 2. flygkåren skulle förläggas till Västerås vore det sannolikt ogörligt att återfå marken, men 2. flygkåren var en mindre enhet än I 18. Staden skulle således ej erhålla "full kompensation" vid ett sådant byte. Detta skulle enligt Västerås stad dock kunna åstadkommas i det fall såväl 1. som 2. flygkåren uppsattes i Västerås.

Även marinen hade synpunkter på 1. flygkårens placering och då sålunda "vissa tvivelsmål uppstått" i planeringsfrågan föreslog regeringen 1927 års riksdag att även 1. flygkåren skulle förläggas till Västerås. Riksdagen tog dock inte ställning härtill utan anhöll att regeringen måtte utreda och till 1928 års riksdag inkomma med nytt förslag beträffande förläggning av 1. och 2. flygkåren.

• Så var det i begynnelsen: 1931 års hangarer och stationsbyggnad på Hässiö, ovan till vänster. F d I18:s anläggningar på Viksängslägrät, kaserner, kanslihus m m som övertogs av F1, ovan till höger. Flygplanet är en S 6 Fokker, i tjänst på F1 åren 1929—33.



1



Som ett argument mot gemensam förläggning till Västerås för de båda flygkåren framhölls i riksdagens skrivelse "att tvenne flygkårer, eller ungefär hälften av landets flygstridskrafter, skulle förläggas till Västerås.

Härigenom ökas risken för bombardemang från luften, som även utan flygvapnets förläggning, genom de betydande industriella anläggningarna kan antagas bli i hög grad utsatt för sådant bombardemang".

Resultatet av utredningen blev propositionen av den 9 mars 1928 till detta års riksdag, som i skrivelse den 5 maj samma år anmälde att regeringens förslag bifallits. Detta innebar att 1. flygkåren förlades till Västerås och 2. flygkåren till Hägernäs—Karlskrona.

Efter ytterligare ett års utredning i flygstyrelsen kunde regeringen slutligen fastställa F1:s start till 1 juli 1929. Med fyra års försening kunde således tjänsten vid F1 påbörjas en god bit senare än vid övriga förband med högre nummer, varom beslut fattats av 1925 års riksdag.

Sjöflyg blev det trots allt till att börja med vid F1. Västeråsfjärden nyttjades nämligen under de första åren under det Hässlö iordningställdes.



• Ett typiskt Västerås-motiv, som säkert elsat sig in i näthinnan på många F1-besökare, är de kulturhistoriskt intressanta byggnaderna vid Svartån i Västerås centrum. Här förtjänstfullt förevigade av Leif Wetterström, F1. Hela området restaureras nu för framtiden.

Hasle, Hasslö, Hässlö eller Hässle i Västeråstrakten ägde på 1700-talet "et wackert Stenhus förutan andra nödiga byggnader af trä. Gården ligger öfwermåttan wäl till på en half-ö, hwilken af Mälaren är kringfluten, wid sundet, som löper ifrån Västeråsfjärden emellan Björnön och fasta landet ned åt Gäddeholm.

På norra sidan om gården ligger en wacker Löfskog. Har en wäl brukad åker till 50 Tunnors utsäde vid pass årligen, ansenlig äng till 350 lass Hö, till godheten dels bättre, dels sämre nödortfigt mulbete, godt fiske; men otilräckelig skog".

Sådant var detta kronogods, som det beskrivs av Olof Grau i hans år 1754 utgivna beskrivning över Västmanland och som utsågs till förläggningsplats för F1.

Dock stod inte de nuvarande byggnaderna helt klara på Hässlö förrän 1944. Endast byggnaderna inom hangarområdet hade tillkommit under 30-talet, varför all verksamhet vid sidan av flygtjänst och flygplanens skötsel fram till dess bedrevs inom Viksängsläget. Överflyttningen till Hässlö upplevdes som en markant ansiktslyftning från alla utgångspunkter.

Byggnaderna på Hässlö är omsorgsfullt placerade på Badelundaåsen och särskilt är att märka hur byggenskapen kringgärdar den vackra naturliga kaviteten som istidens smältvatten åstadkommit i åsen.

F1 var bombförband fram till år 1948, då flottiljen utsågs till "nattjaktförband" som det första i landet. Den i Storbritannien under kriget framtagna de Havilland Mosquito, J 30, anskaffades och med dessa genomförde F1 ett pionjärbete på nattjaktens område.

Innan formerna för rätt utbildning funnits, utnyttjades i huvudsak nattens timmar som ordinarie tjänstetid. Detta var mycket påfrestande för såväl F1:s personal som för Västerås stad och omgivningarna.

Efterhand har "nattjakten" i flygvapnet övergått till allvädersjakt och är nu normaluppgift för flygvapnets jaktflottiljer. Att inte den uppgiften kräver huvudsaklig tjänst under dygnets mörka timmar behöver här inte påpekas.

I dag är F1 en svensk normalflottilj under expansion. Förbandsindragningarna i Stockholmsområdet jämte förestående omorganisation av underhållsorganisation för stril- och baselmateriel innebär för vår del övertagande av ett flertal såväl freds- som krigsenheter. Den fast anställda personalen vid flottiljen kommer inom kort att öka med ca 60 procent och antalet vpl med 40 procent.

Detta är en delikatt uppgift att ha ansvar för, samtidigt som begynnelsen av förbandets eventuella reducering kan skymtas i vissa direktiv från överordnade myndigheter. Detta är i dag dock långt ifrån en realitet och skymmer inte en ljus framtidsvy. ■

Tue Berglund

Skalken och patenen klenoder från Kung Karls krig

• Nedan de av Karl XI år 1697 skänkta nå om 9 1/2 lod, en kalk om 52 lod, en ob Ett lod motsvarar 13,3 gram. På samt Probsten G. G. Nothman i Ryska fån sept 1729. Soli del Gloria".

☆☆ I F1:s kanslihus förvaras klenoder, vars historia och existens får anses vara i alltför ringa grad kända. Carl Snoilsky, betydligt bättre bevandrad i vår historia än våra dagars historieundervisning ger oss möjlighet till, har i "Svenska Bilder" behandlat de gripande öden som timat kring dessa nattvardskärl, vilka Karl XI år 1697 förlänade Kungl Västmanlands regemente. ☆☆☆

*"Ditt regemente, Västmanland
Tar blank musköt i stadig hand
På Salbo övningsbana
Totalt förstört i Carols fejd,
Fulltaligt nu, i hemmets nejd
Det åter mönstras under blågul
fana.*

*Vart än man ser, av hjässor grå
Ej skönjas fler än summa två,
Ungt folk är hela resten.
Ifrån Pultavas bistra dar
Av gamla stammen finnas kvar
Allenast tvenne — översten
och prästen."*

Kungl Västmanlands regemente deltog i Karl XII:s ödesdigra krig och var med även vid Poltava år 1709. Regementsprästen Georg Nothman hade ansvaret för nattvardskärlen och var därtill tydligen inte så litet hemma i taktik.

Karl XII:s plan för 1709 års fälttåg var att genom belägring av fästningen Poltava locka den ryska armén, som uppehöll sig "nere åt Dnjepr till", in i ett avgörande slag. Han lyckades därmed — 45.000 ryssar tågade upp mot 22.000 svenskar och anlade ett befäst läger på flodstranden utanför Poltava.

Sär är i korthet en redogörelse för nattvardskärlens historia och de händelser på vilka Carl Snoilsky grundade sin dikt "Regementets Kalk". Den dikten börjar:



Den svenska taktiken för att slå ryssarna anses ha varit genial men kunde, eventuellt beroende på att kungen var skadad av en kula i foten och oförmögen att själv leda striden, inte fullföljas. Den svenska hären led ett svårt nederlag i slaget vid Poltava och förlorade ca 9.000 man.

Karl XII undkom med knapp nöd och drog sig med resterna av sin armé söderut in i vinkeln mellan floderna Dnjepr och Vorskla. Kungen gick med ca 1.300 man över Vorskla för att om möjligt nå kontakt med armén i Polen. Han undgick därmed det öde som drabbade hären, vilken kapitulerade utan strid vid orten Perevolotjna.

Georg Nothman, regementets präst, insåg tidigt vid Poltava att föga framgång väntade de våra, varför han för säkerhets skull grävde ned sina kära nattvardskärl för att de skulle undgå det öde som han fruktade skulle drabba dem alla.

• Bilden till vänster visar traditionsöverlämnandet den 26 september 1943 på Viksäng. Framst arméchefen generallöjtnant Ivar Holmquist och flygvapenchefen generallöjtnant Bengt G:son Nordenskiöld. I bakre ledet bl a dåvarande flygstabschefen överste Axel Ljungdahl, sedermera CFV.



vardskärilen. Kärilen utgörs av: en vinkanna
stask om 20 lod och en paten om 11 lod.
ga käril står Ingraverat: "Conserverad av
enskapen i Regementet, återskänkt d. 1.



"Som du jag minns den juninatt,
När kalken, regementets skatt,
Jag fyllde sista gången;
När den gick kring med tröstens
ord,
En trumma var mitt altarbord,
Och ryssarnas revelj var orgel-
sången.

För mig låg blott en sak till hands:
Att dölja helga kärilens glans
För byteslystna ryssar —
Vår kalk, en skänk av Carols hand,
Som bjudit nyss sin blanka rand
Åt mina bröders sista andakts-
kyssar!

Bredvid en trädgrupp, som där
stod,
I jorden gömdes min klenod
Till lättnad för mitt hjärta,
Då fångenskapens bittra kalk
För trossknekt som för fält-
marskalk
Snart bräddades med ousäglig
smärta."

- Bilden till höger visar den traditions-
mättade oljemålning, nu i F1:s order-
sal, som föreställer den ceremoni då
nattvardskärilen återbördades till fos-
terjorden år 1729. Snoilsky har i sin
berömda dikt skildrat detta hög-
stämda ögonblick med innerlig in-
levelse.

Efter kapitulationen vid Perevolotjna fördes svenskar-
na, 12- å 15.000 man, till Moskva för
medverkan i segerparaden genom sta-
den. Därefter fördes de som fångar till
Sibirien...

"Hur det oss gick — det vet du
själv.
Långt bortom Volgas breda älv
Det var min lott att slava.
Tatar jag tjänte och kalmuck
Och lärde tåla utan suck
Men glömde aldrig dungen vid
Poltava."

År 1721 slöts fred mellan Sverige och
Ryssland, "freden i Nyland", och de
karoliner som ännu var i livet gavs
fria att ta sig åter till Sverige, så även
Georg Nothman. Denne hade tydligen
genomlidit de tolv årens fångenskap
utan att brytas ned. På sin väg mot
väster hade han kraft nog att uppsöka
Poltava och återfinna platsen där han
gömt sin skatt.

"När frihetsbudet hann vår ort,
Hur kände varje fånge fort
Sin fot till hemmet dragen
Man vart ej färdig hastigt nog —
Men mig min plikt tillbaka drog
Till olycksfältet, där vår här vart
slagen.

Jag förde ut min föresats —
Fram till vår huvudskaletplats
Jag kom på trötta fötter
Och grov en natt på välkänt rum
Mitt heliga depositum
Ut under hagtornsbuskens sega
rötter."

Nothman lyckades ta sig till Sverige
och återkom till Västerås sent 1722.

Med sin över-
lägsna förmåga återger Snoilsky i dik-
ten även situationen då prästen åter-
lämnar klenoderna till regementet i
september 1729.

"Han teg. Den stränge mannens
blick
Av glädje varmt förklarad gick
Till altaret på renen.
Uppå dess disk, av grästorv redd,
Stod regementets kalk bredvid
patenen.

Sälunda återbördades nattvardskär-
len till Kungl Västmanlands Regemen-
te för 243 år sedan. I regementets ägo
förblev de intill dess indragning år
1927. Genom beslut av regeringen den
15 nov 1928 deponerades kärilen i kyr-
komuseet i Västerås Domkyrka. Efter
omfattande insatser av Kungl Väst-
manlands regementets och flygflottiljs
kamratförening fattade regeringen den
11 dec 1942 dock beslutet att Rege-
mentets fana från 1859 och dess natt-
vardskärl skulle övergå i Västman-
lands flygflottiljs ägo som deposition.

Det högtidliga överlämnandet skedde
den 26 sept 1943. Med anledning här-
av skrev Stockholms-Tidningen bl a:

"Fanan med de tre blå brinnande
bergen och den av Snoilsky besjunga-
na nattvardskalken, som legat tretton
år i den ryska jorden, var medelpunk-
terna i den unika militära högtid, som
på söndagen samlade Sveriges militära
spetsar och Västmanlandsfolk till F1 i
Västerås. Ett av Sveriges äldsta och
mest ärorika regementen, Kungl Väst-
manlands, överbringade nu sina kleno-
der till Västmanlands flygflottilj. ■

Joe Segler



TORE effektiviserar simulatorn

★ ★ Även om CF1 ytterst är ansvarig för att flygtjänsten vid F1:s flygsimulator (SUL) bedrivs på ett effektivt sätt, är det inte flottiljchefen överste Tore Persson utan en annan TORE som förändrat rutinen vid anläggningen. ★ TORE är förkortningen på en utrustning (Taktisk Operativ Registrerings Enhet) som grundar sig på ITV, intern television d v s videokamera, videobandspelare och monitorer. Den registrerar och lagrar alla nödvändiga informationer under simulatorflygpäss. ★ ★ ★

Denna registrering och lagring har instruktören tidigare måst göra med hjälp av sitt eget minne, papper och penna och — vid prov — med hjälp av talbandspelare. Detta har dock inte givit tillräckligt underlag för utvärdering av simulatorflygpäss m h t instruktörens stora arbetsbelastning. Han skall utöver att vara instruktör även vara operatör, trafikledare och jaktstridsledare.

Detta med ITV har visat sig vara en klok lösning, då det vid taktiska anfall är en rörlig bild — radarindikatorns presentationer — som skall registreras.

En extra radarindikator, som finns som utbytesenhet vid simulatorn, har utnyttjats och tillsammans med videokameran placerats i en speciellt uppbyggd panelhylla. Radarindikatorn har anslutits till simulatorn och kameran till en halvtums videobandspelare placerad bredvid instruktören.

Utöver radarindikatorns presentationer har andra informationer om hur föraren handhar beväpningssystemet tappats från simulatorn och presenteras med hjälp av små lampor placerade i en ram runt radarindikatorn.



FOTO: BO NASELL

En ny registrerutrustning för simulatorflygning har framtagits, och belönats, vid F1 som ett förslagsärende. Förslagsställaren är driftingenjören vid F1:s flygsimulatoranläggning Berndt Mattisson. (Bilden nedan.)

Simulatorofficeren Arne Dovenstam skriver här om hur utrustningen används.

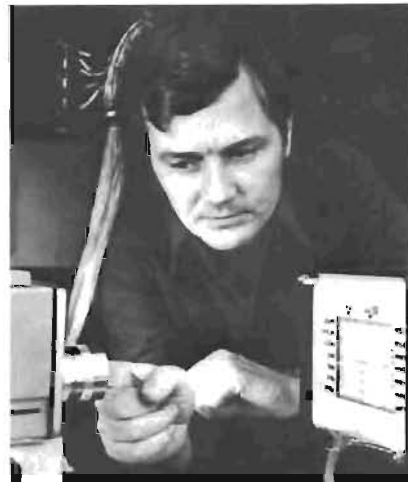


FOTO: BO NASELL

Till videobandspelaren har kopplats en 9 tums monitor, som placerats ovanför instruktörens radarindikator och en 5 tums monitor, som placerats ovanför förarens radarindikator. Reflexsiktet, som ej utnyttjas i simulatorn har monterats bort.

Med denna utrustning kan nu instruktören banda ett radaranfall och kontrollera inspelningen i sin monitor medan förarens monitor är släckt. Därefter kan han backa videobandet, slå till förarens monitor och återspela anfall för denne med de kommentarer, som instruktören gjort, vilka nu via videobandets ljudkanal hörs i förarens hörtelefoner i flyghjälmen.

Föraren kan nu själv analysera sitt anfall tillsammans med instruktören innan han börjar med nästa. Erfarenheten visar, att denna metod väsentligt ökar effektiviteten i utbildningen. Hur mycket instruktion som skall ges beror helt på förarens status och övnings svårighetsgrad.

Vid mycket svåra övningar ger instruktören ett minimum av instruktion. Det har nämligen visat sig att föraren då ofta ligger så nära sin mättnads-

- Simulatorinstruktören Sören Eriksson har startat videobandspelaren efter ett just avslutat simulatorpass med repövande Karl-Gustav Säverström, förare i Linjeflyg. Obs TV-bilderna framför förare och instruktör.

grad att han inte är mottaglig för information utifrån. I dessa fall är möjligheten till utvärdering och analys efter anfall synnerligen värdefull.

Detta om den taktiska registreringen, som nu utnyttjas vid F1:s simulator sedan några månader.

Vi går nu över till nödräning, som är en annan viktig övningsgren i simulatortornet. Här håller F1-specialisten Mattisson på att utveckla en registreringsform med utnyttjande av samma system som vid taktiska anfall.

En andra videokamera avses placeras framför en tablå med indikatorer. Dessa talar om hur föraren handhar olika strömställare och reglage i samband med fel, som instruktören initierat. Gasspakens läge och motorvarv skall också registreras, liksom den tid som förflyter från det felet ges tills samtliga åtgärder vidtagits av föraren.

Som framgått effektiviserar TORE simulatorflygningen. Men det finns också positiva "biprodukter", som bör nämnas.

En annan för-tjänst med TORE är, att man vid fel på simulatoranläggningen, fel som påverkar övning, kan spela upp videobandet för underhållspersonalen. Detta kan underlätta felsökning.

Till TORE har också en 24 tums skol-TV anslutits. Denna kan nyttjas för att tex låta en grupp förare under grundläggande flygslagsutbildning (GFSU) följa en övning som genomförs i simulatortornet av förare utbildad i simulatorflygträning.

Med hjälp av TORE's kameror och bandspelare spelas även övningar för lektionsändamål in.

TORE är i tjänst vid F1:s simulatoranläggning vad gäller taktiska delen; nödräningdelen är under utveckling och CF1 har yttrat sig om värdet av utrustningen som grund för ev anskaffning till övriga simulatoranläggningar för J 35 Draken.

ITV-komponenterna är av fabrikat SONY och ansluter direkt till den standardutrustning, som delvis anskaffats och som avses anskaffas vid flygvapnet. Kostnaderna är ca 17.000 kr per utrustning.

Avslutningsvis kan sägas, att TORE är ett resultat av viljan att angripa problem, att tillvarata erfarenheter, att utnyttja standardkomponenter och att hålla en lagom ambitionsnivå i syfte att få fram en bra produkt till ett lågt pris inom en kort tidrymd. ■

Arne Dovenstam



FOTO: BO NASELL

• Laser-specialisten och meteorologen Gustav Blume, th, avgick med pension den 1 april i år efter 30 år på F1. Här framför lasermolnhöjdmätaren tillsammans med efterträdaren Agne Swahn, tio år på F1.

Laser mäter molnhöjden

Den 16 november 1967 var en stor dag för meteorologerna på F1. Då installerades det första provexemplaret av en rubinlasermolnhöjdmätare på F1. Den tillhörde ASEA som hade tagit fram den i samarbete med Foa, dvs Försvarets Forskningsanstalt, och dåvarande Försvarets Fabriksverk, FFV. Härigenom fick F1 ansvaret för den praktiska utprovningen av detta nya meteorologiska hjälpmedel. Detta gav också anledning att närmare studera den nya vetenskapsgren som lasertekniken* då utgjorde.

Erfarenheter från den praktiska användningen av mätaren och mina nyvunna kunskaper om lasertekniken fick jag tillfälle att redogöra för på Nordiska Meteorologmötet i Stockholm 1968. Denna rubinlaser demonstrerades då första gången för en samlad skara meteorologer.

På hösten 1968 lade jag meteorologsynpunkter på den nya tekniken vid ett internationellt möte i Frankfurt am Main.

Utprovningen av rubinlasern pågick fram till 1970. Erfarenheterna var goda och mynnade i att ASEA började serietillverkning sedan man fått beställning från flygvapnet.

Utvecklingen stod sannerligen ej stilla. På ASEA arbetade man med framtagning av en lågeffekts halvledarlaser för att mäta moln på lägre höjd. Vid Nordiska Meteorologmötet i Helsingfors 1970 kunde jag redogöra för ASEA:s planer i detta avseende.

En prototyp provades på F1 under 1971, och vid meteorologmötet i Köpenhamn 1972 kunde jag demonstrera den nya mätaren. Den är avsedd att placeras i banänden för mätning av molnhöjden där. Mätområdet är 0—500 m.

Erfarenheterna av denna molnhöjdmätare på F1 är mycket goda. Resultatet är att flygvapnet beställt fyra exemplar för leverans hösten 1973. Mätaren finns för övrigt installerad på den nya flygplatsen Sturup och på Sundsvall/Härnösands flygplats. ■

Gustav Blume

* Laser = Light Amplification by Stimulation of Emitted Radiation.

Blixtsnabb räddningsplan!

★ ★ I samband med haverier sker undsättning till flygande personalen regelmässigt med flygvapnets räddningshelikoptrar. Detta är den snabbaste och ofta enda möjligheten rädda nödställda i tid. Haverier kan dock inträffa när vädret är oflygbart i haveriområdet och när spaningarna från luften försvåras p g a mörker, dimma osv. Trots detta måste den som havererat kunna undsättas. Om någon saknas efter haveri måste man förutsätta att han är skadad och i behov av omedelbar hjälp. ★ ★ ★

För att i en sådan situation snabbt kunna återfinna och rädda honom måste omfattande förberedelser vidtas. Hela flottiljens och samhällets resurser skall organiserat medverka. Vid F1 finns en detaljerad organisationsplan för efterforskning av saknat flygplan.

Organisationsplanen skall börja fungera så fort någon saknas i samband med flygtjänst. Detta innebär att pågående flygtjänst avvecklas och att endast flygningar som har med efterforskningen att göra genomförs.

Det är viktigt att en spaningsledare finns som har fortlöpande total överblick gällande situationen och som kan ge order i stort till undercentralerna.

Efterforskningscentralens och markspaningscentralens tänkbara funktion och uppgifter går till enligt följande.

Efterforskningscentralens uppgift är att skaffa sådana upplysningar att haveriplatsen och den saknades läge kan fastställas så noga som möjligt. Resultatet delges kontinuerligt ledarna för flyg-, mark- och — vid behov — sjöspaningscentralerna samt pressdetaljen och personaldetaljen.

Efterforskningscentralen finns inrättad i trafikledningens expedition. Där finns extra telefo-

ner både för att ta emot tips utifrån och för telefonspaning. Vidare finns kartor över aktuella områden, speciella rapportblanketter samt markeringsmaterial för utläggning på kartorna.

CEFYL — Centrala Flygtrafikledningen i Stockholm — är det organ som är ansvarigt för efterforskning och räddningstjänst vid flyghaverier. Rent praktiskt delegerar CEFYL en stor del av detta ansvar till den flottiljflygplats som geografiskt ligger lämpligast till i förhållande till haveriområdet.

Flygsäkerhetsofficeren på F1 redogör här för hur man på Västeråsflottiljen planlagt efterforskningsverksamheten bl a i den händelse att undsättning med flygräddningshelikopter ej är möjlig, p g a oflygbart väder.

Spaningarna bedrivs i nära samarbete med polisen. När så är möjligt insätts naturligtvis omgående flygspaningar mot ett befarat haveriområde, och flygräddningshelikoptern beordras dit.

De första informationer som centralen normalt skaffar är aktuellt radio- och radarunderlag. Detta sker genom utfrågning av radarjaktledarna och deras kolleger, trafikledare, divisionschefen samt de förare som varit i luften vid försvinnandet. Ev inspelningar beställs att snarast bearbetas vid centra-

- En markspaningsgrupp har funnit föraren Kjell Olsson, 3. div F1, vid en övning. Fr v flottiljpolis Lennart Wahlberg (F13), vpl Roger Svärd, Torngny Söderlund och Glenn Kvarnryd, F1. Vid F1 finns fyra markspaningsgrupper organiserade. I varje grupp ingår sex man, fast anställd personal. För större skallgångskedjor används vpl.



FOTO: ÅKE LARSSON

FOTO: BO NASELL



• Trafikledare Knut Christoffersson, t.h., har som ledare bemannat Informationscentralen tillsammans med förarna Hans Jansryd, Håkan Gunnarsson och Berill Kylborn.

len. Aktuell radarjaktledare bör medfölja. All information utläggs omgående på en förberedd karta.

Om de inledande spaningarna ej ger resultat bör hjälp från allmänheten begäras via lokalradio, radio och TV samt tidningar. I efterlysningen anges tiden och området i stort för försvinnandet. Vidare anges att upplysningar om knallar, ljus, eld och rök är av största intresse.

Även om den saknades anhöriga ej har hunnit underrättas får detta ej hindra att efterlysningen utgår, då allmänhetens tips kan bli avgörande för att snabbt återfinna en saknad förare. Informationen från allmänheten och polisen tas emot i centralen och avstäms mot annan känd flygverksamhet samt läggs ut på kartan.

Vid speciellt intressant information är det lämpligt utfråga vittnen på platsen, genom polisens försorg. Ännu hellre sker utfrågningen av någon med flygerfarenhet, som kan rätt bedöma vad vittnet iakttagit. Riktningar läggs noga ut på kartor samt delges centralen.

Det är av största vikt att informationscentralen drar till sig all tillgänglig information och systematiskt bearbetar och sammanställer denna. Resultatet läggs till grund för fortsatta flyg- och markspaningar.

Under mörker och dåligt flygväder kan ögonspaning med helikopter och flygplan försvåras eller omöjliggöras. En haveriplats kan på grund av snö-

fall döljas så att den ej kan upptäckas från luften. Om föraren använder nödsändare kan hans läge normalt fastställas även om helikopterundsättning ej är möjlig på grund av vädret.

Vid oflygbart väder är dock spaning från marken enda möjligheten att undsätta besättningen i ett havererat flygplan. En förutsättning för en lyckad markspaning är dock att informationscentralen lyckats inringa haveriområdet.

För att täcka in räddningstjänsten vid alla väderförhållanden finns vid F1 en färdigorganiserad markspaningsstyrka. Denna kan några minuter efter högtalarlarm rycka ut, med utrustning i en buss som kommer till samlingsplatsen. Styrkan leds från markspaningscentralen.

Markspaningsledaren bör även rekvirera hjälp från andra militärförband och med polisens hjälp etablera skallgångskedjor och kontakta orienterare m m. För hela verksamheten är det viktigt med ordentliga telefon- och radioförbindelser så att kedjorna kan dirigeras till de mest aktuella sökplatserna.

De här redovisade avsnitten ur F1:s organisationsplan för efterforskning av saknat flygplan är ett försök att med ledning av erfarenheter "tänka efter före".

Planens förverkligande innebär ej några kostnader, då den grundar sig på tillgänglig personal och materiel. Den har klart ökat möjligheterna att under ogynnsamma omständigheter undsätta alla dem som havererat. Genom fortsatt studium räknar vi med att ytterligare kunna komplettera och förbättra planen. I detta hänseende är vi intresserade av andra flottiljers erfarenheter.

Bo Nåsell

Adam Gul på väg

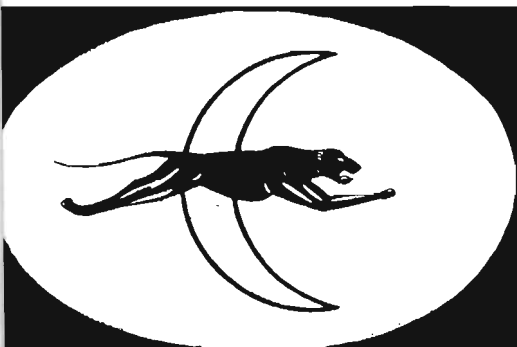
Fem elever kategori E 711 började den 2 oktober i fjol sin grundläggande flygslagsutbildning (GFSU) på 3. div F1. Eleverna blir färdigutbildade på J35F Draken i februari nästa år. De är således på god väg att trampa ur barnskorna.

Fr v ser vi på bilden Anders Nyström, lärare; Mats Ahlin, elev; Harry Joki, elev; Kjell Olsson, lärare; Gunnar Göthlin, lärare; Per Erik Brolén, divisionschef; Hans Jansryd, divisionsadjutant; Tommy Lack, elev; Ingemar Jakobsson, elev; Håkan Gunnarsson, lärare, och Lars Andrés, elev.

Bo Nåsell



FOTO: LEIF WETTERSTRÖM



Civil flygstation på Hässlö i kommunregi

FOTO: OLLE SKÖLDMARK



• En Boeing 727 Scania har i söngens charter lö varje torsdag Las Palmas. Högare nejder.

☆☆ Industriföretagen i Västerås — ASEA m fl — använder ofta affärsflyg för tjänsteresor. Business Air Service är en ekonomisk förening i Västerås som driver denna affärsflygverksamhet. Föreningens flygplan är stationerade på en civil flygstation utanför det egentliga flottiljorområdet. Stationen drivs i kommunens regi och flygfältet får användas enligt ett avtal mellan Västerås kommun och CF1. Avtalet medger även att andra affärsflygföretag samt charterföretag använder fältet. Det starkt ökande antalet rörelser är en klar indikator på behovet av en civil flygstation. ☆☆☆

Under de senaste åren har vi i Sverige upplevt en nästan våldsam expansion inom allmänflyget samt charter- och taxiflygverksamhet. Västeråsregionen utgör inget undantag i detta hänseende. En viktig förutsättning för att möta expansionen är att kommunerna tillgodose de krav som ställs på de flygplatserna.

I Västerås närhet har flygfälten vid Hässlö (F1) och Johannisbergs civila flygplats varit uppe i de diskussioner som avsetts för att lösa civilflygets problem.

Johannisbergs flygplats, som saknar permanent bana, var först tänkt att utbyggas och förbättras för att tillgodose de krav som ställs på en flygplats avsedd för ett expanderande taxiflyg och även viss charterflygverksamhet.

I början av 1965 togs den första kontakten mellan representanter för Västerås stad, flygvapnet, Västeråsflyg och

ASEA för en diskussion kring flygplatsfrågan och då i första hand Johannisbergs framtid och utveckling.

Diskussionerna under detta första år utgick från att Västerås stad skulle investera på Johannisberg, bl a med hänsyn till att taxiflyget hade ökat i markant omfattning. Luftfartsverket kopplades in för att ge sina synpunkter på flygplatsfrågan.

Efter många turor i frågan med inlägg i den lokala pressen och i DN, framför allt av förre F1-kaptenen Bengt Flodén — som agiterade kraftigt för förläggning av affärsflyget till Hässlö — beslutade drätselkammaren i Västerås undersöka möjligheterna att förlägga en flygplats på annan ort än Johannisberg.

Luftfartsverket hade i sitt yttrande över flygplatsfrågan meddelat att p g a höga hinder (enbart Värmekraftverket erbjöd 150 höga hinder) i närheten av Johannisberg kunde inte denna flygplats godkännas som allmän flygplats.

Även det nya projektet med en helt ny flygplats norr om Västerås visade sig vara mindre bra enligt Luftfartsverkets bedömning och skulle inte kunna godkännas för IFR-trafik, dvs flygning enligt Instrument Flight Rules.

I det läge frågan nu hamnat skrev staden till chefen för flygvapnet. Efter att ha tagit del av utredningsmaterialet meddelade denne att förutsättningar fanns att upplåta Hässlö för affärs- och taxiflyg. Genom samråd mellan staden och CF1 skulle detaljerna klaras ut.



• Samarbetet flyter fint F1-Västerås kommun i fråga om civil luftfart. Här 1. TL Kjell Lindqvist och kommunens flygplatschef, längst tv, "flygklareraren" Eva Hedberg och flygchefen BAS Ola Åkerström, fd fältflygare på F16 och flygklarerare på F5.

FOTO: BO NASELL

TL-samordning elegant i O5

I slutet av 1967 tecknades ett avtal, gällande ett år, mellan CF1 och Västerås stad om provisoriskt nyttjande av Hässlö flygplats. Avtalet medgav Västerås stad rätt att, med vissa begränsningar, bedriva civil luftfart, samt utnyttja visst markområde inom flottiljområdet för hangar och trafikledningsvagn.

Våren 1968 upptogs förnyade förhandlingar mellan staden och CF1 för att genom avtal permanenta taxifyget vid Hässlö. Resultatet blev ett slutligt avtal, och beslut om att en civil flygstationsbyggnad i anslutning till militärflygfältet skulle uppföras. Detta avtal undertecknades i november 1968, och den 23 oktober 1969 invigdes den civila flygstationen.

Business Air Service (civilt flygföretag baserat på Hässlö) har genom avtal med staden åtagit sig att sköta den civila driften inklusive AFIS-tjänsten, (Aerodrome Flight Information Service).

Den civila verksamheten, som huvudsakligen utgörs av charter- och taxifyg, resulterade år 1971 i 1.650 landningar. Antalet avgående passagerare uppgick till ca 4.000. Business Air Service svarade för över 60 procent av den verksamheten.

När man ser på tillgänglig statistik intill november 1972 kommer med stor sannolikhet antalet rörelser, dvs starter och landningar, att öka. Trafikavvecklingen i samband med kombinerad militär och civil flygverksamhet har skett utan längre väntetider för den civila luftfarten.

Det finns skäl förmoda att så skall bli fallet även i fortsättningen genom att F1 får ytterligare ett fint hjälpmedel, nämligen terminalradar.

Civil flygtrafik förekommer också på tider då militär trafikledning inte är i tjänst. Flygvapnet kan p g a brist på trafikledare inte tillhandahålla trafikledningstjänst på dessa tider utan den delen sköts av civila informationsmän (AFIS) utbildade av luftfartsverket.

AFIS-tjänsten utövas från det militära trafikledartornet. En särskild instruktion har upprättats för AFIS-tjänsten och skriftliga avlämningsrapporter TL — AFIS — TL tillämpas.

Samarbetet med Västerås kommuns representanter och Business Air Service har varit utmärkt både under förhandlingarna och det praktiska arbetet.

Kjell Lindqvist

★ ★ I ett terminalområde som Hässlö, med direkt gräns mot Stockholms terminalområde (TMA) och luftled Grön 3, uppkommer många samordningsproblem för trafikledning. Förutom den egna militära flygtrafiken har man att ta hänsyn till civil flygverksamhet, som i allt större utsträckning förekommer inom området. De nu nämnda faktorerna innebär, att trafikbilden i Hässlö många gånger kan bli komplicerad och innebära väntetider för både ankommande och avgående trafik eftersom F1 saknar egen terminalradar, och procedurförfarande måste tillgripas. ★ ★ ★

Enligt de planer som nu finns beräknas F1 få egen terminalradar i början på 1974, men fram till denna tidpunkt måste problemet lösas på annat sätt.

Genom välvilligt tillmötesgående från CF8 har F1 fått disponera en återledarplats i luftförsvarscentral O5 (bilden nedan) för att därifrån genomföra terminalkontrolltjänsten.

På prov startades denna verksamhet 4 april 1972 med TMC-tjänst måndag—torsdag varje vecka. Provperioden, som pågick fram till början av juni, utföll på ett för alla parter positivt sätt.

Den radarutrustning som använts har dock haft vissa begränsningar som man måst ta hänsyn till. Utrustningen är inte avsedd för den tjänst som nu kommer i fråga, varför radartjänst inom hela terminalområdet inte har kunnat utövas. Som exempel kan nämnas att SRE-inflygning dvs inflygning med hjälp av fjärrövervakningsradar inte kunnat genomföras utan enbart inledning till grundlinje för fortsatt inflygning på annat hjälpmedel (Barbro, Anita, PAR, precisionsinflygningsradar.)

Vidare har inte funnits tillgång till pejl, vilket varit en nackdel. De fördelar man erhöll var dock av den karaktären att CF1 hos chefen för flygvapnet begärde och fick tillstånd att tv fortsätta TMC-tjänsten från O5. Efter semesteruppehåll startade verksamheten igen den 4 september 1972 och beräknas pågå intill dess F1 får egen terminalradar. ■

Rune Andersson/Olle Nordström



● Trafikledare Olle Nordström ses här i arbete vid F1-positionen i O5.

FOTO: OWE GELLERMAR

"Sunjet" från under vintersärafikerat Hässg, destination start mot so-



F1 visar vägen:

Kraftvärmeverk klarar värmen!

★ ★ Västerås kommun är känd för sitt förutseende när det gäller produktion och distribution av elkraft och värme. Man har i flera etapper byggt ut kraftvärmeverket så att det i dag svarar för 98 procent av stadens samlade värmebehov. Man räknar med att varje invånare har kunnat minska sina kostnader för värme och elektricitet med ca 50 kr per år. Genom att fastigheterna i staden nära nog helt saknar eldstäder som förbrukar tex olja och därmed ger avgaser har Västerås en mycket miljövänlig och ren luft. ★ ★ ★

Under år 1970 konstaterades att värme pannorna i flottiljens huvudcentral samt en del av pannorna i övriga separata värmecentraler efter många års användning var hårt förslitna. Det måste till ett radikalt förnyelseprogram för att säkerställa förbandets värmeförsörjning. Huvuddelen av pannorna var tillverkade år 1944, dvs hade gjort tjänst i mer än ett kvarts sekel.

Tekniska verken i Västerås hade vid denna tidpunkt övertagit värmeför-

sörjningen för större delen av Västerås kommun genom fjärrvärme. Tankan väcktes då att även F1 skulle anslutas till Tekniska verkens ledningsnät.

Underhandlingar med verken, som sköttes av Fortifikationsförvaltningen, ledde till ett leveranskontrakt i början av år 1971. Genom denna överenskommelse fick man tillfälle rationalisera värmeförsörjningen inom förbandet. Sju separata eldningsställen skulle slopas och värmeförsörjningen kontrolleras från två primärundercentraler.

Manöverbordet vid F1:s nya värmecentral är ett under av effektivitet och modernitet. Ett himmelrike jämfört med allt det gamla...

Arbetet med värmerationaliseringen indelades i två etapper. Den första började i juni 1971 och var klar i oktober samma år. I denna första etapp förvandlades förbandets huvudvärmecentral till primärundercentral med värmeförsörjning till ej mindre än 19 byggnader. Tre koleldade och en oljeeldad panna slopades; effekten ökades och fördelades på tre värmeväxlare.

Med denna ökning var man beredd att i kommande etapper överta värmeförsörjningen för ytterligare sju byggnader.

I etapp 2, som började i oktober 1972, ingår en primärundercentral. Avsikten är att täcka det värmebehov, som tidigare täckts av tre mindre värmecentraler.

Kostnaden för etapp 1 var en miljon kr och beräknas för etapp 2 bli drygt 1,5 miljon kr.

Genom dessa effektiviseringar i värmedriften vid F1 har försörjningen på sikt kunnat göras mer ekonomisk. Den direkta vinsten har gjorts genom indragning av värmeskötartjänster. Dessutom är försörjningssättet miljövänligare och den värmetekniska personalen får mindre smutsande arbete och trevligare arbetsmiljö.

Därmed är F1 den första flottilj i landet som anslutits till ett kraftvärmeverk. En förstling som manar till efterföljd.

Gunnar Tens

Plums i plurret populärt på F1

☆☆ Sedan starten 1970 har drygt 100 man genomgått kursen i sportdykning anordnad och genomförd av personalvårdsdetaljen vid F1 ☆ Intresset för denna form av fritidsundervisning har varit mycket stort, så stort att många anmälda inte fått möjlighet deltaga. Kursen startar med en introduktionsträff, där kursledaren redogör för utbildningen, kraven på deltagarnas konditionsträning m.m. I samband med introduktionen har deltagarna tillfälle att ställa frågor och komma med synpunkter på kursen. ☆☆☆

Simkunnigheten har varierat stort. Kursen har haft två elever som före kursstarten inte kunde ta ett simtag, men som klarade avslutningsproven med glans. Det är naturligtvis inte vanligt att ej simkunniga genomför en så avancerad kurs som denna; den kräver ju i allra högsta grad vattenvana. Arbetsbördan och ansvaret blir förstås

mycket större för instruktörerna men uppvägs av tillfredsställelsen att notera framstegen.

En ej simkunnig manade en av instruktörerna: "Se Du bara till att jag kommer upp igen, så nog skall jag hoppa i allt". Och gick med huvudet före i vattnet. Vid avslutningen simmade han 1.200 meter!



FOTO: LEIF WETTERSTRÖM

Sedan 1970 bedrivs, som fritidsundervisning för de värnpliktiga vid F1, sportdykarkurser i personalvårdsdetaljens regl. Initiativlagaren och chefsinstruktören vid kurserna fanjunkare Christer Arvidsson skriver här om verksamheten.

Direkt efter kursstarten kör vi igång med teori- och praktiska lektioner i fridykning, dvs dykning med simfenor, cyklop och snorkel. Dessa lektioner omsätts sedan i praktiken inomhus i simbassäng. Där testas bla elevernas förmåga. Övningen genomförs på grunt vatten, där eleverna står på botten med påtagen cyklop. Detta tränas till dess alla klarat provet.

Första passet med apparatdykning är enbart en vänjningsdykning. För de flesta är det en fantastisk upplevelse att för första gången kunna andas under vattnet. Kraven stegras och så småningom, efter ungefär 40 timmars kurstid, är det dags för avslutningsprov. Detta prov är uppdelat på två delprov, ett teoretiskt och ett praktiskt.

Kursen har haft förmånen sluta med vraksökning i Dalaröområdet för Sjöhistoriska museets räkning. Vi sökte genom ett område av speciellt intresse med tanke på grundstötta fartyg. En gammal mössa storlek 52, en polygriptång och en flaska av okänt ursprung (tom) kunde emellertid föras till samlingarna...

Nästa sportdykarkurs (nr 5) har startat, och intresset är lika stort som någonsin. ■

Christer Arvidsson

FOTO: LEIF WETTERSTRÖM



• Överst till höger en stillstudie. Tommy Westh på väg ner i det våta. Övan: Artikel författaren Christer Arvidsson övervakar kursdeltagarnas hopp i vattnet.

Att lära med ITV hör framtiden till!

★ ★ ★ Att lära med ITV (Intern Television) heter ett av de många program som inspelats i flygvapnets ITV-studio på Barkarby. Programmet inleds med en orientering av flygstabschefen generalmajor Dick Stenberg. Både i samhället i stort och den del av samhället vi arbetar i, flygvapnet, sker en snabb utveckling, säger denne. Ny och tekniskt avancerad materiel, korta utbildningstider för vissa elevgrupper och ny erfarenhetsbakgrund hos lärare och elever är faktorer som bidrar till att öka kraven på effektivitet i vår utbildning, poängterar flygstabschefen när han introducerar den moderna utbildningsgiven. ★ ★ ★

Detta har lett till att man i vissa fall infört helt nya undervisningsmetoder, inom civil såväl som militär utbildning. Dagens ekonomiska läge kräver rationaliseringar och kortad utbildningstid. Varje ansvarskännande lärare är skyldig att sätta sig in i användningen av moderna AV-hjälpmiddel, dvs audio-visuella hjälpmedel, framhålls med skärpa.

Att lära med ITV, del I, är framtägen som en första hjälp vid uppbyggnad av ett nytt AV-hjälpmiddel. I programmet ges även några glimtar från studio 8 dvs flygvapnet ITV-studio på F8, samt skötsel av TV-bandspelare. I del II orienteras om var när och hur man skall ordna en TV-lektion.

ITV-program som skall spelas in våren -73 — förutom "Att lära med ITV" — är "AJ 37 Motor RM 8", "AJ 37 lågtrycksbränslesystemet", "AJ 37 elkraft", "Sinnesvillor under flygning", "AJ 37 landningsnavigering", "AJ 37 före och efter flygning" och "Allmän aerodynamik".

Under våren kommer genom personalutbildningsavdelningens försorg visning att äga rum

FOTO: OWE GELLERMARK



• Chefen för flygstaben, generalmajor Dick Stenberg, lanserar ITV som utbildningshjälpmedel.

I och med att helikopterservicen på F8 flyttats, har TV-inspelningarna fått bättre svängrum; det kan behövas med utrymmeskrävande objekt som RM 8-motorn med ebk, dvs kraftkällan till fpl Viggen. Vidare kommer Foto F8 att flyttas till lokaler inom TV-studion, där man lättare kan betjäna TV-inspelningarna med fotoförstoringar och film som ingår i utbildningsprogrammen.

Intresset för TV-studion har under den korta tid den funnits på F8 varit mycket stort. Många besöksgrupper har tagit del av de tekniska finesserna och prövat på hur det känns att stå både bakom och framför en TV-kamera i det bländande strålkastarljuset.

Att lära med ITV hör framtiden till! ■

Helge Sahlin



FOTO: OWE GELLERMARK

• Chefen för flygvapnet, generalöjtnant Stig Norén, på studiebesök i TV8 på F8. Här provar han en av de moderna kamerorna.