

FlygvapenNytt

Nummer 4

1974

**Tema F 7
sid 4-21**



**ÖPPET BREV
till
'Kungl' Poststyrelsen
sid 24-25**

FlygvapenNytt



Saab 'Supporter' sold to Pakistan. And Denmark!



i nnehåll

Ansvarig utgivare: **HANS NEIJ**

Redaktionschef: **ULF BJÖRKMAN**

Redaktör: **JAHN CHARLEVILLE**

BIDRAG från läsekretsen välkomnas. Redaktionen förbehåller sig rätten att redigera allt material. — Endast "Ledaren" ger uttryck för CFV:s åsikter.

ATERGIVANDE av textinnehållet medges — källan önskas i så fall tydligt angiven.

ADRESS: **TELEFON:**
FLYGvapenNYTT 08/67 95 00
Flygstaben/Info-avd ankn 767
104 50 Stockholm 80 el. 243

AB OPE-TRYCK, Östersund 1974

Nr	Manusstopp	Ungefärlig utgivningstid
1/75	5/12	Februari
2	5/2	Maj
3	1/8	Oktober
4	26/9	December

Prenumerationspris: 12 kr/år
Postgironummer 31 69 97—6,
kassa 601:4, Flygstaben

Foto omslagsbilderna:
Klaes Jörnskiöld + John Forsell

LEDARE: En ny syn*	3
F7 — Tema A, nr 18	4—21
FLSS — Ässet i Sturup	22—23
Öppet brev till herr Postgeneralen	24—25
"Fly by wire"*	26—29
F17 — Tema A, nr 17 del 2	30—34
ITV i tiden	35
Flygnytt i kort-kort	36—38
Hänt vid förbanden	39—41
Försvarsupplysning*	42—43
Om betygssättning*	44—45
F5:s foto-pionjär	46
Förkylningsråd*	47

* Text som genom förbandschefers (motsv) försorg skall genomgåas med därav berörd personal.



En ny syn

Kungl Maj:t har i slutet av oktober givit direktiv till den nya försvarsutredningen, som har att överväga och lämna förslag om totalförsvarets fortsatta utveckling. Nu löpande försvarsbeslut skall således 1977/78 ersättas av ett nytt, i vanlig ordning löpande på fem år.

De direktiv utredningen fått innebär bl a att de sakkunniga får anledning att också beröra beredskapen för fredskriser. Medlen att utöva hot eller påtryckningar mot en nation sägs bli flera och av olika slag. Det kan t ex utöver militära åtgärder vara frågan om handelspolitiska och ekonomiska sanktioner. Försörjningsberedskapen måste ägnas betydande uppmärksamhet, inte minst kopplat till beredskapen för fredskriser. Strålkastaren kommer enligt anvisningarna att riktas mer mot andra komponenter av totalförsvaret än vad som hittills varit fallet, där det militära försvaret givits en odiskutabel och överväldigande prioritet.

Denna lyhördhet för samhällsutvecklingen och följderna av olika försörjningskriser – exempelvis oljan – är naturligtvis även från militärt håll att hälsa med tillfredsställelse. Vad som emellertid oroar är att det knappast blir frågan om ett "både – och". Upprustningen av totalförsvarets icke-militära komponenter kan komma att ta resurser från den militära sektorn, som redan sedan flera år är ytterst hårt pressad inte minst inom flygvapnet.

Kostnadsutvecklingen, fortlöpande inflation, ökande socialutgifter och utgifter för drift och underhåll samt sist men icke minst moderna vapensystems tekniska fördyring, ger ett allt knappare utrymme för ett erforderligt kvantitativt och kvalitativt materielunderhåll, om vårt försvar även framdeles skall kunna vara fredsbevarande i linje med vår deklarerade utrikespolitik. Den varslade konkurrensen med andra komponenter i totalförsvaret oroar helt naturligt i ett internationellt klimat, som visserligen talar om både avspänning och rustningsbegränsningar, men där alltså inga reella nedrustningsåtgärder vidtagits i den omvärld som främst kan påverka oss. Vi lever alltså i en väpnad värld. ★

Kunglig Skaraborgs flygflottilj



F7

☆☆ Kunglig Skaraborgs flygflottilj, F7, belägen på Såtenäs vid Väneren, har tre olika huvuduppgifter: 1) attackflottilj underställd C E1; 2) sektorflottilj lydande under MBS, samt 3) ansvarig för en av flygvapnets transportdivisioner. ☆ Kombinationen attackflottilj – sektorflottilj finns inte på något annat ställe. Även om det är naturligare att kombinera jaktflottilj- med sektorflottiljuppgifter, fungerar F7-kombinationen utan större problem. ☆ ☆ ☆

Attackflottiljen F7 — världens första Viggensflottilj — är hösten 1974 helt omskolad till AJ 37. Som framgår av särskild artikel har omskolningen gått över förväntan. Om man t ex jämför med motsvarande skede av omskolningen till 32- eller 35-systemen, är det glädjande att kunna konstatera att 37-systemet snabbare och med mindre problem kunnat bli ett effektivt och slagkraftigt operativt system.

Det har varit och är mycket stimulerande för oss på F7 att vara pionjärer i detta sammanhang. Pionjäruppgiften har bl a medfört att F7 fått ta emot ett mycket stort antal besökare både från vårt eget land och från andra länder som velat titta på Viggensystemet i förbandstjänst. Bland de mera betydelsefulla och intressanta besökar-

na kan väl nämnas de delegationer (s k evaluation team) från Australien, Schweiz, Holland, Belgien, Danmark och Norge som haft till uppgift att studera och utvärdera (även i luften) om Viggens kan vara ett lämpligt flygplan att ingå i resp länders flygvapen.

◆ ◆ Om attackflottiljen F7 är utrustad med vårt flygvapens modernaste materiel måste tyvärr konstateras att sektorflottiljen F7 ansvarar för den kanske omodernaste luftförsvarssektorn. Vi tror trots detta att sektoruppgifterna löses och vi är också optimistiska nog att tro att även vår sektor under åren fram emot 80-talet kommer att moderniseras — i varje fall i vissa avseenden.

På transportflygdivisionen ställs stora krav när det gäller att utföra transporter av de mest skiftande

slag. Varken materiellt eller personellt har divisionen tillräckliga resurser för att svara upp mot alla önskemål. Vi hälsar därför med glädje beslutet att inköpa ytterligare en TP 84 (C-130 H Hercules) och utgår ifrån att vi får motsvarande personella förstärkning.

Trots att flottiljen omfattar tre attackflygdivisioner AJ 37, en transportflygdivision med (idag) två Hercules och tre DC-3:or samt sektoransvar för ett område av ungefär samma storlek som milo V, är F7 långt ifrån den ekonomiskt största flottiljen. Inom anslaget "Ledning och förbandsverksamhet" utgör F7:s kostnadsbudget för budgetåret 1974/75 84 milj kr. På flottiljen anser vi att F7 representerar stor försvareffekt i relation till denna summa. ■

Karl-Eric Fernander



Såtenäs i historiskt perspektiv

★ ★ "Den som blickar framåt bör understundom stanna upp och blicka bakåt, för att kunna se vägen". Vi som i dag arbetar på ett av verksamhet sjudande Såtenäs har all anledning att någon gång stanna upp och begrunda den historiska bakgrunden, det skeende som sedan sekler mynnat ut i vår nuvarande tillvaro. Det bör ge oss håg och lust för arbetet i den raffinerat teknologiska miljö vi dväljs i. ★ Trakten kring Såtenäs utgör historisk mark av riksintresse sett i samband med den fysiska riksplaneringen. Det stora bronsåldersröset vid Tuns kyrka minner oss om den forna kulturen, liksom gravplatserna från vikingatiden. Vi har ett fint kulturarv att förvalta.

★ ★ ★

Den äldsta kända handling, där Såtenäs finns angivet, är ett pergamentsbrev daterat på Såtenäs 19 mars 1392. Det är en upplåtelse- och ersättningshandling till förmån för den förste kände ägaren, väpnaren Harald Lake, som dog 1412. Skiftesförrättning mellan Harald Lakes barn ägde rum den 21 oktober 1432 då sonen Karl Lake, även han väpnare och sedermera häradshövding i Viste härad, erhöll Såtenäs.

Vid den tiden förefaller Såtenäs ha varit en by. Den fortsatta utvecklingen ger vid handen att hela byn så småningom kom att tillhöra de följande ägarna, och att de enskilda gårdarna sammanförts och gårdsnamnen försvunnit.

I och med att Jöns Lage Posse tillträder Såtenäs inleds en lång period då egendomarna går i arv inom släkten Posse. I slutet av 1400-talet utökas godset avsevärt bl a genom markbyten.

Vid arvskifte den 4 februari 1554 tillföll Såtenäs näst äldste sonen Knut Axelsson Posse, vilken tjänstgjorde som fodermarsk hos Gustav Vasa. Detta innebar att han svarade för anskaffning av underhållet till garnison och trupper. Vid Johan III:s kröning i Uppsala den 10 juli 1569 blev han dubbad till ridare och tillhörde samma år Svea Rikes råd.

Senare blev Posse ståthållare i Västergötland och Dalsland och därefter landshövding. Han avled den 1 mars 1593 och har tillsammans med sin maka

Ebba Jöransdotter av Forstenasläkten sitt sista vilorum i Tuns kyrka.

Yngste sonen Lindorm Knutsson Posse tillträdde vid arvskifte 1597 Såtenäs, men innehade godset endast i sex år. Politiska förvecklingar tvingade honom att lämna allt, nämligen de mellan kung Sigismund och hertig Karl.

● Ovan: Så här såg Såtenäs herrgård ut omkring 1850. Konstverket, en oljemålning förmodligen härrörande ur de Kyiberkska samlingarna, ger väl-taligt bevis för den rena arkitekturen.

SÄTENÄES

1432	Lake	Väpnare, häradshövding
1456	Posse "ridderen på Tun"	riksråd
1603	Brandt	hovjunkare
1607	Ekeblad	kammarherre
1648	Christersson	riksråd
1685	Stenbock	kapten
1723	Ulfsparre	grevinna
1743	Lillie	kammarherre
1777	Borgenstierna	ryttmästare
1781	Bagge	grosshandlare
1831	Kylberg	godsägare
1893	Lövström	direktör
1906	Hallencreutz	godsägare
1912	Jantzén	doktor
1915	Lund	kammarjunkare
1938 26/10	Kungl Maj:t och Kronan	
1940 1/7	Kunglig Skaraborgs flygflottilj	

● En äganderättslängd över Sätenäs säteri skulle bli så här imponerande, lång och intressant.

► Han måste, då vissa omstörtningssplaner blev kända, liksom flera av de yngre Possarna lämna landet år 1603. Därmed ändades efter cirka etthundra-femtio år Possarnas äganderätt till Sätenäs.

Översten Henrik Jakobsson Brandt erhöll, som erkänsla för att han avslöjat förräderiplanerna mot hertig Karl, Sätenäs säteri som förläning. Förläningsbrevet daterar sig till den 29 november 1603.

Brandt dog dock redan tre år senare. Genom köp eller förläning blir kammarjunkare Göran Claesson Ekeblad ägare till godset. Äganderätten övergår så till friherre Clas Christersson Horn för att därefter genom arv tillfalla släkten Stenbock.

År 1685 lät överstelöjtnanten Carl Otto Stenbock upprätta en karta över Sätenäs säteri med underlydande hemman och torp. Detta är den äldsta kartan över Sätenäs.

Genom arv på kvinno sidan övergår egendomen till släkten Lillie, som efter ett par generationer år 1777 säljer godset. Ägarnamnen Borgenstierna och Ribbing passerar. År 1781 köper grosshandlaren Petter Pettersson Bagge i Göteborg säteriet Sätenäs.

Från dennes tid som godsägare finns en s.k. mätklocka bevarad. Klockan hängdes på en gren till de stora lindarna framför dåvarande huvudbyggnaden, nu riven. Trädet hade i början av 1970-talet stormskadats och måst fällas, men

då traditionens band vilar tungt, har flottiljen svarat för att klockan fortfarande finns uppsatt på samma plats.

Efter tio år såldes Sätenäs till Johan Spindler, som redan 1795 överlät godset med inventarier till hovförgylfaren och bildhuggaren Laurentius Kylberg från Stockholm. Denne var antagligen inblandad i intrigen kring Gustav III, och föredrog att efter kungens död 1792 lämna Stockholm. Detta skulle ha kunnat vara orsaken till att han köpte Sätenäs och bodde där år 1795.



I och med att den Kylbergska släkten tillträder Sätenäs blir godset känt i vida kretsar. Den mest framträdande är utan tvekan Lars Wilhelm Kylberg, son till Laurentius Kylberg och hans maka Regina Christina f. Örn.

Han blev redan vid 14 års ålder antagen som kadett vid Kunglig Krigsakademien, befordrades snabbt men måste på grund av en bröstsjukdom 1823 begära avsked. Han erhöll då kaptens grad.

Under de 40 år Lars Wilhelm Kylberg bodde och verkade på Sätenäs utförde han för såväl hembygd som vårt land i övrigt en gagnande och uppskattad gärning särskilt på jordbrukets område. — Kylberg gjorde nämligen Sätenäs till mönstergård i fråga om odling, arbetsmetoder och kreatursskötsel.

Förutom uppgifter inom lantbruket arbetade Kylberg för en bättre folkundervisning, vilket kom till uttryck i att han själv en tid höll skola för godsets barn. Hans stränghet som fostrare och lärare var dokumenterad.

Säteribebyggelsen på Sätenäs utgjordes under den Kylbergska tiden främst av den stora huvudbyggnaden, som uppfördes i slutet av 1780-talet och som fått behålla sin karaktär i oförändrat skick till år 1915.

På sidorna av gården framför huvudbyggnaden låg de båda tidigare byggda flyglarna; numera finns endast den södra kvar.

Bland alla strängar på Lars Wilhelm Kylbergs lyra fanns även konstnärlig verksamhet. Ett stort antal teckningar och målningar av hans hand finns be-

▼ En imponerande, rätlinjig allé löpte från herrgården till Tuns kyrkby. Den jämnades med marken vid fältets tillkomst...

varade. Döttrarna Marina och Regina ägnade sig åt konststudier och nådde stor framgång.

Genom de bevarade teckningarna från Såtenäs är det möjligt att följa förändringarna och inredningssmaken från 1830-talet till 1870-talets början. Möbler från äldre tid blandas med helstoppade soffor och stolar i 1800-talsstil, släta väggar får mönstrade tapeter och det kommer nya gardinuppsättningar med mörka kappor och vita långgardiner.

Ett bränneri med mälthus fanns redan 1809. Efter brand återuppbyggdes bränneriet 1818 för att 1835 ersättas med ett nytt bränneri under tegeltak. Tillverkningskapaciteten var god, då uppsättningen av två kopparrännor och två gjutjärnspannor tillsammans rymde 483 kannor dvs 1.264,1 liter. Hur detta senare bränneri kunde korrespondera med Kylbergs insatser som förkämpe för nykterhetsrörelsen kan man kanske fråga sig.

Ledningen av Såtenäs säteri övertogs 1864 av sonen Ivar Kylberg. Hushållningssällskapet beslöt förlägga en lantbruksskola för Skaraborgs län till Såtenäs egendom, med Ivar Kylberg som direktör. Skolan startade redan 1864 dvs samma år som Ivar Kylberg övertog Såtenäs säteri.

Lantbruksskolan på Såtenäs slutade sin verksamhet 1903. Sammanlagt hade under de 39 åren 598 rättare utexaminerats.

Efter Per Johan Lofström ägs Såtenäs under kortare tider av Fredrik Hallencreutz och Friedrich Karl Martin

▼ Traktorharvning på Såtenäs tiden kring 1920-talet. Herrgården skymtar i bakgrunden. Traktorn var av märket "International Harvester" och vägde ca 2½ ton.



● Utsikt över huvudbyggnaden på Såtenäs. Tv det gamla mejeriet (delvis skymt); längst i h forna ladugården. I fjärran skymtar Halle- och Hunneberg, bortom Brandsfjorden.

Jantzén för att 1915 inköpas av danske kammarjunkern hovjägmästare Peder Andreas Lund och hans maka Kerstin f. Carlander.

I samband med deras tillträde uppdrogs åt arkitekten E. Krüger i Göteborg att utarbeta förslag till ombyggnad av huvudbyggnaden. Vid ombyggnaden tillkom takryttaren och gårdssidans två framskjutande korta flyglar samt terrassen mellan dem.

Vid ombyggnaden 1915 revs även den norra flygein för att lämna plats åt en stor terrassanläggning med rosengård och spegeldamm.

Även det inre av byggnaden moderniserades, varefter byggnaden bibehållits i oförändrat skick under Lunds tid på Såtenäs.

Under hovjägmästare Lunds tid lades även de flesta torpen ned; endast ett fåtal finns kvar.

Lund ägnade stort intresse åt kreatursskötseln, vilken under denna tid genomgick en avsevärd förbättring. Efter att under krigsåren ha ägnat sig åt livliv hästhandel med utlandet övergick Lund att 1921 på allvar bedriva avelsarbete med nötkreatur.

I 1936 års härordning beslöts bl a att sätta upp en ny flygflottilj, som skulle förläggas till Karlstad. Vid förarbetet visade sig alternativet förenat med olägenheter; ytterligare utredning skedde.

Efter jämförelser med andra platser stannade regeringen för Såtenäs. Köp av egendomen kom till stånd den 22 september 1938 och köpesumman var 685.000 kr.

Ur ett tidningsklipp saxas: "Tun, detta samhälle, som till följd av statens inköp av godset Såtenäs för att därstädes förlägga ett flygfält dragit särskild uppmärksamhet till sig, upplever nu stora dagar. Tisdag — lördag pågår nämligen på Såtenäs auktion på egendomens synnerligen värdefulla SRB-avelsdjur, hästar och svin samt på alla yttre döda inventarier. Kreatursbesättningen uppgick till 350 djur och ett 50-tal ardennerhästar och 250 svin. Detta är den största auktionen i Mellansverige på de sista 50 åren."

Borta är auktionsfolket, borta är kreaturen, borta är sedan 35 år den mäktiga allén som över slätten ledde fram mot Såtenäs säteri. Men trots grävmaskinernas arbete och de många åren som förrunnit, kan man ännu i dag skönja var den gamla vägen gick. Kulturen sitter hårt i backen.

Det är den vi nu, med nya uppgifter, skall värna om. ■

Svante Wahlman

Källförteckning:

Tun, Friel och Karaby — en hembygdsbok. Såtenäs Säteri. Särtryck ur Jordbrukstidskriften Svenskt Land. Svenska Slott och Herresäten.



☆☆ Världens första Viggen-flottilj är ett förpliktande epitet. Förpliktelserna manifesterades kanske bäst i flygomskolningen till 37 Viggen. Det är nu två år sedan omskolningen startade, nämligen den 8 januari 1973. Skrockfull var man heller inte: 13 förväntansfulla elever som skulle flygomskolas på 2:a divisionen. Där togs de om hand av de fyra "vise männen" kaptenerna Gunnar Ståhl, Anders Lefvert, Anders Kristiansson och Sven Huldborg, dvs den kvartett som utgjorde instruktörer i allra första typinflygningsskolan på Viggen. ☆☆☆

Hur världens första välvalda Viggen-division växte sig varm

Under de inledande fyra teori-veckorna gjordes vi förtrogna med de flesta av Viggens spetsfundigheter. Vi märkte snart, att vi hade att göra med ett vidunderligt flygplan inte bara till det yttre. Vår svenska vokabulär räckte inte till. Det grekiska alfabetet utnyttjades i stor omfattning och beräkningarna utfördes digitalt. Snart kunde dock även vi elever konversera med våra instruktörer på det speciella 37-språket, där målände ord som kidden, buggen, grisen, risgryn, grämling, flipflop, metspö m fl kom till flitig användning. För att inte tala om alla förkortningar som MAV, MOD, MEP, AKR, AFK, REV, LB, BF, etc. Det kändes skönt att höra, att Viggen hade en logik som övergick det mänskliga förståndet.

Det ställdes dock inte bara stora krav på elevernas huvud utan också på deras mage. Två av oss innehöll inte den stipulerade viktgränsen 86 kg och sattes på bantning. Invägningen före första flygpasset skulle ske under högtidliga former. Det blev dock ganska tyst om detta med tiden. En och annan antydan hördes om översvängningar i vikten som kunde uppträda i samband med bantning. Än i dag syns vikten ha vissa problem att stabilisera sig.

Teorilektionerna avlöstes då och då med uppfriskande pass i flygsimulatorn samt praktik. —

Övlt Pelle Haglind och vår avsuttne flygnavigatör kn "Gurra" Berggren bidrog till att vi från början trivdes med simulatören. Vi lärde oss att uppskatta den som en god vän, som obönhörligt avslöjade våra brister utan att skada oss.

Under praktiklektionerna övade vi bl a nödutstigning på marken, utskjutnings- och nedslagsteknik. Vår säkmat-specialist, Svenne Huldborg, beskrev högt och tydligt samt på ett målände sätt vilka lemmar vi skulle bli av med och i vilken turordning om vi inte följde instruktionerna.

Teoriskedet avslutades som sig bör med ett skriftligt prov samt ett tillämpat prov i simulatören. Utgångsordningen på proven bestämde om, och i vilken ordning, vi sedan skulle komma upp i luften med Viggen. — Båda proven bestod av en förfärlig samling fel-funktioner som ev kunde inträffa under flygningen. Vi lät oss dock icke skrämmas utan nästa dag var alla redo för första flygpasset.

Första starten och stigningen med EBK zon 3 är för en A32-pilot onekligen den största sensationen under hela omskolningen. Accelerationen på banan (då man känner sig pressad som en relief mot ryggstödet), den allt brantare, hisnande stigvinkeln (som ger en ett intryck av att stiga rakt upp med risk för att hamna i omloppsbanan)... det är prestanda som en attackpilot alltid har drömt om.

Två flygpas i den tvåsitsiga SK 37:an inledde — med en åtminstone till rösten lugn och trygg instruktör. Sedan var det dags för solo-flight med AJ 37. — Våra instruktörer kom vi dock inte undan så lätt. "Mannen från märket", Anders Kristiansson, avslöjade på sitt lugna lakoniska sätt, att man hade en

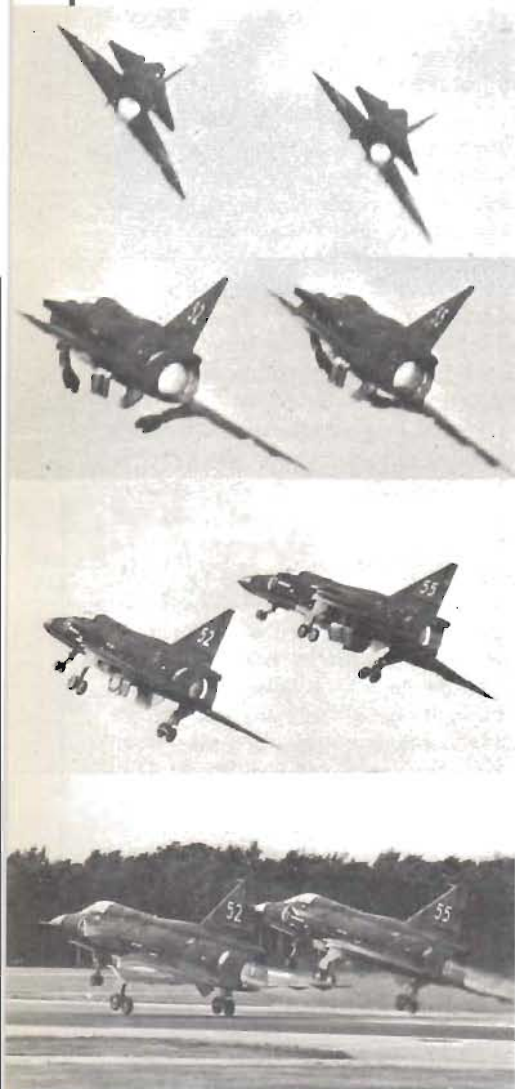


foto: jahn charleville



- Världens första Viggen-division framför sitt skolobjekt. Två elever (Karlsson + 'Kungl hotpiloten' Hellström) har dock skolkat från detta historiska ögonblick. De övriga fr v: Öfverberg, Johansson, Schulz (artikelförfattaren), Sandström, Karlsson II. On their knees: Nyström, Bengtsson, Andersson, Kihlman, Kahlén.

hel del kvar att lära innan man kunde börja tänka på 500 m/s landningar.

◆◆ Anders Lefvert passade på att försöka omvandla oss till jaktpiloter. Eldsjälen Anders torde inte givit upp hoppet än. Han anbefalldes bli träning av en sk "37-muskel" på högra överarmens utsida. Enl Anders gör 37-spakens placering att denna muskel måste utnyttjas speciellt mycket vid belastning.

Med tiden förbättrades våra kunskaper och färdigheter. Saknaden efter flygnavigatören förbyttes snart mot stor tillit till centralkalkylatorn och navigeringssystemet i Viggen. — Var finns den navigatör som för föraren kontinuerligt kan tala om flygplanets läge, avstånd, riktning och tid till målet uppdaterat var 103:e ms och som med 95 proc sannolikhet anger ens egen positionsosäkerhet? Var?

Efter 4 månader, 30 flygtimmar och 15 simulatortimmar var typflygnings-skedet officiellt slut för världens första Viggen-division. Vi hade då kommit så långt, att vi kunde anfalla rotevis med raketer.

Det visade sig emellertid att det svåraste provet återstod... Att bli invald i "Viggens vänbrödrslag". Vi, de sk adepterna, skulle vid nattlig fest på hexameter förklara diverse malörer som vi hade varit utsatta för under inflygningen. Märkliga skådespelarinsatser presterades och värderades strängt av "Viggfadern", SAAB:s chefsprovflygare Erik Dahlström, samt tidigare medlemmar i vänbrödrslaget.

Efter flera timmars spektakel godkändes samtliga under högtidliga former. "Viggfadern" fick dock ge dispens för den något underliga hexametern som adepterna hade åstadkommit. Som yttre tecken på vår värdighet erhöll vi en viggennål samt ett diplom.

Till sist avslöjade Gunnar Ståhl att han var en hejare till att kunna kväda drapor. Snorre Sturlason hade inte bättre kunnat berätta om viggskeppens vådliga äventyr runt Såtenäs farliga grynnor.

TIS-instruktörerna lämnade oss nu för att leda omskolningen vid nästa division. För oss stundade den taktiska skolningen på Viggen,



GFSU:Ä, under ledning av en annan instruktörsgrupp: Majorerna Karl-Göte "K-G" Widén, Håkan Högstadius, löjtnanten Christer Källström samt flygdirrektören Ingemar Eriksson.

Våra nya instruktörer var åtminstone till det yttre ett bistert gäng; flertalet bar mustascher, rökte cigariller och höll oss nybörjare mycket kort. Instruktörsgruppen fick mycket snart epitetet "Chile-juntan" och den ökända bilden av juntan sattes upp på divisionen med förklarande text. I samband med utländska besök på divisionen åkte bilden ut och in för att inte störa vårt förhållande till främmande makt. (Humor är inte lätt alla gånger... rätta mig om jag har fel...)

In- och utländska besök var annars ett ofta förekommande inslag på divisionen. Verksamheten stördes givetvis av besöken. Men samtidigt var det en stimulans att veta, att vi arbetade med ett vapensystem som väckte intresse, beundran och respekt i omvärlden.

Det var framförallt tre saker som alltid väckte utlänningarnas beundran:

- ◆ Viggens prestanda vad gäller start, landning, sväng och acceleration.



▲ Simulatorofficeren/SUL-off 'Gurra' Berggren tillsammans med TIS:Ä-instruktören Svenne Huldberg 'håller låda'. I bakgrunden 37-simulatorns/SUL-37:s instruktörsstation.



▼ En fager trio TIS:Ä-instruktörer visande sina från V-Tyskland 'erövrade' divisions-emblem/dekalaer. Fr v Gunnar Ståhl, Anders Kristiansson + Anders Lefvert.



Det bästa hos soldaten - HUNDEN

☆☆ Att det vid flygvapnet årligen utbildas ett stort antal värnpliktiga för att sköta om flygplan och utrustning för dessa är allom bekant. ☆ Mindre känt är dock att flygvapnet även specialutbildar vpl i ytterligare ca 30-talet yrkesgrenar, bl a till vaktsoldater. Utbildningen sker centralt vid F7, F10 och F21 för hela flygvapnets freds- och krigsbehov. Enbart vid F7 har sedan början av 60-talet ca 2.000 vpl utbildats till vaktsoldater. ☆☆☆

Det är inte här fråga om att utbilda folk för att ingå i vaktparaden eller för att i vita damasker och blanka gevär vakta kungaborgen om någon till äventyrs trodde det. Säkert skulle våra vaktsoldater väl så effektivt kunna sköta det jobbet, men förmodligen skulle det inte vara någon vacker syn för huvudstadens invånare. Stridsmålrad och fältmässigt utrustad smyger vakt-soldaten "i busken" runt våra radar- och stril-anläggningar tillsammans med en våldressederad specialutbildad bevakningshund. Ett effektivt samtränat litet "vapensystem" med uppgift att förhindra varje sabotageförsök.



● Instruktorgruppen för GFSU:Ä ovan fr v: Håkan Högstadius, Ingmar Eriksson, Christer Källström, K-G Wldén. — Cheeeese ...

- ▶ ◆ Utnyttjande av **värnpliktiga** vid klargöring av detta komplicerade flygplan, samt det **ringa antalet personal** i vår basorganisation.
- ◆ Vår **basflosoll** med spridning i bakre klargöringsområden.

Med tiden blev vi elever alltmer professionella vad gäller utnyttjandet av vapensystemet Viggen. Anfall i förband under dager och mörker, användning av radar och motmedel samt samövningar förekom ofta. Vi försökte också göra skäl för J-et i AJ 37.

Att divisionen hade kommit långt i sin utbildning visade den stora höstövningen 1973, där divisionen för första gången insattes från krigsbas med mycket gott resultat. "K-G" kunde vara nöjd med sin division.

Av instruktörerna var "K-G" och Ingemar våra robot 05-specialister. Det visade sig ganska snart att bägge blev hårt bundna av rb05-utbildningen. Varje förare skulle avverka 1.000 skott i simulatören, 5 skott med robot 53 "Bantam" från SK 61 Bulldog samt ca 2 riktiga 05-skott med AJ 37. — De båda sågs oftast antingen planlägga, genomföra eller utvärdera 05-verksamhet. De gick omkring med ett konstant dåligt samvete över vad som borde göras förutom 05-utbildningen.

Efter sju månader (70 flyg- och 15 simulatortimmar) var GFSU:Ä-skedet slut och verksamheten gled omärkligt över på TU-37, taktisk utprovning av flygplan 37. Medan K-G och Ingemar fortsatte med ledningen av divisionen, flyttade Håkan och Christer till nästkommande division för att där leda GFSU:Ä.

I likhet med 2. div fortskred flygomskolningen planenligt vid F7:s övriga två divisioner. Som väntat med ett nytt flygplan, blev det problem att producera erforderlig flygtid. I stort kunde dock de uppsatta målen nås och tidsplanen följas. Orsakerna till detta kan främst tillskrivas följande faktorer:

- ◆ **Skickliga instruktörer** togs ut i god tid före omskolningen. De var väl förberedda och har gjort och gör fortfarande ett mycket gott och uppoffrande arbete.
- ◆ **Flygsimulatören** var i drift vid omskolningens början och kunde simulera samtliga flygfall och anfallsformer på ett mycket realistiskt sätt.
- ◆ **Skolversionen SK 37** fanns tillgänglig från början och underlättade inflygningen.
- ◆ **Flygplanet** Viggens, prestanda och kvalitet visade sig motsvara FV:s/våra högt ställda förväntningar. Förarna hyser fullt förtroende för Vigen!

H. Schulz



● Färdigutbildad kostar jag 20.000 kr! Grrr . . . (eller) vov-vov.

Hunden upptäcker långt före människan om någonting onormalt förekommer i bevakningszonen. Han registrerar dofter och ljud och visar sin **husse varifrån** den eventuella faran hotar, **beredd** att lyda order. Bevakningshundarna utbildas vid försvarets hundskola i Sollefteå. Färdigutbildad kostar en sådan "best" ca 20.000:—! Att lära den blivande vaktsoldaten att rätt utnyttja hunden tar en stor del av utbildningstiden. Tecken och kommandoord som hunden lärt sig lyda och förstå måste inläras och övas innan de tillsammans kan klara sin uppgift i fält. Det fordras också ömsesidig anpassning, förtroende och vänskap för att bästa effekt skall nås.

De vpl som skall utbildas till vaktsoldater kommer från F7, F11, F13, F16, och F18. Grundutbildning vid F7 pågår i tolv veckor, varefter de färdigutbildade vpl via resp. hemmaflottiljer sänds ut till sina olika bevakningsobjekt, tex radarstationer i olika delar av landet. Under de ca sex månader som återstår av vpl-tiden ingår den vpl i en vaktstyrka som i avlösningar bevakar sin anläggning dygnet runt. Ett viktigt uppdrag som kräver kunskaper, tålmod och hög grad av pålitlighet.

Utbildningen till vaktsoldat liksom till övriga yrkesgrenar sker planmässigt enl "BUF V vpl grund" — (bestämmelser för utbildning vid Flygvapnet).

I denna förnämliga publikation återfinns man en speciell plan för utbildning av vaktsoldat. Samtliga lektioner

finns där upptagna timme för timme inom de olika övningsgrenarna. Dessa "avbetas" metodiskt i stegrande svårighetsgrad. Teori- och praktiklektioner och tillämpade övningar varvas i vektorprogrammen för att utbildningen skall bli så omväxlande som möjligt. Stegringsföljden inom de olika grenarna är i stort sett parallell fram till slutmålet. Tolv veckor är i detta sammanhang en mycket knapp tid. Det är åtskilligt som soldaten skall lära sig och utbildningen blir därför komprimerad.

Utbildningsplanen omfattar ett 20-tal olika ämnen fördelade på 300 lektioner om tillsammans 690 tim. I planen anges som utbildningsmål bl a att soldaten "främst skall behärska strid i motståndsnäste och motståndsområde jämte därmed sammanhängande verksamhet". "Färdighet att i fred utföra bevakningstjänst, att handha och utföra bevakning med hund". För att klara av detta måste soldaten t ex kunna hantera sitt eget handeldvapen, han måste kunna skjuta med kulspruta, kasta handgranat, utföra minering, röja minfält, ordna fältmässig förläggning, ge första hjälp till sårade kamrater, släcka napalm, utföra gasindikering osv. Han måste lära sig strid i förband, motanfall, närstrid, uppträdande i spaningspatrull och mycket annat. Tyngdpunkten i utbildningen läggs på de här ganska summariskt nämnda grenarna. Exercis och normal utbildning i ämnet soldatundervisning, fysisk träning o dyl ingår också.

Uppdrag: "Utbilda vaktsoldater"! Antal 45 st per inryckningsomgång, 4 ggr/år. — **Recept:**

- 1) Budgetera!
- 2) Order till datamaskinen: "Välj ut 45 påitliga 20-åringar med lagom längd, bredd och vikt. Stabilt psyke, hyfsad kondition, god syn och hörsel, om möjligt med hundvana, alternativt modigare än genomsnittet. Skicka dem till Sätenäs, gärna mitt i semesteruppehållet, det gör inget. Storstadsbor trivs bra på landet. Välj gärna bland dem! Allt under punkt 2 utför datorn med allt bättre resultat.
- 3) "Input" enl ovan + 10 % för säkerhets skull.
- 4) Utrusta, vaccinera, tag blodprov, förlägg! Dela ut broschyren "Välkommen till F7". Där kan soldaten läsa att han är det, så behöver du inte ödsla onödig tid på så självklara saker. Ställ upp dom i rad. Passa på att tala om att de nu står på "linje". Allt sådant här sparar tid. Passa på att ge dem en "avhylling" när de alla är samlade, sen kanske du inte får tid.
- 5) Dela upp styrkan i grupper. Avdela befäl. Dela ut program för vecka 1. Kolla att du ändrat datum från fjolårets motsvarande vecka. Sätt i gång! Exc 1—3, Soldu 1—4, vap 1, Sju 1—5 — Det är långt kvar till "strid 39", vap 37 och hundtj 25! Kämpa vidare i ur och skur, mörker och kyla, dag ut och dag in tills BUF:en är avbetad. Genomför tillämpningsövning och slutprov. Skriv betyg.

◆ ◆ Tjänsten har varit krävande, tidvis hård för en och annan. Långt hemifrån i en ovan miljö. Ett gott kamratskap och en god anda är ett synbart resultat av utbildningstiden. Som kompanichef har jag kunnat konstatera att vaktsoldaterna sällan behövt tillrättvisas. Att de sällan eller aldrig begär permission eller tjänstledighet, sällan klagar. De har som regel ett klart bättre militärt uppträdande än genomsnittet övriga vpl.

Ja, tacka datorn för det! Eller kanske beror den goda andan på just den hårdare utbildningen? Förmodligen är orsaken att finna i en kombination av ett gott urval, god utbildning, gemensamma strapatser och därav följande gott kamratskap. Att vara vaktsoldat anses, i vart fall bland vaktsoldaterna själva, vara något mer än "vanlig basse". Man får en viss yrkesstolthet så att säga. Kanske är det med en viss saknad och vemod man tar farväl till befälet, kompisarna och sin hund efter avslutad vaktsoldatutbildning? ■

S. O. Strömberg



Transportdivisionen:

F7:s globala insatser för humanitär hjälp värda mer än aktning!

★ ★ Flygvapnet har också en division globetrotters, med hela världen som arbetsfält. Det valspråk, om än inofficiellt, man försöker leva upp till är "Vart som helst när som helst". Den division som åsyftas är givetvis transportdivisionen på F7, en "annorlunda" division med, just nu, två fyrmotoriga TP 84 Lockheed C-130 "Hercules" och tre TP 79, dvs DC-3:or. Ytterligare en "Hercules" har som bekant beställts och beräknas bli levererad i oktober 1975. Den blir ett ytterst välkommet tillskott, då flygtidsuttaget ökat allt mer de senaste åren. ★ ★ ★

Men naturligtvis består transportdivisionen på F7 inte enbart av materiel. För att hålla materielen i luften krävs rutinerat folk, som har vanan att rycka in på "nolltid", och som också gör det. Nämligen 40 fast anställda och ett dussin vpl, alla med gedigen utbildning bakom sig.

Transportdivisionens verksamhet har de senaste åren fått en allt mer internationell karaktär, och en måttstock är att budgetåret 73-74 hela 75 proc av flygtiden genomfördes utrikes. Med "Hercules", förstås, som utgör ryggraden operativt.

Även om det ökade internationella engagemanget, främst för Röda Korset och för FN i Mellersta Östern, sätter sin prägel på verksamheten så är även flygvapnet en stor "kund". Varje år genomför F20, Flygvapnets Krigsskola, sin traditionella utlandsflygning då normalt både "Hercules" och DC-3 deltar. I år, dvs 1974, ställdes färden till Sicilien och Tunisien. (FV-Nytt 2/74, sid 19)

Militärhögskolan, MHS, tillhör en annan av beställarna, då de olika kursernas studieresor ställs till USA, Frankrike, Island mfl länder. Andra exempel på uppdrag utomlands är hämtning av radarmateriel och jetmotorer utomlands för FMV:s räkning.

Som nämnts utgör FN en av de stora "kunderna". I snart tio år, sedan år 1965, har flygningar mer eller mindre regelbundet utförts för FN-förbanden på Cypern. När Förenta Nationerna beslöt stationera svenska och fin-

● Det svältande barnet i Niger, med nödhjälpsmat i handen, vittnar om Afrikas hungerkatastrof.



● Lösning av svensk nödhjälpsmat. — Barn behöver näringsrik mat. Utan tex protein blir uppväxten hämmad och framtiden störd. Hunger är en katastrof för utvecklingen.



foto: erik lundgren

ländska styrkor i Egypten innebar detta även flygningar på Kairo och Tel Aviv.

Operativt utgör givetvis flygningarna på 4 000 km-distansen från Arlanda till Kairo intressanta problem, ej minst beräkningsmässigt för besättningarna. Normalt sker flygningarna till Kairo non-stop, och flygtiden utgör ca åtta timmar. I vissa fall sker mellanlandning i Belgrad i Jugoslavien.

När färden går till Cypern, för FN:s räkning, sker landningarna på den största av de båda brittiska baserna, nämligen Akrotiri. Den civila flygplatsen i Nicosia stängdes nämligen i samband med striderna på ön i somras.

Ett särskilt — och hedersamt — kapitel skulle fö kunna skrivas om den evakueringsoperation som blev nödvändig för skandinaviska turister på Cypern då kriget mellan turk- och grekcyprioter stod som hetast i juli.

Trots att larm om evakueringsoperationen, från UD, kom mitt i mest personalfattiga semesterperioden ställde F7-personalen lojalt och snabbt upp. Förberedelse tiden var dessutom extremt kort. Båda TP 84-orna måste sättas in för uppgiften, som gick ut på



foto: sven svensson



Inflygningarna till Biafra, med livsmedel, skedde vanligtvis nattetid. Operationerna var inte precis lätta, eller flygsäkerhetsmässigt rekommendabla: start och landning skedde på en landsväg med fotogenfyllda tunnor som enda belysning...



I månadsskiftet nov/dec '74 erhöill FV/F7 sin första målade TP 84 'Hercules'. Ovanpå + sidor är nu mörkgröngröna (jfr rulltankarna eller det s k grönstället), undertill ljusblå. Texten 'Swedish Air Force' + stjärnr '72' är i gult. FV-emblem som vanligt.

att snarast förflytta ej mindre än 823 svenska turister från oroshärden.

Omsider uppläts den brittiska basen Akrotiri för operationen, och vardera "Hercules"-flygplanet gjorde nio dubbelturer till Kairo. Och alla de evakuerade flögs till Kairo på mindre än två dygn. Ett vältaligt bevis om transportkapaciteten.

Om nu flygningarna för FN:s räkning snart pågått i ett decennium så daterar sig samarbetet med Röda Korset till snart ett kvarts sekel tillbaka i tiden. Det var nämligen redan i början på 1950-talet som F7:s transportdivision uppdrogs flyga till olika katastrofområden runt om i världen. Fast då måste förstås flygningarna alltid ske med gamla trotjänaren DC-3, dvs TP 79.

Det var därför ett ytterst nödvändigt förnämligt tillskott divisionen fick med sin första TP 84, "Hercules", år 1965. Hjälpinsatserna kunde bli långt effektivare.

Och hjälpinsatserna lät sannerligen inte vänta-på sig. Under oroligheterna i Nigeria år 1968, då utbrytarstaten Biafra gjorde sitt yttersta för att slå sig loss från beroendet, engagerades den då enda disponibla TP 84:an för undsättning till behövande, med bas på ön Fernando Poo utanför afrikanska västkusten.



Flygningarna till katastrofdrabbade länder har tidvis helt dominerat transportdivisionens verksamhet. Undsättningsflygningarna har gällt Pakistan och Afghanistan, fjärran mål erbjudande operativa problem av sällsam art.

Speciellt intressant var, att routen fick läggas via Sovjetunionen, med mellanlandningar i Moskva och Tasjkent. Vid undsättningsflygningen till Afghanistan skedde landningen i huvudstaden Kabul, vars flygplats ligger djupt i en gryta i bergskedjan Himalaya. "Plats" måste ges från trafikledningen på hela 6000 m höjd före procedurlandningen; flygplatsen är fö öppen endast under dager.

Den på senare år kanske mest uppmärksammade undsättningsflygningen är den 1973 till hungerdrabbade delar

av Västafrika. En hjälpinsats av större omfattning än tidigare planlades av Röda Korset och flygvapnet.

Förnödenheterna utgjordes av 600 ton näringsberikat mjöl och specialpreparerad mjölk. Detta jätteparti fraktades först med båt till hamnarna i Buchanan i Liberia och Douala i Kamerun. Det svenskägda gruvföretaget Lamco i Liberia hjälpte sedan till med den 80 km långa landtransporten till Robertsfield Airport. Från denna flygplats skulle sedan vår "Hercules" utgöra den sista länken in i de svältdrabbade områdena i Saharas södra delar.

Vår "Hercules" landade på Robertsfield den 3 nov., med dubbla besättningar och ett servicelag på tre man. Bara knapphändiga förhandsinformationer hade stått att få om flygplatserna i området; det blev inte lättare få informationer när vi kom till Liberia. Telefon och andra teletekniska hjälpmedel verkade vara okända...

● Th: Barnen i Niger fann stort nöje i att se på hur F7:s "Hercules" lossades. Säckarna tas ombord direkt i en lastbil vid rampen. — Nedan: Större delen av nödhjälpen från Sverige bestod av koncentrerad flskprotein och kondenserad mjölk.



foto: erik lundgren



● Avlastning (ur TP 84:an av RK:s nödhjälpsföda) på grusfältet i Gorom-Gorom i nedre Övre Volta.



foto: erik lundgren

Vår första bas blev Timbuktu, en gammal karavanstad i Mali. Röda Korset hade förrättat ett läger för 6 000 flyktingar som hölls vid liv enbart genom hjälpsändningar. Banan i Mali var mycket ojämn och smal; den saknade även belysning, varför landningarna måste göras i dager.

Operativt gick planerna ut på två uppdrag per dag, med sex timmars flygtid vardera. För att hinna med på dagtid var vi tvungna starta redan kl 4 på morgonen. Vi fick då förmånen bevittna de ståtligaste av tropiska soluppgångar.

Flygningarna gick sedan till mer eller mindre skumpiga grusfält i Mali, Övre Volta och Niger. Trots de svåra förhållandena visade sig "Hercules" helt svara mot de förväntningar man ställt. Ett utomordentligt flygplan!

Mot slutet av vårt uppdrag kom underrättelser om katastrofala förhållanden i norra delen av Övre Volta. Det hade visat sig omöjligt få fram förnödenheterna landvägen; flygtransport var enda lösningen.

Enligt flygplatsmyndigheterna i Liberia fanns endast ett fält med 500 m bana i området, vid en plats som hette Gorom-Gorom. Det var följaktligen hopplöst för kort. Men samtidigt cirku-



● FV:s besättning fick ibland tillfälle att koppla av; som här med en 'bayer' + en slät fika. Tv artikelförfattaren, mj Lansmark.

lerade rykten om ett nyanlagt grusfält strax intill det gamla.

Det var nu vi tog chansen, vid en hemflygning från Niger. Vi planerade att med tomt flygplan försöka hitta det nya fältet och ev göra en provlandning. Terrängen var mycket svårnavigerad, men med hjälp av vår Doppler-radar och skärpt målspaning av hela besättningen hittade vi till sist fram.

Vi flög nu med lägsta tänkbara fart längs banan, för att inspektera och mäta längden. Banan visade sig vara ca 1 500 m lång, och vi bedömde en landning genomförbar. Efter sättning var vi dock beredda att dra på omedelbart, men banan visade sig vara förvånansvärt jämn. Full broms på hjulen, och maximal reversering, dvs propellerbromsning, och vi stod stilla. I ett moln av rött afrikanskt damm.

Under rullning tillbaka längs banan såg vi folk i mängd komma mot oss. Vi stannade och jag gick ur. På knagglig franska förklarade jag att vi tyvärr inte denna gång hade något med oss, men att vi snart skulle komma tillbaka. Med last. Med mat.

Ett obeskrivligt jubel utbröt, som nära nog överröstade motorbullret. Just då kändes jobbet särskilt meningsfullt. Vi flög sedan 150 ton förnödenheter till detta lokala fält, som fö byggts av Röda Korset i Mali.

Men helt utan missöden gick inte undsättningsoperationerna. Under en av flygningarna inträffade ett allvarligt tekniskt fel på en motor, som måste kuperas. Telegrafiskt besked till Sverige gav snabbt resultat: en ny motor flögs ner och efter endast 24 timmar var vi i gång igen. Ett otroligt fint jobb av vår tekniska personal!

Efter en kort tids basering i Douala i Kamerun — för att flyga 160 ton förnödenheter till Tchad — var denna mission till ända. Efter drygt en månads utlandstjänst kunde vi landa på hembasen Såtenäs den 6 december 1973.

Inte långt efteråt, i februari 1974, genomfördes ytterligare en liknande hjälpinsats i Västafrika. Den genomfördes också helt enligt planerna.

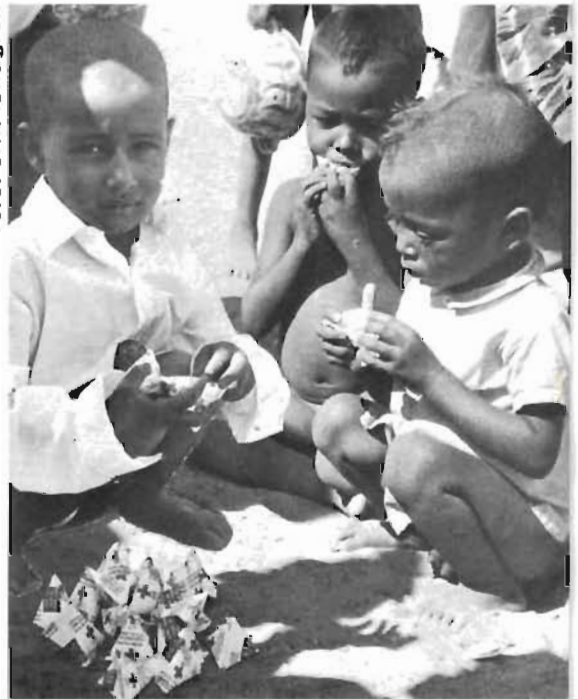
Transportdivisionen på F7 gör alltså skäl för epitetet flygvapnets globetrotters, med hela världen som arbetsfält. I den andan har vi som inofficiellt valspråk: "Vart som helst när som helst".

Olle Lansmark

Viktig samhällsinsats...
Vad är väl det?



● När Cypern stängdes pga sommarens krigshändelser, blev tusentals svenska turister avsågade från 'Svedala'. Då ryckte FV in och räddade de våra med sina Hercules. Well done! — Nedan: I den becksvarta afrikanska natten skedde lossning ofta i mörskan + egen fpl-belysning. — Dagen därpå kunde barnen samlas för måltid, bl a av kondenserad mjölk. Mat är lyckat!



● Det ovan relaterade utgör idag en viktig del av flygvapnets mångskiftande fp-verksamheter. En annan är FV:s helikopters del i sjöräddningen. Är inte dessa jobb att betrakta som viktiga samhällsfunktioner — varav ett med global dignitet? Frågan går till Kungl Poststyrelsen, apropå FV:s 50-årsjubileum och ett ev jubileumsmärke. Red.

foto: erik lundgren



Värduppgift:

C F7 ansvarig för 220 lägenheter!

★ ★ *Det förvaltningsansvar i fråga om mark och byggnader som ålagts C F7 är såväl vad gäller spridning som antal betydande. Det berör nämligen tre militärområden och sju försvarsområden* ★ *Huvuddelen av objekten ligger helt naturligt inom västra militärområdet. Genom skiljaktigheter territoriellt och luftoperativt är ledningen i fred delad så att frågor rörande befästningar och flygfält sorterar under Milo S, under det att kaserubyggnader, bostäder och skjutfält sorterar under Milo V.* ★ ★ ★

Denna uppdelning i ansvarsområden fungerar mycket väl och ger en intressant bild av erforderlig kontaktstruktur. Behovet av sektorflottiljchefens systemsammanhållande resurser kan klart påvisas. Det som skiljer F7:s byggnadsförvaltning från många andra förbandsförhållanden är flottiljens många uthyrningsbostäder, vilka är av stor betydelse för myndighetens verksamhet.

För närvarande är ca 220 lägenheter från två rum och kök till nio rum och kök uthyrda till vid flottiljen tjänstgörande personal samt ett fåtal pensionärer.

Bostadsbeståndet är fördelat på två huvudgrupper: en inom flottiljområdet och en utanför flottiljområdet. Samtliga fastigheter ligger på av kronan ägd

mark. Genom denna speciella karaktär av militärcamp har förvaltningsmyndigheten ansvar för många uppgifter, som annars åvilar den kommunala förvaltningen. Som exempel kan nämnas sommar- och vinterväghållning, gatubelysning, eldistribution, vatten- och avlopp samt samverkan betr brandskydd och sjuktransporter.

Beträffande övriga byggnader, som är mer direkt knutna till de militära uppgifterna, har under senare år det dominerande intresset riktats mot nyproduktionen av byggnader. Denna är inriktad dels på erforderliga anpassningar i Vigen-systemet, dels på upprustning av lokaler

för personal, såväl fast anställda som värnpliktiga.

Under de senaste åren har sålunda trafikledningstornet byggts om, en simulatorbyggnad tillkommit samtidigt som en ny tillsynsverkstad byggts. För närvarande pågår utbyggnad av en större fredsanläggning för flygdrivmedel, där avsikten är att lagringskapaciteten skall kunna täcka behovet under den tid seglation på Väneren in till flottiljens hamnanläggning pga isförhållanden inte är möjliga.

Parallellt med denna byggnadsverksamhet har en efterlängtd renovering och utbyggnad av plutonsofficersmässan, marketenteriet och förbandsbiblioteket skett.

Tyvärr har väl inte alltid utrymme funnits för det samråd och personalinflytande som numera eftersträvas. Kritiken har därvid främst riktats mot förvaltningsmyndighetens möjligheter att i tid få del i planläggningen, under det att samrådsvägarna inom myndigheten i stort fungerat bra. En klar tendens till förbättringar i den frågan anser vi oss ha mött, främst när det gäller utformningen av de två nya hangarerna samt renoveringsplanerna av förläggingsbyggnader för värnpliktiga. I november i år startade dessa byggen.

Vid förberedelsearbetet för framtagande av bygghandlingar har många av förbandet framförda synpunkter vunnit gehör. Vi hoppas att detta goda samarbete med centrala myndigheter skall fördjupas. Likaså hoppas vi att nu gällande bestämmelser om skyddskommittéernas inflytande i sammanhängande frågor skall finna sina former, så att det blir möjligt att arbeta smidigt utan onödig tidsspillan.

Många nybyggnadsarbeten återstår — med utbyggnad av motorområde, motorverkstad, drivmedelsutrustningsverkstad och integrerat förråd som exempel.

◆◆ Denna koncentrerade byggnadsverksamhet under ett fåtal år sätter sin prägel på verksamheten. Anpassning och jämkning parad med kravställningar på praktiska lösningar för att hålla igång flygtidsproduktionen har blivit vardagsmat. Många arbetsinsatser utöver vanlig rutin har fordrats, men de har skett med god gållust i en tid då normalt kanske mest talas om indragning och nedläggning.

Totalt har hittills i nybyggnader investerats ca 15 milj kr och för den verksamhet som startade i november har avsatts 32 milj kr. De därefter liggande objekten torde dra en kostnad av 10–12 milj kr inom de närmaste åren. ■

S. Wahlman

En at-tacksam kavalkad – bombsäkert:

Från B 16 till AJ 37



F

★ ★ Enligt 1936 års försvarsordning föreslogs riksdagen besluten om nyuppsättningar av ett antal flygflottiljer. Flygvapnet skulle, med hänsyn till världsläget, kraftigt upprustas. Men det var från början alls inte klart att F7 skulle förläggas till Såtenäs. Dragkampen stod mellan olika platser inom Vänerområdet. Karlstad, Mariestad och Trollhättan var bl a med i diskussionerna. ★ I februari 1938 besökte försvarsutskottet Såtenäs, och i juni samma år beslöt riksdagen köpa godset. Här skulle Skaraborgs flygflottilj förläggas. Ett vägande skäl att förlägga F7 till Såtenäs var de goda möjligheterna att bygga bomb- och skjutmål inom flottiljområdet. ★ ★ ★

Hösten 1938 påbörjades arbetena med flygfält och byggnader. Efter krigsutbrottet forcerades arbetena och den 1 juli 1940 sattes flottiljen upp med dåvarande överstelöjtnanten Folke Ramström som chef. – Större delen av det första året ägnades åt byggnadsverksamhet, organisation + markutbildning. Flygutbildningen startade i maj 1941 vid första (och då enda) divisionen. Chef blev Jean Dubois.

F7 skulle bli en medeltung bombflottilj och utrustades med det italienskbyggda Caproni med FV:s beteckning B 16. Flygplanet, som var byggt i trä, var väl från början endast avsett att användas för bombfällning i planflykt. Vid F7

användes dock B 16 även för dykbombfällning, med ibland ganska branta dykvinklar.

Trots primitiv utrustning blev träffresultaten förvånansvärt goda. Som sikte vid dykbombfällning användes en prick påmålad en av frontrutorna. När föraren skulle fälla ryckte han i ett snöre, som var fäst i bombfällarens hand. – Vid den höstens flygvapenövning deltog F7 med sin division och lyckades under hela övningen hålla tio flygplan i luften. Att F7 redan då var den bästa bomb(attack)-flottiljen vittnar ett klipp ur tidskriften "Flygning" om.

"Sedan B-3:orna svept bort över vattnet efter sitt låganfall, anföll B 16 Caproni. Deras bombfällning var suverän.



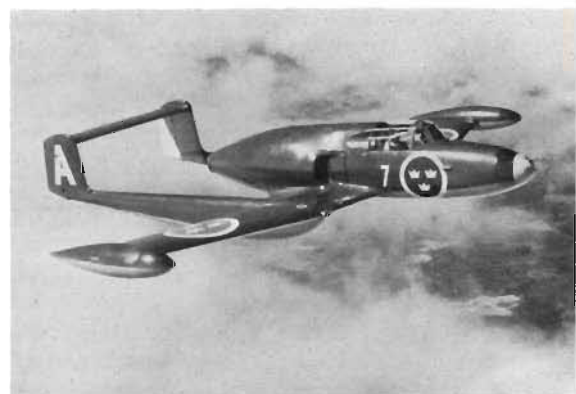
Få utlänningar ...



B 18 B



A 21



A 21 R



◀ Vid fällning av tunga bomber i branta dykvinklar (å la tyska Ju 87 'Stuka') användes en på buken fäst gaffel, så att bomben inte for in i propellerfältet.

▼ Våren 1945. Ett antal danska och svenska besättningar på F 7 i väntan på startorder för flygning till Köpenhamn. Men det blev till att ta läget...

7



F 7



Bl a kunde man se ett plan, som placerade sex bomber mellan akter och för. En verklig fullträff. Precisionen var enastående och t o m amiraler (!) blev imponerade."

Påföljande sommar började flottiljen ombeväpnas till SAAB-byggda B 17 och blev nu lätt bombflottilj. Personalen omskolades till "störtdombare", som då var tidens melodi efter tyskarnas framgång med sina "Stuka". (Se FV-Nytt nr 3/74, sid 27.)

Under kriget var Såtenäs en ofta begagnad mellanlandningsplats för kurirflygplanen mellan Sverige och England. Vid slutskedet av kriget nödlandade ofta mer eller mindre sönderskjutna brittiska flygplan här.

Våren 1945 var ett antal danska flygare placerade på Såtenäs för att flyga in sig på B 17. Det var då tal om att danskarna skulle köpa en division. Samma kväll som tyskarna i Danmark kapitulerade påbörjades ommålning av en division till de danska färgerna. Avsikten var att nästa dag skulle en dansk och en svensk division flyga över Köpenhamn. Efter ett par dagars beredskap inställdes dock företaget. — B 17

var ett robust och bra flygplan som tjänade flottiljen troget t o m 1947.

Efter ett kort mellanspel med A 21 fick F7 den 2-motoriga B 18B och kallades nu för tung attack. — 1951 tog flottiljen steget in i jetåldern i och med att vi fick A 21R. I samband härmed byggdes den första betongbanan. 21R hade som jaktflygplan mycket kort aktionstid. Attackversionen utrustades därför med extratankar. Flygplanet hade med den tidens mått mycket goda prestanda och var synnerligen fältmässigt. Om motorn inte ville starta var det bara att skruva bort tändstiftet och tända med en gengaständstikka...!

◆ ◆ 1954–56 gästspelade A 29 'Tunnan' för att avlösas av A 32 'Lansen', som blev den verkliga trotjänaren. Den gjorde god tjänst ända fram till 1973, då den blev helt ersatt med AJ 37 'Viggen'. — Hur kostnadsutvecklingen skett under F7:s tillvaro visar följande utdrag ur en tidningsintervju med överstelöjtnant Ramström 1941:

"Men pengar kostar det förstås — vi har väl omkring 20 milj kr bara i flygande materiel att svara för."

Det är nästan vad en enda 37:a kostar i dag.

A. Edfeldt

...resten Saab:are



A 29



A 32



HMK + AJ 37

HATTEFURAN

I SIKTE!

☆☆ Den lilla ögruppen i Vänern, med det "kantiga" namnet Hattefuran har sedan mitten på 1940-talet fungerat som målplats för skjutning och bombfällning från flygplan. På den största ön, som är belägen tre km norr om Såtenäs, är fyra delmål i form av tavor uppbyggda. På intilliggande mindre öar finns ytterligare fem delmål. Antalet delmål, och delbredden, är anpassad för anfall i division, dvs åtta flygplan samtidigt.

☆☆☆

Eftersom de vanligast förekommande ammunitionsslagen får användas, är detta sk tillämpningsmål ett av flygvapnets mest frekventerade mål. Fram till 1971 har utvärdering av träffresultat vid anfall med många nedslag samtidigt endast kunnat ske med hjälp av filmer tagna från flygplan eller helikoptrar. Denna relativt omständliga och arbetskrävande metod har inte alltid varit möjlig att utnyttja, varför det oftast åtminstone vid Hattefuranmålet endast kunnat ske rena uppskattningar av nedslagen med relativt liten noggrannhet som en naturlig följd.

Vår tids snabba tekniska utveckling med ett ökat användande av elektroniska hjälpmedel har nu lyckligtvis även kunnat utnyttjas för inmätning av nedslag. CFV beslutade att ITV-utrustning skulle anskaffas för ett mål och att monteringen skulle ske vid F7 mål, var-

ifrån erfarenheterna sedan skulle ligga till grund för eventuellt anskaffningsbeslut för flera målplatser. Avsikten med anskaffningen var att öka mätnoggrannheten och snabbheten vid utvärderingen för ett gruppmål.

Sedan tre år har sålunda fotografering av nedslag kring en målgrupp vid Hattefuran kunnat ske med hjälp av tv-kameror. Bilderna presenteras på tv-mottagare och spelas samtidigt in på videoband. Såväl nedslag som lägsta flyghöjd över målet kan med tillfredställande funktion filmas och registreras.

Tv-kamerorna är monterade i en 60 m hög mast och på ett relativt skadesäkert avstånd från målet (ca 400 m). Höjdläget med därav följande insyn i nedlagsområdet för ammunitionseffekterna, i kombination med teleobjektiv på kamerorna, ger ett tillfredsställande detaljrikt bildunderlag för utvärdering. Tillsammans med aktuell tid presenteras kontinuerligt i bilderna även ett skalenligt rutnät. Bildunderlaget möjliggör en mätnoggrannhet av i storleksordningen 1 m vid det närmaste målet och av 6 m vid det från kameran längst bort liggande målet.

En flygtekniker har tjänstgjort som operatör och utvärderare i den uppförda mätenheten samtidigt som ordinarie målchef som vanligt svarar för den operativa ledningen vid målet. Operatören vid manöverbordet för ITV tas helt i anspråk för inställning och övervakning av kameror och bandspelare vid förbandsanfall, men han kan vid skjutningar som sker flygplanvis lämna resultatet direkt. Normalt sker dock utvärderingen från videobandet i efterskott. Uppspelning för förarna på tv i divisionernas ordersalar av utvärderade anfall kan ske redan efter 30–40 min med hjälp av videobandspelare som kan köras i "slow motion" eller stoppas för enbildsvisning. Med tillgång på 50 bilder från varje sekund av anfallet, kan noggranna analyser ske av förbandets verkan i målet.

Även om mätutrustningen med installationskostnaden inräknad är dyr och även om det skulle gå att förbättra utrustningen ytterligare, får moderniseringen anses stå i rimlig proportion till de krav som utbildningen ställer. Målpersonalen vid Hattefuran önskar flygvapnets flygande förband: Hattefuran i sikte!

L. Å. Hallgren

● Målchefens utsikt mot Hattefuran.



Bra lokaler en 37- förutsättning

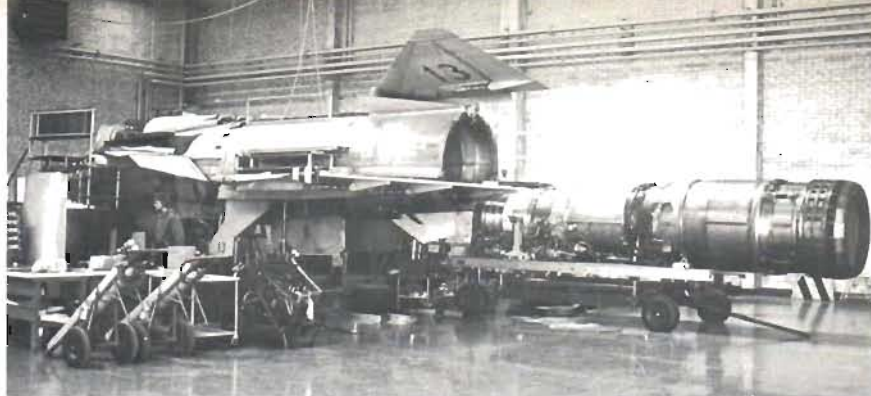
☆☆ Ombeväpningen till AJ 37 Viggen har för materielavdelningen vid F7 medfört många problem och bekymmer, men även glädjeämnen. Om dessa specifika 37-problem har vi de senaste åren berättat för alla som så önskat; vi kan inte klaga på intresset. Något studiebesök varje dag som regel. ☆ 37-tjänsten på materiel- och underhållssidan kan vi prata om hur länge som helst. Därför begränsar vi oss här till EN förutsättning för underhåll av all vår materiel. LOKALERNA. Hur de varit, är och blir.

☆☆☆☆

Flottiljverkstaden byggdes redan 1940. Den var då möjligen en arkitektdröm med sina uppåtråvande lanterniner. Den har inte åldrats i skönhet utan fått ännu fler brutna linjer genom påbyggnader som på sitt sätt speglar utvecklingen: Televerkstad, utökade personalutrymmen och materieförråd. Trots dessa tillbyggnader har trängseln ökat alltmer. Diverse nödlösningar har fått tillgripas.

När flygplantillsynerna centraliserades till avd 6 under senare hälften av 1950-talet, tvangs man (liksom på de flesta andra flottiljer) förlägga dessa till en hangar. Av överskottsplåt från CFA (alias nuvarande FMV-F:UR) byggdes en tillsynslåda inrymmande två tillsynsplatser hos första kompaniet, som alltså fick släppa till utrymme och värme.

Säkerhetsmaterielverkstaden förlades till flygförrådsbyggnaden, och dit flyttades sedermera också vapenverkstaden. Flygplanen blev alltmer komplicerade. Kringutrustningen växte och kraven på planering, uppföljning och teknisk expertis ökade. "Kontorspersonals" utökning berodde kanske också på en viss Parkinson-effekt, mest centralt, med åtföljande pappersproduktion. Kontorsrum klämdes in i alla möjliga utrymmen. Tvåmansrum fick svälja tre personer. Trevare om barackinköp stoppades med hänvisning till planer på en



● Tillsyn av en F7-37:a. Fpl-lenan kan behändigt fällas åt sidan.

tillbyggnad i en ständigt vikande framtid.

Materielavdelningens lokaler släpade alltså längre och längre efter i utvecklingen. När det så mot slutet av 60-talet blev klart när och hur F7 skulle ta det stora språnget med ombeväpning till flygplan 37 Viggen, kunde vi och FMV formulera behovet av utrymmen för de närmaste 5–10 åren. Trots allvarliga och långdragna försök gick det inte att skissera en ombyggnad av befintliga hus som fyllde kraven. Det måste alltså bli nybyggnad. För att ha en rimlig chans att få den färdig innan 37-tillsynerna började komma, tog FortF ritningarna till F21:s verkstad och skarvade på med F7:s extra behov. Efter några remissvarv (varvid bl a huset modifierades så att motorn RM8A gick att få in i motorverkstaden) kom bygget i gång i december 1971. Vi amatörer förbluffades av ABV:s fermitet trots kylan. Dessutom föreföll det litet bakvänt att börja med taket när flygplanhallen byggdes.

Vår oro var obefogad. Tidsschemat hölls och byggnaden överlämnades. Dessförinnan hade en stor publik imponerats av prov med lättskumanläggningen. Hela flygplanhallen fylldes upp till 3 m höjd på 4 min.

37-tillsynerna kunde alltså komma igång i de nya lokalerna. Det sågs ju, att man bör bygga en villa för övningskull innan man bygger det hus man skall bo i. Detsamma gäller för verkstäder. Vår ovana vid byggnadsritningar och vårt bristande förutseende gav oss

ett antal obehagliga överraskningar under byggnadstiden. Vi upptäckte då att det var ytterst svårt att få felen tillrättade. Ännu värre är det under de två år efter färdigställandet, då ingenting får röras... av garantiskäl. Nåja, vi har fått ett nytt fint hus där behoven av ändringar är ganska få.

Den gamla verkstaden skulle byggas om när den nya byggnaden tagits i bruk. Igångsättandet drog ut på tiden. Dessutom delades arbetet av ekonomiska skäl upp i två etapper. Vi befinner oss nu en bit in i etapp 2 och har levt i damm och buller i snart ett år. Förråd och personalrum är klara, kontoret finns i en förläggningsbarack, flygplanreparationer och -modifieringar görs i en hangar. Men nu till nyår skall allt vara klart. Samarbetet med entreprenör och milots byggnadskontor flyter fint, och det tycks vara färre misstag denna gång.

Vad har vi då att klaga på? Jo: Möjligheterna att underhålla drivmedelsmaterielen är miserabla. Men en ny verkstad började äntligen byggas i höst.

Hur många fordon hade F7 1940 när fordonsverkstaden byggdes? Fordonsbeståndet har sannolikt 10-faldigats... men verkstaden har inte blivit större. Ny verkstad är dock projekterad och inlagd i planerna 1976/77. Med det hoppet för ögonen drar vi oss fram.

Sammanfattning: F7 har en period med störningar och extra arbetsinsatser, pga byggnadsarbeten, framför sig. Men det ser ut som om de flesta av materielavdelningens lokalproblem snart skall vara lösta. — Vi ska klara av'et... ■

L. Olsson

● Den nya flj-verkstaden vid taklagsdags. Nu vid nyåret —75 bidde den klar.



☆☆ I krig duger endast det enkla, lär någon stor härförare ha sagt. Denne krigare skulle — om han levte i dag — känt sig väl till rätta i luftförsvarssektor W2. ☆ Många försök har gjorts att komplicera vårt stridsledningssystem här på västkanten... men ännu har ingen lyckats. "Det blev liksom lite för durt, tyckte man på stämman". Men även om materielen inom W2 är enkel så gör de fortfarande god tjänst i en omfattande stridslednings- och luftbevakningstjänst. ☆☆☆



Fig 1

Enkelt men effektivt signum för sektor W2

Utbildning. — Utöver den normala förbandsproduktionen bedrivs i luftförsvarscentral (lfc) W2 en omfattande utbildningsverksamhet i F18:s (tidigare F2:s) regi. Den har pågått alltsedan 1959 och äger fn rum under en sammanlagd tid av ca 20 veckor/år. — Med hjälp av en speciell spelanläggning har man här med god realism kunnat utbilda personal till jall-, bijall-, tråjall-, sektortill- och savakbefattningarna. (Fig 1.)

Parallellt med dessa stril 50-kurser har arméns lv-ledarkurser anordnats i W2, varvid ett mycket gott samarbete har utvecklats som bidragit till ökad förståelse för varandras problem.

◆ ◆ Årligen anordnas numera **repetitionskurser** för tidigare utbildad perso-

nal. Under en intensiv spelvecka friskas kunskaperna upp i resp befattning både i jc och lc. Med lärare, elever och spelpersonal uppgår "invasionsstyrkan" under dessa repetitionsveckor till närmare 100 personer.

Under olika perioder får vidare eleverna vid KAS/M, aspiranter och plutonbefälselever sin grundläggande utbildning till befattningar i luftbevakningscentralen.

Reputitionsutbildning för **reservofficerare** i luftbevakningstjänst förekommer två gånger om året under vardera tre veckors tid. Dessa kurser har också blivit fast etablerade vid lfc W2. Kursdeltagarna övas i sina krigsbefattningar men får där-

jämte en omfattande information om aktualiteter såväl inom strilområdet som totalförsvaret i övrigt. Det har t ex blivit till en tradition att chefen för flygstaben medverkar vid varje kursomgång för att informera om flygvapnets framtida utveckling.

Även **civiltförsvaret** har under senare år funnit lfc W2 vara en lämplig plats för del av utbildningen till alarmeringsledare.

För strilförbandets personal är den livliga utbildningsverksamheten stimulerande och håller oss å jour med utvecklingen. Vi hoppas därför att åtgärder vidtas så att utbildningen även framdeles kan äga rum i W2. Byggarbeten pågår fn för att förbättra de sanitära förhållandena. Omklädnadsrum med dusch och bastu liksom två nya lektionssalar står till förfogande från mitten av november månad i år.

◆ ◆ **Övningar.** — Övningsverksamhe-



Fig 2

ten håller Sten Heimer igång. Han brukar inbjuda till en tvådagars luftförsvarsövning varje kvartal. Eftersom vi ännu inte riktigt litar på datorer så sker stridsledningen på tal. Välkända röster i etern är Gunn och Helle, W2 radarpar, som överträffar varje annan kalkylator. Särskilt gott öga har de till Q blå. (Fig 2.)

Incidentberedskap.

— Luftrummet utanför västkusten bevakas främst för att hindra och/eller beivra kränkningar. Grunden för luftbevakningen är den värnpliktige radarobservatörens iakttagelser, dokumenterade med film, som vidarebefordras till en för incidentberedskapen ansvarig luftförsvarscentral. Bevakningen sker i princip dygnet runt. I lfc bearbetas och vidarebefordras informationen till berörda myndigheter. Samverkan sker

även med enheter utanför flygvapnet, t ex civil luftfart, polis, tull etc.

Det är många nationer som har övningsområden utanför Sveriges västkust, främst då naturligtvis Norge och Danmark. Men även andra NATO-medlemmar förekommer på den lista av flygplan som 'halkat in' och kränkt vårt territorium. (Och NATO:s olika rörelser bevakas ju av...)

◆ ◆ Resurserna för att luftbevaka området är relativt goda på hög höjd. Möjligheterna att ingripa med jaktflygplan för identifiering eller avvisning har däremot kraftigt reducerats efter F9:s indragning 1969. Visserligen kan andra flygplan i luften under ordinarie övning användas för identifiering under lämpliga betingelser och vidare baseras jaktflygplan då och då på Säve-basen. Men den kapacitet och insatsförmåga som Göta jaktflottillj representerade har varit omöjlig att ersätta.

I jämförelse med andra delar av vårt land sker brott mot våra tillträdesbestämmelser (incidenter) relativt ofta på västkusten. Vi känner det därför som synnerligen meningsfullt att hålla en hög beredskap inom vår stridsledning.

Sverige upprätthåller alliansfriheten även i väst! ■

Nio

☆☆ När F9 på Säve utanför Göteborg lades ned 1/7 —69 fanns beslut om att Säve-basen fortsättningsvis skulle användas som krigsflygfält. Det gamla F9-etablissemanget delades upp — dels på Säve-basen (avseende flygfält med berghangar, förvaltad av C F7), dels på Säve depå (bestående av övriga anläggningar och med Västra in-skrivningscentralen samt 2:a helikopterdivisionen ur marinen). Förvaltningsmyndighet är försvarsområdeschefen, dvs fobef 32/31. ☆☆☆

Säve-basen lever!

Vid Säve-basen har organiserats en baspluton som underställts C F7. Den är organiserad på en bastropp (med uppgift att sköta krigsbasen med dess materiel) och en förrådstropp (med uppgift att sköta flygplan som förrådsställs i berghangaren).

På Säve finns idag två trafikledare och två meteorologer, vilka är underställda C F7 men som främst betjänar marinens 2. hkp-div.

◆ ◆ Det är viktigt att Säve-basen hålls levande som en väsentlig del i luftförsvaret av sektor W2. Säve-basen deltar i incidentberedskap samt i tillämpningsövningar i luftförsvaret inom W2 i genomsnitt ca 4 gånger per år.

Härutöver baseras förband av grupp — divisions storlek, främst jaktförband — ca 4–6 veckor per år. Sålunda har jaktförband ur F3, F4, F10, F12, F13 och F17 samt spaningsförband ur F11 under de senaste åren baserats där. — Dessutom sker ett stort antal landningar av enstaka gästande flygplan.

På fritid äger en omfattande civil flygning rum. Flygklubbar, fallskärmshopp-utbildning m m — precis som på den 'gamla goda' F9-tiden.

◆ ◆ Den senaste årsstatistiken visar 17.000 rörelser (främst helikoptrar) med ATS i tjänst och 5.350 rörelser då ATS ej varit i tjänst (mestadels flygklubbar och civil fallskärmshopp-utbildning). 3.000 rörelser har utförts under icke ordinarie tjänstetid (tillämpningsövningar och incidentberedskap).

När Torstrand flygplats läggs ned om något år önskar Göteborgs kommun använda Sävebasen som flygplats för allmänflyget. Ett område i norra delen av basen planeras som uppställningsområde för de civila flygplanen. CFV är positiv till ett sådant förslag. Beslut väntades i oktober 1974. ■

B. Ljungberg

FLSS i världstopp - integrerad 26-miljonerskola

☆☆ S som i Sturup, men ännu mer S som i Samarbete och i Serviceorgan. Så skulle man kunna karaktärisera den för flygvapnet och luftfartsverket gemensamma flygtrafikledarskola som högtidligen invigdes, av kommunikationsminister Bengt Norling, torsdagen den 26 september. År av intensivt planeringsarbete har resulterat i en 26-miljonersanläggning som inte bara ligger i världstopp utan även är världsunik, och redan har tilldragit sig internationellt intresse. ☆☆☆

Den nya skolan – FLSS, dvs Flygtrafikledarskolan i Sturup – innebär en radikalt ny filosofi i fråga om utbildningen av flygtrafikledare i så måtto att utbildningen av all ATS-personal, militär såväl som civil, integrerats i den nya skolan i Sturup. Man är så grundlig att man t o m tänkt sig ersätta fackbenämningen flygtrafikledare till flygledare, i analogi med tyskans Flugleiter och danskans flyveleder.

Det är fortfarande en öppen fråga om benämningen blir flygledare eller flygtrafikledare. Diskussioner mellan luftfartsverket och flygvapnet skall upp-tas om detta.

Allt vid skolans tillblivelse har – vilket bör noteras i sådana här sammanhang – gått exakt enligt tidtabellen. Skolan stod klar, dvs var färdigbyggd, som lovats till den 31 juli. Och den 1 oktober började de första 74 eleverna skolas på den hypermoderna utrustningen, som bl a inbegriper en systemsimulator à 12 milj kr. Bland dessa 74 fanns 13 från kurs A 73, som började vid Ljungbyhed i juli förra året. (Se separat lista!)

Skolans stolthet är den specialbyggda Stansaab-simulatorn. Där f ö tillverkaren drog åtskilliga lärdomar från TAST, dvs den taktiska tränings-simulatorn, på F18. I dagligt tal kallas Sturup-simulatorn för SATS (STANSAAB gjorde TAST för att ta SATS...)

Tack vare SATS – som alltså står för nära hälften av kostnaderna för FLSS – kan utbildningen drivas på ett ytterst effektivt sätt. Varje tänkbar trafiksituation, i dag såväl som i morgondagen, kan simuleras med systemsimulatorn.

Bara några data om datorn, som lagrar övningar:

- 500 olika övningsplaner kan lagras.
- 4 000 färdplaner kan, utöver detta, lagras i datorn.

foto: lennart olander



• Skolchefen Caj-Aage Johansson är en gammal FV-bekant, bl a stabstrafikledare. Här invigningsstalar han.

foto: kaj aulin



• Eleven Lars Lönnberg, i assistentposition, tar emot färdplanuppgifter i tornsimulatorn. Kamraterna Mikael Henriksson och Sven-Olof Drejing t v följer hans försök.

- Flygplanrörelserna utspelas inför elevens ögon på de skärmar denne har som hjälpmedel.
- Särskilda piloter deltar, och kan ändra höjd, fart och kurs.
- Allt sker med verklighetstrogen radiotrafik.
- En pilot kan flyga upp till tio flygplan samtidigt.
- I simulatorn finns kapacitet för att simulera 90 flygplan av 30 olika typer.

En särskild övningsledare följer hela tiden verksamheten, och kan när som helst ingripa i övningarna. Övningsledaren kan också "ta över" ett flygplan och gå in i direktkommunikation med flygtrafikledaren/eleven. Varje situation i övningen kan "frysas" och de senaste tio minuterna spelas tillbaka. Läraren får då tillfälle att gå igenom händelseutvecklingen, tillsammans med eleven.

Övningsledaren kan tyckas få det snärjigt, men med elektronikens otroligt snabba och finmejslade teknik går allt bra. Utöver sina 22 elever kan han sätta in 14 (!) piloter samtidigt i ett spel. Och varje pilot i sin tur som nämnts kontrollera upp till tio flygplan samtidigt.

SATS-simulatorn kan alltså ställa till med allt som möter en TL i verkligheten, nu och i framtiden. Intet hindrar att man i dag blandar "pendelns" Metropolitans med en rote 37 Viggen över Skåne.

Premiärkull

Den 1 oktober i år ryckte som nämnt den första trafikledarkursen ur flygvapnet, tretton elever, in vid FLSS. De tretton i premiärkullen, som utgör den trafikledarkurs vilken började vid Ljungbyhed i juli förra året, är:

Lennart Ahlberg, Jan Alexandersson, Jan Aivestrand, Lars Andersson, Rolf Andersson, Nils Axberg, Anders Dahl, Sven-Olof Drejing, Mikael Henriksson, Hans-Göran Jensen, Lars Lönnberg, Glenn Magnusson och Christer Östlund.

Kursledare är 1:e TL Uno Cederblad med biträde av 1:e TL Bernt Karlsson.

Den futuristiska filosofin innebär att man, vid sidan av den ordinarie utbildningen, även kan simulera alla tänkbara kommande alternativ i TL-situationer. Man kan möblera om radarstationer, luftleder och fyror lika elegant som allt annat i ATS-sammanhang.

Därmed kan man vänta sig att FLSS får tillfälle utveckla och utvärdera nya arbetsmetoder för framtiden. Och känner man gamle FV-kämpen och skolchefen Caj-Aage Johansson rätt kommer detta att lyfta på slöjan för framtiden att bli ett kännemärke för skolan.

Men det finns givetvis inte bara SATS på FLSS. Där finns även fyra tornsimulatorer, med hela den normala tornutrustningen för att öva TWR-personal. Plus filmdukar,

● Eleverna vilar ut i den charmanta stora hallen vid FLSS.



foto: kaj aulin



foto: lennart olander

● CFV, generallöjtnant Dick Stenberg, passade på att till skolchefen överlämna ett inramat jättefoto på AJ 37 Viggen.

där utsikten från tornet spelas upp med flygplan på marken och i luften.

Den term som kallas SAR, Search And Rescue, heter här efterforsknings-tjänst och har en betydelsefull plats på schemat. Ett särskilt klassrum har specialutrustats för att ge eleverna en verklighetstrogen uppfattning om vad som blixtnsnabbt måste göras i det ögonblick ett flygplan försvinner.

Grå är all teori, har en tänkare sagt. Det har man tänkt på även vid FLSS: mer än hälften av utbildningen är rent praktisk, ca 40 proc "bara" är teoretisk. Och tro för all del inte att eleverna blir fastvuxna vid skolan; tre fjärdedelar av utbildningstiden klaras vid skolan medan återstående fjärdedel anslås för flygutbildning och praktik ute på flygplatser.

Den kader som behövs för att driva den mångmiljonanläggning FLSS utgör är trots allt inte avskräckande: summa 32 personer. Varav 20 ryms på den pedagogiska sidan, sju är tekniker och fem administratörer.

Som slutvinjett över denna framtidsbetonade skapelse skulle man kunna citera skolchefen Caj-Aage Johanssons hälsningsord vid invigningen:

— Vi ser fram mot ett intensivt samarbete med flygvapnets och luftfartsverkets operativa trafikledningsorgan. Vi kommer att vara lyhörda för de synpunkter och krav som kommer från dessa, eftersom skolan i bästa mening vill vara ett serviceorgan till den operativa trafikledningen.

Vi ser också fram mot att få vara med om att sammansmälta den militära och civila flygtrafikledningen samt att få hjälpa till med utprovning av nya arbetsmetoder och ny utrustning. Den utmaning som ligger i att genomföra den nya skolans intentioner är stor — men det är ingen tvekan om att vi skall lyckas.

● Till sist några ord om rekryteringen till trafikledaryrket, vilket givetvis har stor betydelse för flygvapnet. Upp till 1 000 sökande har varje år anmält sig — men det är bara 60 som kan tas in. Ca 30 proc har hittills fallit igenom vid utbildningen; nu hoppas man kunna minska kuggningsprocenten till ca 15 proc tack vare den förfinade utrustningen. Att flygutbildning fram till A-certifikat ingår i utbildningen är givetvis både ett krav och en lockelse.

Flygvapnet kan med tillförsikt se framtiden an vad gäller trafikledarutbildningen!

■
Ola

Flygvapnet blir 50 år 1976!



◆ — Några kommentarer till här exponerade utländska frimärken. Nr 1: Den grekiske ynglingen Ikaros anses som den förste flygpionjären. Flera länder har porträtterat honom i sina flygmemorier. Här ett fettsiskt märke från 1932. — Nr 2: 1957 utkom i USA ett märke som hedrade USAF:s 50:e födelsedag. Det måste dock vara FEL! USAF blir bara 28 år 1975. Troligen avsågs bildandet av 'Aeronautical Division' i 'Office of Chief Signal Officer U. S. Army'. — Nr 3: Märke hedrande Nya Zeelands flygvapen. — Nr 4: Bidrag från Nord Viet-Nam. — Nr 5: Litauiskt märke från 1934 hedrande två omkomna atlantflygare. — Nr 6: En 6-grp Fiat G-91 hedrande italienskt militärflygs 50-års-jubileum. — Nr 7: Grekiskt militärflyg 1912—88. — Nr 8: 1933 hedrade Italien sin flyggeneral Balbos eskaderflygning över Atlanten. — Nr 9: 1944 utkom i Norge ett minnesmärke av Trygve Grans Nordsjöflygning 1914. — Nr 10: 1927 utkom bl a i USA ett minnesmärke av direktflygningen New York—Paris med 'The Spirit of St. Louis'. — Nr 11: Franskt märke minns sin frivilliglegion mot bolchevikerna. — Nr 12: Pakistan hyllar sitt flygvapen. — Nr 13: Franskt märke från 1969 minns sina piloters insatser i Sovjets FV under VK2. — Nr 14: 'Graf Zeppelins' Nordpolsfärd 1931 hedrades bl a i Tyskland. — Nr 15: Bhutan hedrade 'sina' engelska Spitfire-Insatser under VK2. — Nr 16:



ÖPPET ti Generaldirektör 'Kungliga'

◆ ◆ 1976 fyller det svenska flygvapnet 50 år. Detta halvsekeljubileum kommer naturligtvis att hufvudstas i en eller annan form. Sakerligen är det inte bara flyghistoriker och nu aktiva inom flygets olika områden som när förhoppningen att få se ett jubileumsfrimärke i någon form. Kungl Poststyrelsen har dock idag ett till synes mycket ljumt intresse härför. Man säger sig idag av princip bara ihågkomma 100-årsjubilarer av *div* slag. (Men Sveriges Radios 50-årsminne har ju nyligen blivit föremål för slickad gummering.) Eller så skall det, säger man, handla om en viktig samhällsfunktion. Att totalförsvaret (och därmed även det svenska flygvapnet) har innehått och alltså innehåller en sådan funktion tycks alltså kunna diskuteras. En informationsfråga? (Se gärna sidorna 12—14 samt 32—33.)

Att betrakta utgifterna för det svenska flygvapnets existens som en försäkringspremie att utfalla vid eventuell ofred verkar mindre gångbart i dagens välfärds-Sverige. Att ständigt ha en incidentberedskap till hands att skydda vårt lands luftterritorium syns föga samhällsnyttigt. Att flygvapnets räddningshelikoptrar och transportflygplan hart när dagligen ställer sina tjänster till förfogande för att stödja och hjälpa den övriga

Varför ej ett FV-frimärke?

BREV

II OVE RAINER Poststyrelsen

svenska samhällsfunktionen (i flertalet fall helt utan ersättning) har blivit ett axiom som ej behöver frankeras. — Dock varken står eller faller samhällsnyttan hos dagens svenska flygvapen med en frimärksvalör...

Utomlands ser man emellertid annorlunda på saker och ting. Bl a kan man tänka sig utgå frimärken med flygmilitärt o d innehåll. Här skall i text och bild i all enkelhet exponeras några motiv med flyganknytning från när och fjärran, från då och nu... bara som en liten jämförelse.

Min avhållne skriftställarkollega "K. de M." uttryckte sig härförliden i ett inte alltför liknande sammanhang (men vars slutkläm verkade präntat enkom för detta tillfälle):

"Herr Postgeneral! Grip in! Den som klagar har ingen anledning att kalla sig 'kverulant'. Slå till omedelbart eller avgå!"

Eller törs jag vädja till min forna studiekamrat Lena (numer postgeneralens K. hustru) att tacka sin (sports)man så juste att vårt svenska flygvapen blir ihågkommet... innan det blir dags för något post... unt?

Vadå? Jag, 2 min för 'interference'?

■
Vaudeville

12



13



14

15



16



17



18

Ryskt märke hedrande sina FV-piloter. — Nr 17: När Gago Coutinho avled mindes Portugal hans flygfärd Lissabon—Rio de Janeiro 1922. — Nr 18: Jugoslaviska strålkastarkäglor mot Belgrads himmel 1938. — Nr 19: Lettiskt märke från 1932 erinrandes Blériots Kanal-flygning 1909; för flygarfondens sak. — Nr 20: Brittiskt märke hugfästade luftskeppet om Storbritannien, RAF:s kamp. — Nr 21: En F-4 'Phantom' på ett syd-koreanskt märke, 1969. — Nr 22: 14 års-dagen av Israels tillblivelse celebrerades 1962 med ett fpl ur flygvapnet; i/a-fpl Vautour. — Nr 23: Ungern är idag världens ledande flygfrimärksland. Det kunde filatelisterna redan konstatera vid Budapests internationella frimärksutställning, 'Aerofilia -67'. Ungerns flyghistoria finns i en lång serie. Senare har man utmärkt tecknat människans rymdhistoria. Mannen bakom konstverken heter Josef Vertel. Märket här är ett ur den långa rymdserien; första rymdromenaden juni —65/Edward White från Gemini 4. — Nr 24: Polen hedrande sitt flygvapen, sina militärpiloter. — Sverige har bl a hugfäst minnet av Andrés ballongfärd, nattpostflyget (—30), en karta postflyg (—36), Bromma flygplats (—36), helikopterpost (—59). Svenskt militärflygs pionjärinsatser, flygvapnets ganska unika historia och dess många utomlands uppmärksammade insatser... återstår att berätta om/hedra!



19



20



21



22



23

24





Det ovan skissade problemet föranledde US Air Force att initiera ett program som syftade till att studera olika tekniska lösningar, vilka kunde medge lätta, billiga och enkla flygplan – men utan de prestandaminskningar som sådana krav hittills inneburit.

Efter förstudier kontrakterades General Dynamics och Northrop för detta sk "Light Weight Fighter Program", ett program som alltså har betydligt högre ambitioner än att bara konstruera ett lätt och billigt flygplan. – Som användningsområde för programmet valdes "air superiority", men detta får inte ses som en begränsning av programmets möjligheter utan är att betrakta som en första inledning. Kompletterande studier för andra användningsområden är att vänta.

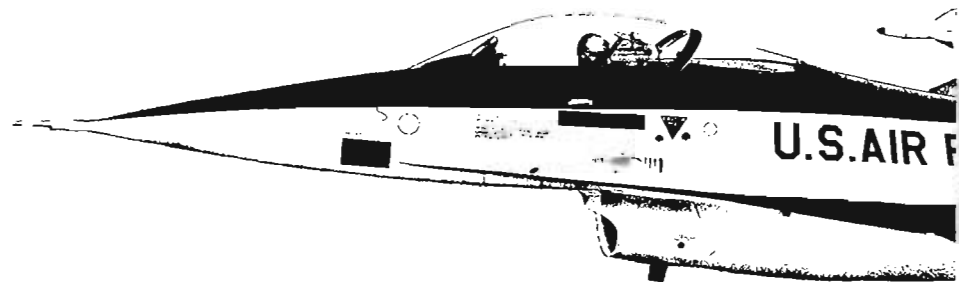
LWF-programmets två prototyper YF-16 (General Dynamics) och YF-17 (Northrop) befinner sig nu under flygutprovning, och som bekant konkurrerar dessa två med Viggen och Mirage F.1/M53 på den internationella marknaden. – Av de två har YF-16 tilldragit sig det största intresset genom de många nya, mycket avancerade, tekniska lösningar som utnyttjats.

Fly by wire. –

Utvecklingen av styrautomater har medfört att den mekaniska överföringen från styrspak till roder under många faser av ett flygpass blivit överflödig. Föraren ger istället elektriska impulser till en styrautomat, som sedan överför dessa till flygplanets hydraulsystem. "Fly by wire" är en fortsättning av denna utveckling; FBW innebär att förarens styrimpulser **alltid** överförs elektriskt via styrautomat/kalkylator ut till ett hydrauliskt rodersystem, som då kan göras betydligt mindre omfattande.

Systemets fördelar är att styrningen blir mer exakt och att mångsidigare styrfall medges, samtidigt som styrsystemets vikt kan reduceras. – Nödvändiga men svåruppfyllda förutsättningar för

★ ★ En amerikansk undersökning har visat att en given procent av BNP år 1918 medgav inköp av 5.000 jaktflygplan. 1940 räckte samma procentsats endast till 500 flygplan och 1970 hade antalet sjunkit till 50 flygplan. – Nota bene: denna utveckling har skett trots att BNP ökat kraftigt under perioden. ★ Denna prisutveckling är en följd av de ökade krav som ställts ifråga om prestanda och användbarhet i allt svårare miljöer och som därför resulterat i att stridsflygplan kontinuerligt blivit större, mer komplicerade, tyngre och – dyrare. En fortsatt prisutveckling enligt detta mönster skulle år 2000 innebära att den givna BNP-delen endast medgav inköp av 5 flygplan! – Utvecklingen i Europa har, om än inte lika påtagligt, varit likartad. ★ Försök att producera små, billiga flygplan har naturligtvis gjorts och varit framgångsrika när det gällt skolflygplan med begränsade, taktiska sekundäruppgifter. Erfarenheterna har dock inte varit särskilt positiva, då det gällt flygplan avsedda för enbart taktiskt bruk. De med dylik måttstock producerade flygplanen har visserligen blivit små och billiga, men på bekostnad av prestanda och användbarhet. ★ Men vad händer idag inom den internationella flygindustrin? Vad betyder och innebär sådana förkortningar som LWF, FBW, CCV? FLYGvapenNYTT bad major PETER FORSSMAN (F20) reda ut begreppen samt presentera en exponent av idag med morgondagens förbättrade prestanda-teknik... som lovar ett jämförelsevis billigare pris. ★ ★ ★



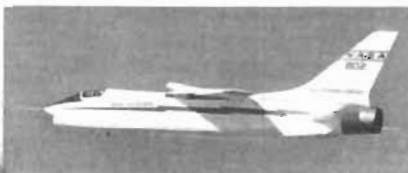
Detta är en F-4 'Phantom' som i experimentsyfte, för test av CCV-teknik har försetts med 'Viggen-liknande horisontella ankvingar'. Fpl är även ombyggt till FBW. Tyngdpunkten har flyttats fram genom en vertikal nosvinge undertill bakom radomen. ▼



Ny teknik i lättviktsflygplan ger bättre prestanda till mindre kostnader... ! YF-16 visar vägen



▼ Detta är en av NASA ombyggd LTV F-8 'Crusader' för test av digital FBW. — T v: Första prototypen (01567) av G.D. YF-16 i start-lyft-ögonblicket. — Högst upp t v + t h: Andra prototypen (01568) av YF-16 med olika beväpningsalternativ, rb + bomber.



FBW är, dels noggranna avkänningsdon (sensorer) för mätning av flygplanets läge, dels en kalkylator med stor kapacitet i förhållande till volym och vikt.

Tillförlitligheten har varit ett annat bekymmer. För att kunna mäta sig med dagens mekaniska system måste ett FBW-flygplan ha fyrfaldiga styröverföringsmöjligheter. Dessutom bör kalkylatorn ha sk "fail safe"-funktion, vilket innebär att den vid fel automatiskt omprogrammeras, så att resterande kapacitet i första hand disponeras för ett "flygsäkerhetsprogram".

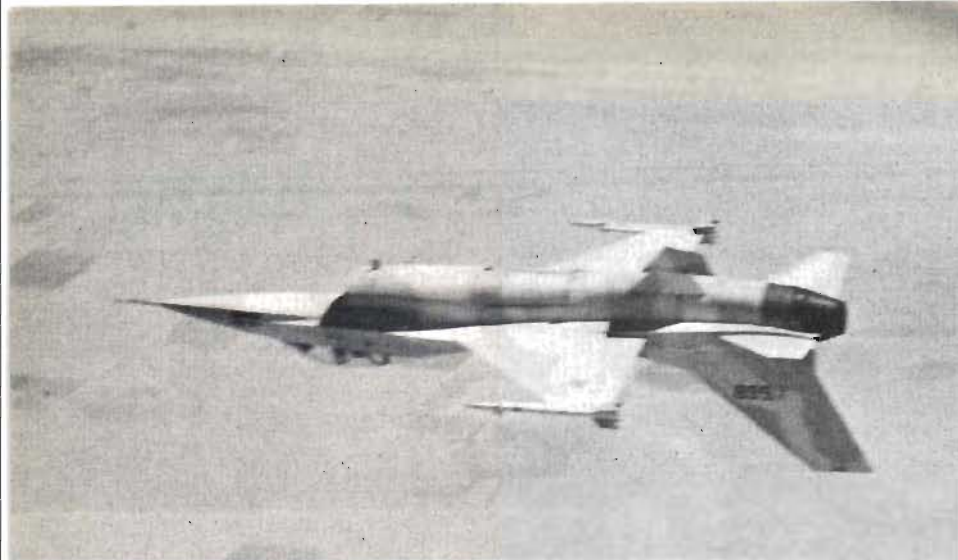
YF-16 är det första serieflygplan som projekterats för FBW och erfarenheterna är hittills mycket goda. Styrspaken är inte centralt placerad som på konventionella flygplan utan sitter på höger sidopanel (ungefär som i en rymdkapsel).

CCV-teknik.

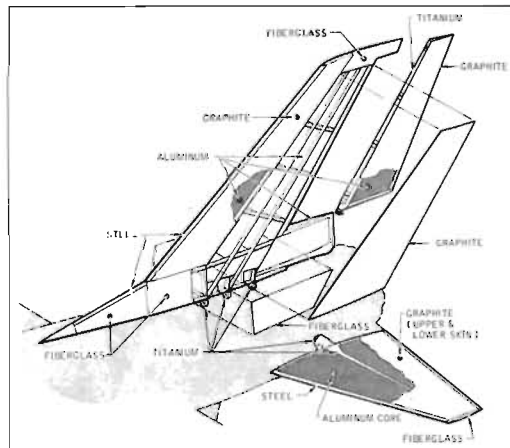
FBW innebär i sig själv en vinst genom att vikten blir lägre än för ett konventionellt styrsystem. Men den stora vinsten vad gäller viktbesparing ligger i att endast FBW medger att flygplanet utformas enligt CCV-metoden. — CCV (Control Configured Vehicle) betyder närmast "styrningsutformade flygplan" och innebär på många sätt en revolution på flygplanutformningens område.

Ortodoxa flygplankonstruktioner har **statisk egenstabilitet** genom att lyftkraftscentrum är placerat väl bakom tyngdpunkten. Det uppkomna rotationsmomentet balanseras av stabilisatorns nedåtriktade verkan. Vid en tillfällig störning strävar flygplanet att återta ett jämviktsläge — en utformning som är förarvänlig, men som har många aerodynamiska nackdelar. Motståndsökningen blir stor vid tex överljudsflygning eller vid höga anfallsvinklar.

◆ ◆ Med CCV-teknik **övertakar styrsystemet flygplanets jämviktsläge**. Flygplanet kan göras statiskt instabilt utan negativa återverkningar på flygegenskaperna. Detta medger en fördelaktigare utformning av flygplanet inom ett **vidare prestanda- och manövrerbarhets-**



▼ Exempel på viktbesparande komposit-mtrl i YF-16:s fena och stabilisator.



område. – Stjärtpartiet kan tex göras avsevärt mindre och lättare, speciellt om det kombineras med nosvinge/-roder. (Ex: en F-4 Phantom som konverterats till CCV har bättre prestanda och väger 10–15 proc mindre!)

Bland komponenterna i CCV kan nämnas: horisontella och vertikala nosvingar/-roder, snabbmanövrerade klaffar och roder, kombinerade klaffar och roder, gränsskiktsblåsning m m. Allt detta medger såpass ovanliga manövrer som: turbulenskontroll, direkt lyftkraftspåverkan utan attitydförändring, girmanövrer m m.

CCV innebär alltså ett okonventionellare flygplan vad betr utformningen, men framförallt ett lättare flygplan med bättre prestanda och manövrerbarhet. – YF-16 är byggt enl CCV, men teknikens alla möjligheter är inte utnyttjade. Konstruktörerna räknar dock med att CCV inneburit ca 1.000 kg lägre totalvikt.

L yftkraftgivande flygkropp. – På YF-16 har övergången mellan vinge och flygkropp gjorts på ett sätt som påminner om innervingen på flygplan 35. Flygkroppen har alltså delvis utformats som en vinge, vilket ger ett önskvärt lyftkraftstillskott, speciellt vid höga anfallsvinklar. – I kombination med CCV-utformningen har detta inneburit att kroppen kunnat göras ca 1,5 m kortare och med lägre totalvikt som följd.

Dessutom har överljudsprestanda förbättrats genom att tvärsnittsarean blivit förmånligare (forna flygplans "getingmidja" har alltså utbytts mot utfyllnad framför och bakom vingen). Kroppsutfillnaden framför vingen ger dels extra lyftkraft, dels är den utformad för att kontrollera strömningen över kropp och vinge. – Dessa "wing-strakes" gör att lyftkraften bibehålls även vid mycket höga anfallsvinklar, varför huvudvingen har kunnat göras mindre, med en viktbesparing om 250 kg som följd.

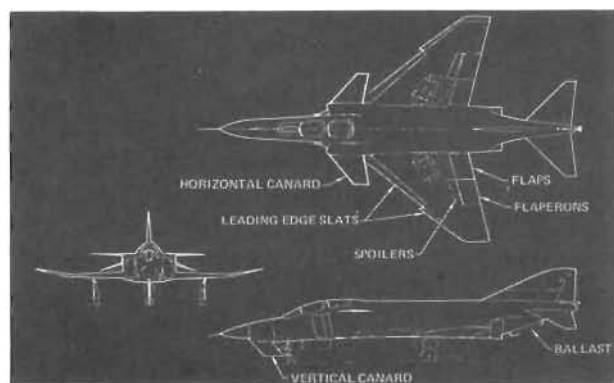
Luftintagets placering långt in under flygkroppen bidrar också till de goda flygegenskaperna. Genom att framkrop-

pen då styr luftströmmen minskar risken för snedanblåsning/pumpning och flygplanet är väl flygbart ända upp till 36° anfallsvinkel. Det fasta luftintaget ger acceptabla högfartsprestanda till låg vikt. Den aktuella toppfarten (M.2) kan höjas med ett mer komplicerat luftintag, men till "priset" av ca 250 kg.

S ammanfattning. –

Här har redovisats några av de tekniska lösningarna på YF-16. Åtskilligt mer skulle kunna sägas om tex utnyttjandet av kompositmaterial, tillverknings- och underhållslösningar m m. Men sammanfattningsvis visar LWF-programmet främst, att ett högprestandaflygplan inte behöver vara ett stort, tungt och dyrt flygplan. YF-16 beräknas ha en taktisk radie som vida överstiger dagens flygplan och accelerationsförmågan och manövrerbarheten är dubbelt bättre än vad tex Phantom kan åstadkomma.

För morgondagens stridsflygplan är ett dragkraft/viktförhållande, som är större än 1, ett måste! Utvecklingen på motorsidan visar att 10–13 tons dragkraft är ett troligt maxvärde för morgondagens motorer, vilket alltså sätter en viktgräns för enmotoriga flygplan på ca 10 ton.



▲ Modifieringar införda på NASA:s F-4 'Phantom' för prov med FBW + CCV.

Tekniska lösningar som FBW, CCV, komposit-material m m visar att höga prestanda kan uppnås till låga vikter. Vidare pekar utvecklingen inom miniatyr-, kalkylator- och presentationstekniken på att behovet av tvåsitsiga stridsflygplan minskar. Tekniken kan alltså ersätta en vapenoperatör, med stora viktbesparingar som följd.

◆◆ LWF-programmet, främst då YF-16, blir härigenom ännu intressantare genom att det ger oss en fingervisning om hur framtidens flygplan kommer att utformas. (Hos oss 'fpl 80'? Knappast.) Ensitsiga, enmotoriga, tekniskt avancerade flygplan med höga prestanda i viktclassen kring 10 ton förefaller möjliga att framställa. Och genom att totalvikten hålls nere kan också priserna bli rimliga. ■

Peter Forssman

'EUROFIGHTER' — INDUSTRIPROGRAMMET

I samband med utvärderingen av kommande jaktflygplan för Belgien, Danmark, Holland och Norge gjorde de fyra ländernas försvarsministrar i oktober ett besök (FV-Nytt 3/74, sid 35) i Sverige och hos Saab-Scania i Linköping. I anslutning till besöket lades det svenska slutbudet i Viggen-förhandlingarna fram. Det innebär i korthet följande:

Vid ett eventuellt köp av 'Eurofighter', dvs jakt-Viggen i exportversion, har de fyra länderna Belgien, Danmark, Holland och Norge erbjudits ett industriprogram som omfattar såväl tillverkning för flygplanen till dessa länder som aktiviteter på andra områden, såsom personbilar, lastbilar och elektronik.

Mot bakgrunden av att hela flygplanet avses byggas inom EG/NATO-länderna har Saab-Scania föreslagit en uppdelning av produk-

tionen mht de befintliga industriernas kunskande och resurser. Flygplantillverkningen skulle sålunda ske huvudsakligen hos Fokker i Holland, Sabca och Fairey i Belgien samt hos Per Udsen i Danmark. Huvuddelen av elektroniken och flygplanapparaterna avses tillverkas hos ett flertal firmor i de fyra länderna och motorn slutmonteras hos Fabrique Nationale i Belgien. Saab-Scania har också erbjudit utvecklingsarbete på såväl flygplan, motor som elektronik för 'Eurofighter'.

Utanför Eurofighter-programmet har förutom Saab-Scania också L M Ericsson och Volvo utlovat omfattande aktiviteter i de fyra köpländerna. I Belgien och Holland har som exempel nämnts en avsevärd ökning av Saab-Scantias och Volvos personbils- och lastvagnstillverkning samt utökade inköp från de tre svenska företagen. I Danmark och Norge pågår för närvarande undersökningar av lämp-

liga aktiviteter och en avsevärd ökning av inköpen från dessa länder har erbjudits.

◆ Betr det industriprogram som erbjudits till de fyra länderna kan följande speciellt nämnas:

En nödvändig förutsättning för att Saab-Scania över huvud taget ska kunna få en beställning från de aktuella länderna är att Viggen tillverkas helt i EG. En beställning från de fyra länderna ger således ingen sysselsättning på produktionsidan i Sverige, däremot ges en sysselsättning på utvecklingsidan, vilket i så fall blir ett välkommet tillskott.

Vidare skulle en beställning från dessa länder väsentligt öka chanserna för försäljning till andra länder i Europa. En sådan försäljning skulle ge möjligheter till ökad sysselsättning på produktionsidan i Sverige.

◆ Saab-Scania, Volvo och övriga berörda företag expanderar som bekant dels i, dels utanför Sverige och dessa inköp kommer att öka. Sveriges erbjudande innebär alltså att av den expansion som planeras ske utanför Sverige en viss del kommer att förläggas till de fyra länderna.

Nuvarande verksamhet liksom planerad expansion i Sverige påverkas således ej av dessa erbjudanden. Det bör vidare understrykas att en ökad verksamhet i dessa länder i sin tur kommer att medföra ökade leveranser av svenska delar och komponenter, vilket även det positivt påverkar sysselsättningen hemma. ■

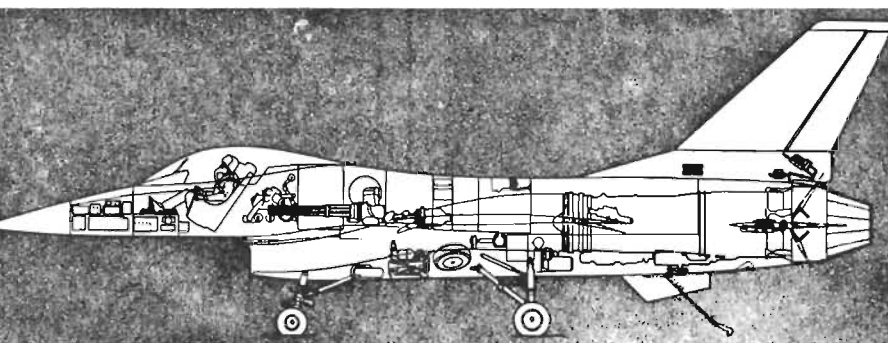
◆ Under vecka 50 genomförde personal ur det danska flygvapnet en flygutvärdering av flygplan 37 vid F7 och SAAB. Två danska piloter gjorde därvid tre flygningar vardera i framsitt fpl SK 37 — utöver erforderliga simulatorflygningar. Därmed har samtliga nationer (4) ingående i "Hamrgruppen" genomfört sk flygevaluering av fpl 37 Viggen. ■

koneen, sen moottorin ja elektroniiikan kehitytyötä koskevan tarjouksen.

Eurofighter-ohjelman rinnalla ovat Saab-Scanian ohella myös L. M. Ericsson ja Volvo luvanneet laajaa teollisuustoimintaa näille neljälle ostajamaalle.

Välttämättömänä edellytyksenä tilauksen saamiselle kyseisistä maista on, että Viggen valmistetaan kokonaisuudessaan EEC-maissa. Näiden maiden mahdollisesti tekemä tilaus ei siten lisää työpaikkoja tuotantopuolella Ruotsissa mutta sitä vastoin kylläkin kehittälypuolella.

Tämän lisäksi lisäksi näistä maista saatava tilaus myyntimahdollisuuksia huomattavasti muihin Euroopan maihin. Tällainen myynnin kasvu puolestaan mahdollistaisi tuotantopuolen laajenemisen Ruotsissa. ■



▲ Control Configured Vehicle: Reduces structural weight — Reduced static margin — Reduces trim drag — Increases sustained supersonic turn rate. — — (OBS: F1 använder ingen konventionell spak mellan benen, bara ett reglage vid sidan om.)

◆ — Eurofighter — teollisuusohjelma. — Syksyn kuluessa on Belgian, Tanskan, Norjan ja Hollannin kanssa käyty neuvotteluja Viggenistä ja Ruotsin taholta on nyt tehty lopullinen tarjous. Se merkitsee lyhyesti esitettynä seuraavaa:

Eurofighter-koneiden, ts. hävittäjä-Viggenin vientimuunnoksen mahdollisen hankkimisen yhteydessä näille neljälle maalle on tarjottu teollisuusohjelma, joka käsittää sekä lentokoneiden valmistamisen näille maalle että muuta teollista toimintaa henkilöauto-, kuorma-auto- ja elektroniikkaalalla.

Koska lentokonevalmistuksen on suunnitelmien mukaan tarkoitus tapahtua kokonaisuudessaan EEC/NATO-maissa, Saab-Scania on ehdottanut tuotantotoiminnan jakamista olemassaolevien teollisuuslaitosten taidot ja voimavarat huomioon ottaen. Lentokoneenvalmistus keskittyisi siten Hollantiin, Belgiaan ja Tanskaan. Pääosan elektroniikasta ja lentokoneiden laitteistoista valmistaisivat eri toiminimet näissä neljässä maassa ja moottorien lopullinen kokoaminen tapahtuisi Belgiassa. Saab-Scania on tehnyt myös Eurofighter-

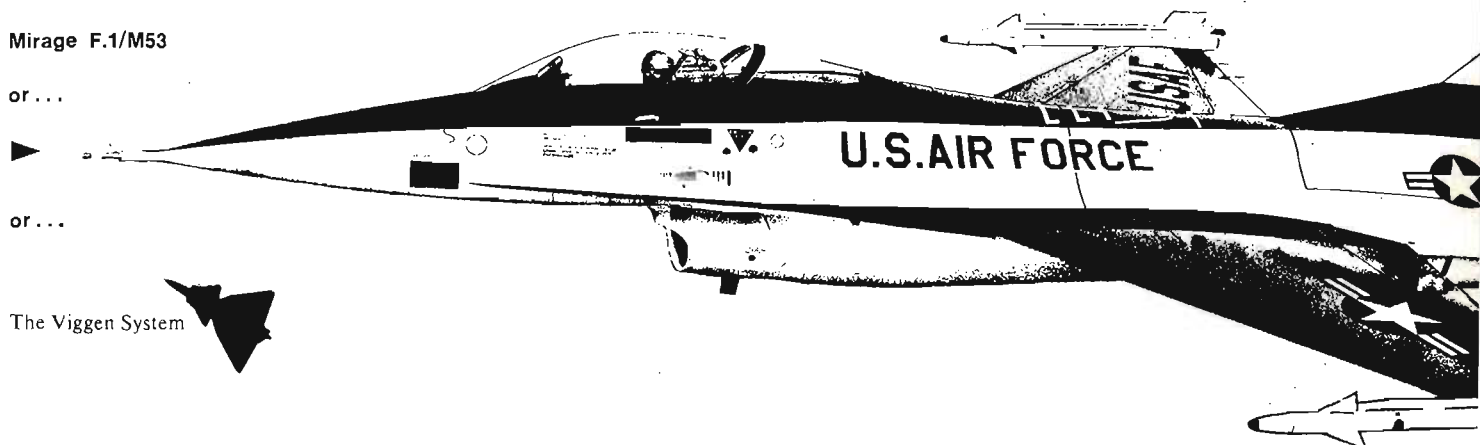
In the air for Europe 1980:

Mirage F.1/M53

or ...

or ...

The Viggen System



F17-specialitet:

Även "restaurangmän" utbildas för fälttjänst

★ ★ "Flygvapnets kock- och kommissarieskola" är visserligen ännu en inofficiell beteckning, men den utbildning som ges dessa yrkeskategorier på F17 gör väl skäl för namnet. Förhistorien är denna. Åren 1955–57 genomfördes vid F17 två gånger årligen utbildning av kockar och kommissarier. Utbildningen flyttades därefter till bl a Ljungbyhed och Luleå. I slutet på 50-talet och början på 60-talet anordnades kurserna eskadervis. ★ Men år 1961 blev utbildningen åter förlagd till F17. Den har därefter, med vissa undantag, genomförts vid eller administrerats av F17. ★ ★ ★

En särskiljning av kock- och kommissarieutbildningen genomfördes 1965. Tidigare hade utbildningen varit i stort likartad och genomförts under samma tider. Nu fick kommissarien en utbildning mer anpassad till krigsbefattningen. Kommissarien skall inneha chefsbefattning eller vara ställföreträdare inom en rad olika enheter. En mera betonad befälsutbildning för denna verksamhet kom nu till stånd.

En anpassning av utbildningen i kocktjänst till mer fältmässiga förhållanden kom 1966. Tidigare hade inriktningen varit ganska fredsmässigt komponerade maträtter, något som inte är möjligt att tillämpa vid tillagning, distribution och utspisning av mer än 1 000 portioner vid varje måltid.

Ännu en händelse gjorde 1966 till ett intressant år. Förläggningsproblemen var då större än tidigare och utbildningen måste flyttas till annan plats.



● Ovanstående vapen "Styrka genom tjänande", en förpliktande devls, har i olika sammanhang använts vid F17:s kock- och kommissarieskolor. Innesluter som synes "intendenturkärven". — Nedan: Korv på längden och korv på tvären... Men minns att "en armé marscherar på magen...".

Men inte så långt. Karlskrona Örlogsskolor kunde erbjuda både förläggnings- och utbildningslokaler. Lärarpersonal kom emellertid från flygvapnet liksom utbildningsmaterielen. Således ingen integrering av utbildningen mellan marinen och flygvapnet.

Även 1967–69 var problemår för F17 vad gällde lokaler. Robotdivisionen hade stora vpl-omgångar som behövde kasernutrymmen, tidigare disponerade av kock- och kommissarieskolor.



Plats för skolan fanns emellertid i det gamla Rinkaby-lägret. Här upplevde nu skolan en storhetstid. Under dessa år var utbildningskontingenterna stora, vilket i sin tur medförde ett ökat behov av befäl och lärarpersonal. Samtidigt krävde avståndet till F17 en särskild administrations- och servicefunktion. Arméförbanden i Kristianstad använde samtidigt Rinkaby för sina övningar.

Detta liksom att hemvärn och televerkets driftvärn m fl med jämna mellanrum utbildades vid lägret var till stor nytta för kokkar och kommissarier från utbildningssynpunkt. Skolan svarade ofta för all förplägnad för den personal som övade vid lägret. Man fick en fältmässig utbildning med stora dagliga portionsstyrkor om ca 300–500.

Efter Rinkabysejournen flyttades skolan tillbaka till flotttiljen och har sedan dess förblivit där. Hur länge dessa kurser, som under ett gemensamt namn kallats för "Flygvapnets Kock- och kommissarieskola", kommer att bedrivas vid F17 är en ännu obesvarad fråga.

Det har emellertid under de senaste 10 åren talats om en förflyttning och en permanent skola. Som lämplig plats har i dessa sammanhang bl a Halmstad nämnts. Då kanske beteckningen "FV Kock- och kommissarieskola" till slut blir en officiell beteckning inom vapnet.

En förflyttning och lokalisering till Flygvapnets Halmstadsskolor skulle alltså vara ett länge efterlängt mål. Det skulle utveckla utbildningen ytterligare genom ändamålsenliga lokaler, speciellt tilldelad materiel, tjänster för lärarpersonal m m.

Instruktörs- och lärarfrågan har nämligen tillsammans med lokalsvårigheter varit de genomgående problemen under i stort sett alla år. Eftersom skolan, som tidigare sagts, ännu inte är en fastställd institution finns det ej heller någon uppjord organisation med lärartjänster m m, ej heller några fasta lokaliteter för verksamheten.

Inte heller finns speciell materiel för denna utbildning. Materiel av olika slag får nu lånas från flotttiljens förråd, från kringliggande arméförråd m m.

Det måste i detta sammanhang också nämnas att "FV Kock- och kommissarieskola" under tider då ingen utbildning pågår, ligger "nedpackad" i ett antal lådor, materielen är återlämnad till respektive förråd osv...

◆ ◆ Hur har då denna utbildning kunnat genomföras år efter år med de erkänt goda resultat som nåtts? Svaret



● Allt vara kock under fältförhållanden betyder även samarbete med lottorna... Som här, t ex. 'Håll grytan kokande', en slogan lagom till juletid.

är att till stor del har lärarpersonalen bestått av reservintendenter som under sommarmånaderna tjänstgjort vid F17, för att under övriga året ha ägnat sig åt civil utbildning eller annat arbete.

Denna sammansättning av befälspersonal, med kunskap, intresse och ambitioner, har i mycket bidragit. En lärare som i detta sammanhang starkt hör samman med kock- och kommissarieutbildning är nuvarande kaptenen och reservintendenten Magnus Söderström. Denne var under åren 1964–72 kurschef för flertalet av kurserna. Han är numera verksam vid Gällöfsta kurscentrum.

För närvarande handhas verksamheten av reservintendenter, vilka genomgick utbildning åren 1970–71. De har sedan dess fullgjort frivillig tjänstgöring vid flygvapnet.

Dagens utbildning vid "Kock- och kommissarieskolan" har gestaltat sig så här. Utbildningen har årligen omfattat ca 50–100 kokkar, 20–40 kommissarier samt med olika mellanrum blivande stat- och reservintendenter. Totalt har under skolans verksamhetstid i stort utbildats närmare 2 500 elever. Enligt nu gällande utbildningsdirektiv skall årligen utbildas ca 120 kokkar, 20 förste kokkar och 20 kommissarier.

En kurs för kokkar omfattar f n fyra veckor, för förste kokkar fem veckor

och för kommissarier 10 veckor. Tre kokkurser genomförs årligen, vinter, sommar resp höst. Kommissariekurs och förste kokkurs genomförs under sommarmånaderna.

En kurs för kokkar omfattar till stor del praktisk kocktjänst, varvid krigsförplägnadsmateriel används samtidigt som utbildningen sker under fältmässiga och primitiva förhållanden. I kursen ingår även födoämneslära med livsmedelskunskap, bastjänst (med tyngdpunkt på intendenturtjänst) samt markstridstjänst.

◆ ◆ Förste kokkar och kommissarier får i stort en reducerad kokkurs med den praktiska kocktjänsten något nedbantad i stället ersatt med mer teoretisk utbildning. Varje kurs avslutas med en tillämpad övning.

Förutom kocktjänst ingår även bevakning och skydd av arbetsplatsen, maskering, minering m m. Dessa övningar omfattar i regel 2–4 dygn.

Kommissarien får under senare delen av utbildningen tillämpning i bl a bastjänst med uppgifter i samband med mob- och krigsplanläggning. Även övningar i motortjänst ingår.

Eleverna vid samtliga kurser ges en utbildning som kan vara meriterande för framtida civila arbeten. Det händer alltså oftast att arbetsgivare kontakta F17 för information och omdömen om någon som varit elev vid någon av kurserna.

Kullöving

Fin FV-insats:

Helikoptrarna blev räddningen i drama till sjöss

☆ ☆ Det kom ett brev till Chefen för flygvapnet. Ett tackbrev, som löd så här:

BETR. HKP-GRUPPEN F17

Oljeprospektering AB ber att få framföra sitt uppriktiga tack för de tjänster Räddningstjänsten tillhandahöll den 25 september.

Den av Osterman Aero ägda helikoptern landade i Östersjön på grund av motorfel kl 11.25. En räddningshelikopter från Ronneby var på platsen kl 12.40 och hela räddningsarbetet var avslutat kl 13.00. Räddningen utfördes på ett föredömligt sätt, och vi vill gärna uttrycka vår tacksamhet för och uppskattning över den tjänstgörande besättningens handlande.

Besättningen bestod av:

- Helikoptertörare Åke Spångberg
- Kapten Leif Claeson
- Färdmekaniker Ove Haglund
- Ytbärgningsman Börje Holst

Den väl rustade besättningens skicklighet gjorde att den farliga operationen verkade vara ren rutin.

Samtliga i företaget verksamma med havsborrningar känner sig lugna och mycket tacksamma att räddningstjänstens organisation ständigt står till tjänst och fungerar så väl.

Högaktningsfullt

OLJEPROSPEKTERING AB

Arne Carlsson
Verkst. direktör

Dramatiken satt alltså i högsätet onsdagen den 25 september, och utgången blev lycklig främst tack vare flygvapnets helikopterinsats. Förspellet till helikopterhaveriet var som vanligt dramatiskt, och händelserna avlöste varandra i snabb takt. Förspellet var detta:

En helikopter, typ Bell 206 Jet Ranger tillhörande Ostermans Aero, var på väg från Hoburgen på Gotlands sydspets till oljeplattformen Zapata Explo-

rer ca 80 km söder om Hoburgen när den drabbades av motorhaveri.

Den civile helikoptertöraren, **Torsten Frick**, berättar:

— Jag startade från Kalmar kl 10.15 för att hämta två passagerare i Hoburgen. Det var två amerikaner, specialister anställda vid Oljeprospektering, som skulle flygas till oljeborrplattformen. Vi flög på 150 m höjd, och vädret var "sisådär", med 10–12 m/sek vindstyrka och krabb och gropig sjö. Vågorna gick ca två meter höga.

Plötsligt fick jag ett markant varvtalsfall, och beslöt förbereda nödlandning. Jag osäkrade flottörerna — de är av uppblåsbart gummi och fästade vid skids — och drog ner farten framåt. Varvtalsfallet fortsatte, så jag utlöste flottörerna; de fylls via syrgaspatroner.

Nödlandningen på vattnet gick fint trots den svåra sjöhävningen. Risken för att helikoptern skulle välta var emellertid stor, och vi förberedde oss genast för livräddning.

— Omedelbart efter nödlandningen började jag sända på nödradion, dvs gängse frekvens 121,5 MHz. Hela tiden höll jag antennen utanför helikoptern, för att få bästa räckvidd. Mycket snart hörde jag i radion att spaningar satts in. Det var skönt att höra! Situationen började bli alltmer obehaglig i den svåra och gropiga sjön, som bl a sköljde helt över stjärtrotorn.

Det var nu flygvapnets insats började, och ullöste blixtnabb aktivitet.

De första som snappade upp nödsignalerna var förarna i en rote AJ 37 över Småland. En av finesserna med radioutrustningen i Viggen är nämligen, att man alltid larmas av nödsignaler jämsides med den ordinarie trafiken. Några tryck på den sinnrika 37-kalkylatorn övertygade dess värre förarna om att bränslet inte skulle räcka till den uppgivna nödpositionen, och åter.

Så larmet fick gå vidare till en rote J 35 från F12 i Kalmar. På några minuter befann sig Drakarna över haveriplatsen och kunde vägleda den räddningshelikopter som sänts från F17, efter larm vid 12-tiden från Cefyl.

▼ Den havererade civila helikoptern kapsesjade under natten, men flöt som synes på flottörerna. Lagg märke till hur de luftfyllda flottörerna, som normalt inte används, är fästade vid skidliknande "skids", vilket möjliggör snabbt lösning. Bilden tagen från Tullverkets TV 101.

FOTO: HANS LUNDBLAD



FOTO: RUNE HEDGREN



● Besättningen på F17:s räddande HKP 3. Fr h föraren kapten Åke Spångberg, färdmekaniker Ove Haglund, ylbärgningsman Börje Holst och kapten Leif Claeson.

– Det tog ca tre kvart för oss att med vår HKP 3, Agusta-Bell 204B, nå haveriplatsen, berättar befälhavaren kapten Åke Spångberg. När vi kom fram släppte vi först ned en räddningslina, enligt gängse rutin, men på grund av den hårda vinden och den nödställda helikopterns rörelser i den gropiga sjön var det omöjligt att få linan exakt på plats. Räddningsselen skall ju fästas på ett särskilt sätt, och vår ytbärgare vpl Börje Holst vinschades då ned i vattnet. Han simmade fram med linan till den havererade helikoptern. Därefter kunde han fästa selen på de nödställda, som en efter en vinschades upp i räddningshelikoptern.

Hela räddningsaktionen tog ca 20 min, och gick mycket lugnt utan dramatiska inslag, berättar Åke Spångberg. Sedan vi väl var klara flög vi direkt till F12 för att den nödställda trion – som fö blivit ganska blöt av överläende sjö – skulle kunna fortsätta med Linjeflyg till Stockholm.

Därmed var den första fasen i räddningsaktionen avslutad.

Men en andra skulle även den anförtras åt flygvapnet, främst dess räddningshelikoptrar. Efter hemställan från Ostermans Aero beslöt nämligen chefen för flygvapnet att låta bärga den havererade helikoptern – givetvis luftledes med hjälp av en HKP 4. Den räddningshelikopter som anförtröddes uppdraget var H 96 i Visby, och vi låter befälhavaren, kapten **Sven-Erik Eriksson**, berätta.

– Bärgningen måste anstå till torsdagen den 26 september, främst av det skälet att en speciell sk lekande måste anskaffas av Ostermans. Utan en sådan anordning – i princip samma som vid fiske med drag – skulle winschviren ha tvinnats av den bärgade helikoptern, som givetvis skulle komma att ro-

tera i luften. Detta visade sig också vara fallet, och utan lekande på wiren skulle det inte ha gått.

– När vi kom fram till haveriplatsen vid halv nio-tiden på morgonen hade helikoptern kapsejsat i den grova sjön och låg helt upp och ned. Vi hade nu med oss två civila dykare från brandkåren i Visby. Dessa firades ned och fäste krokar i rotern, varpå lyftet kunde ske utan större svårighet. Vi förde den bärgade helikoptern till Hoburgen, där lastbil tog vid.

Därmed var flygvapnets insats slut, för denna gången. På ett ytterst förtjänstfullt sätt hade främst räddningshelikoptrarna ingripit för att bärga liv och egendom, en samhällsinsats som är värd en eloge.

Ett erkännande man sätter särskilt stort värde på, är det som kom redan dagen efter bärgningen, nämligen från Ostermans Aero.

Tackbrevet löd:

Ostermans Aero AB ber att till Chefen för flygvapnet få framföra sin stora tacksamhet dels för räddningen av passagerare och besättning från vår helikopter SE-HER den 25 september, dels för välvilligt bistånd med att bärga helikoptern ur havet utanför Hoburgen dagen därpå.

Vi hemställer att ett särskilt tack framförs till besättningarna på räddningshelikoptrarna för deras skickliga insatser.

*Med utmärkt högaktning
OSTERMANS AERO AB
Göran Wallert*

Det är med glädje FLYGVAPENNYTT instämmer i elogen för samhällsgagnelig insats.

Ola

● Under bevakning av "Smit-Lloyd" från oljeborrtornet "Zapata Explorer" ser vi här den havererade helikoptern. Sjön är mycket gropigare än som framgår av bilden, och stjärtrotorn har slagits av.

FOTO: HEMLIN FOTO



Elden är lös!

☆☆ Fältmässiga utprovningar med oljebrandsläckningsmedel har sedan några år förlagts till F17. Såväl våta som torra släckmedel, utländska och inhemska, har efter hand utprovats. ☆ Den för brand- och räddningstjänsten ytterst ansvarige, förste byråingenjör RAMON SKARP vid brand- och räddningsdetaljen, har utarbetat ett särskilt provprogram. Syftet är att undersöka om de nya släckmedlen kan anpassas till flygvapnets nuvarande och framtida utrustningar samt krav i övrigt. ☆☆☆



De fältmässiga proven utförs på F17:s brandövningsplats där förste flottiljpolis Bertil Bruno och brandmästare Roy Svensson håller i tömmarna.

Proven har tv dominerats av våta släckmedel, dvs syntetiska skumvätskor. Under vårens lopp anlände till F17

två sk kombinationsaggregat (pulver/lättvatten) vilket är nyhet för flygvapnet. Aggregaten provas fältmässigt vid flottiljen under medverkan av bl a Forsvarets Materielverk.

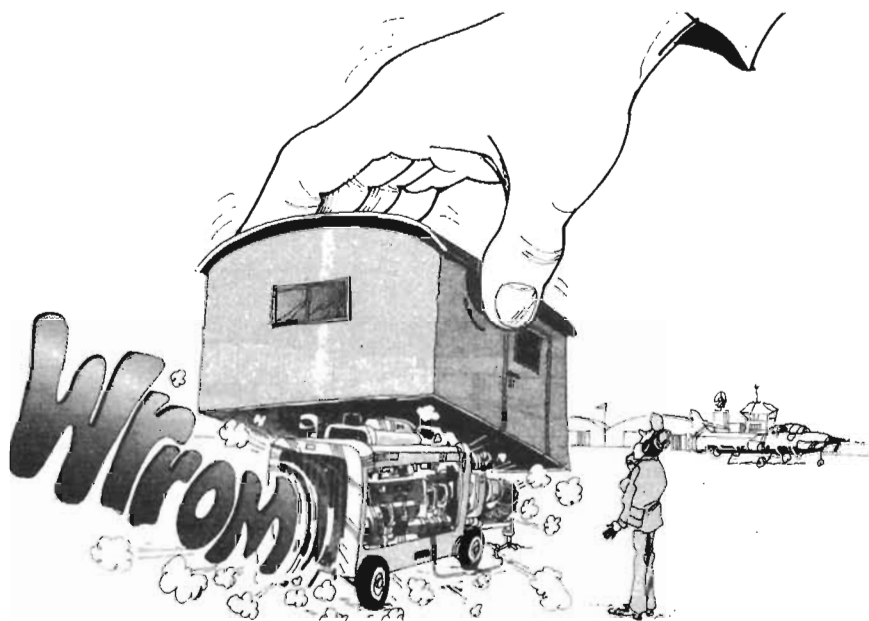
Släckmedelutprovningen ses som ett stimulerande avbrott i rutintjänsten. ■

Bruno

Bullret bekämpas bäst på F17!

☆☆ Arbetsmiljön för personalen vid flygvapnets verkstäder kommer inom kort att förbättras. Under hösten tog man nämligen i bruk det första i en serie sk antifonhus, vilka skall användas vid provkörning av aggregat med störande ljudnivå. Det blev F17 i Ronneby som först fick glädje av nyheten. ☆☆☆

Provkörning av vissa aggregat är en i många fall störande verksamhet både för personalen som arbetar i verkstäderna och för omgivningen. Genom att köra aggregaten i särskilda byggnader kan man minska bullernivån med 20–25 db (decibel). Härigenom kommer man under det gränsvärde på 85 db, ovanför vilket risk finns för hörselskador. — Främst är det sk beredskapsaggregat till flyg-



planen Draken och Viggen samt kraft- och pumpaggregat som kommer att köras i antifonhus.

Huset består av en aggregathall och ett inspektionsrum. Väggarna är klädda med en ljuddämpande matta och taket utgörs av plåt klädd med absorptionsmaterial. Kraven på ventilation är stora för sådana här anläggningar och luftväxlingen ombesörjs av en propellerfläkt som ger en genomluftning av 20.000 kbm/tim. Byggnaden placeras på en särskild fundamentplatta.

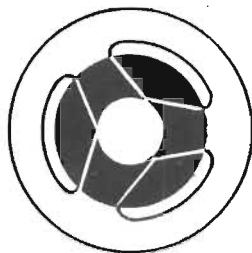
◆ Antifonhuset var ursprungligen framtaget för civila ändamål, men de som nu uppförts har av verkstadsavdelningens anläggnings- och utrustningskontor modifierats och anpassats efter flyg-

verkstädernas behov. De är godkända av sprängämnesinspektionen. Ett provhus har varit i drift under ett år vid F17 och nu kommer i första hand fem anläggningar att anskaffas. Kostnaden för själva huset är ca 80.000 kr.

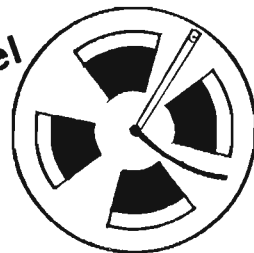
Som vi tidigare berättat har man när det gäller att komma till rätta med bullerproblemen vid körning av jetmotorer på marken särskilda hus, som dessutom har den fördelen att de utgör en bekväm serviceverkstad för personalen. Med hjälp av dessa kan man minska bullret till i nivå med gatutrafikens. De nya antifonhusen utgör ytterligare ett viktigt bidrag när det gäller att förbättra arbetsmiljön vid förbandsverkstäderna. ■

EMV-Info

ITV i tiden



AV-hjälpmedel



☆☆ Utvecklingen för FV:s ITV-produktion (intern-TV) har gått stadigt framåt sedan starten 1971. Antalet program har ökat och kvalitén har oavbrutet förbättrats. Ett givande samarbete med Civilförsvarsstyrelsen har kommit i gång. Detta avser gemensam framställning av AV-material, dvs audio-visuella hjälpmedel. ☆☆☆

Personalen vid ITV-enheten har faktiskt, hur konstigt det än kan låta, intensivt sett fram mot den dag då F8, den en gång så stolta Svea flygkår, skulle slutligt läggas ned. Problemet med absolut tystnad – nödvändigt för framgångsrika inspelningar – har under de gångna åren varit besvärande. Personal och medverkande har nämligen tvingats att satsa av sin fritid för att störningsfritt kunna spela in programmen, vilket fått lov att ske på kvällar och på nätter.

Detta har dock gått för sig inför vad man trodde vissheten att den 1 juli skulle tystnaden definitivt lägra sig över gamla (fd) F8. Men ack vad man bedrog sig! Ostermans Aero, med omfattande helikopter verksamhet, hade fått bekymmer med sin basering på Bromma flygplats. Man måste bort från sina lokaler där. Den forna flottiljverkstaden på F8 (avd 6) disponerade stora utrymmen, där dock den ena halvan apterats till inspelningsstudio för ITV:s utbildningsprogram. Men den andra halvan stod ledig!

Efter ingående diskussioner på hög nivå bestämdes nu att Ostermans skulle få hyra in sig i den andra verkstads-halvan. I den andra, södra, halvan skulle fortfarande ITV-studion residera. Men därmed var det också bäddat för sk konfrontation: i den ena delen ITV-studio med krav på fullständig tystnad, i den andra en slamrande verkstad. En

helt hopplös kombination...

ITV-personalen får alltså bereda sig på att fortsätta med inspelningar på kvälls- och nattetid. I varje fall tills vidare. En svag ljusning kan dock skönjas: möjligheten att få flytta ITV-verksamheten till en annan lokal. Lokalen heter Hangar 84, vilken kan göras om till ITV-studio. "Kring"-lokalerna fyller någotsånär kraven på lämplig arbetsmiljö. En ev flyttning beror emellertid, som så mycket annat, på pengar.

Att det i dag är värt att satsa på ITV har bevisats genom de gångna årens produktion. Ej minst gäller detta omskolningen inför System 37, både vad gäller mark- och flygsidan. Lärarna och instruktörerna har i ITV fått ett fint AV-hjälpmedel. De har kommit underfund om att denna audio-visuella metod är en pedagogisk finess och inte ett hot som innebär bortrationalisering av lärarkrafter.

Tyvärr måste erkännas, att ITV i vissa utbildningssammanhang har kommit "på sned". Fel använt gör detta AV-hjälpmedel mer skada än nytta. Att tex stoppa bandkopior i en vaktmästares hand och tro att han på så vis kan ersätta instruktören/läraren är ett fruktansvärt missgrepp.

Hälsinge flygflottilj, F15 i Söderhamn, har i höst fått utrustning för in- och uppspelning av TV-lektioner i samband med att flottiljen startar sin omskolning till 37-systemet. Från nyår kommer sedan i snabb följd övriga flottiljer och skolor inom flygvapnet att få sin utrustning; de får den nya U-matic kassetmaskinen.

När man år 1968 bestämde omfattningen av flygvapnets ITV-produktion visste man att det skulle uppstå spilttid då och då. Andra statliga myndigheter har därför hört sig för om möjligheten att göra inspelningar hos oss.

Civilförsvarets behov av informations- och utbildningsprogram sammanföll ganska bra med flygvapnets egna dispositioner. Detta har nu resulterat i tre program, för Civilförsvarsstyrelsens räkning, under hösten i år. För flygvapnets del ligger ungefär dussinet program under inspelning, och beräknas vara klara våren 1975.

Kraven på program i färg har snabbt kommit i förgrunden, och ingående undersökningar har gjorts för att göra de rätta investeringarna i färgkameror och mastermaskiner. OB-vagnen, dvs den för "outdoor broadcasting", måste också delvis byggas om och "färgbestyckas".

För att få god spridning och kännedom om de inom flygvapnet producerade informations- och utbildningsprogrammen har framtagits en speciell "löpsedel". Denna sänds ut varje månad, med uppgifter om titel och innehåll hos inspelade program. Löpsedlarna är olikfärgade och har rubriken "FV AV-nyheter".

Meningen är, att löpsedlarna skall sättas upp på mässar eller i lärosalar för att så småningom sammanställas till en pärm och bilda en komplett katalog över flygvapnets audiovisuella hjälpmedel. (FV AV-hjälpmedel.) ■

Helge Sahlin

Att TV griper in alltmer i den dagliga tjänsten kunde man få ett fint bevis för på ITV-studion härom sistens. Då hade chefen för flygvapnet samlat några av sina högre befattningshavare inom flygstaben till en "beteendeträning" inför TV-kamerorna. Instruktör i denna högst speciella TV-skola var redaktör Lars Erik Wänstrand från Sveiges Radio/TV1.



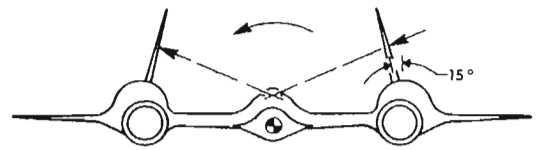
Strategic Air Command



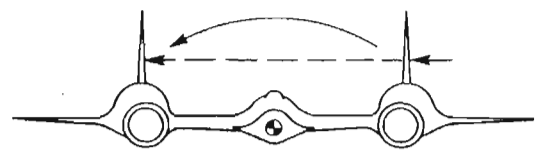
Fig 1 ▲



SMALL ROLLING MOMENT



LARGE ROLLING MOMENT



◆ — Jag befinner mig på ett litet flygfält ca 7 mil väster om London. Man kallar det Farnborough. Det är flygutställning i början av september. Det blir lunchdags, jag är inbjuden till Lockheed. Som värd vid bordet får jag Capt. Harold 'Buck' Adams. Han är 31 år och pilot på USAF:s strategiska spaningsflygplan SR-71 'Blackbird'. Han berättar om sitt fpl och hur det är att spaka detta, om utbildningskraven, om Strategic Air Command och att det är han som skall göra hemfärden ca en vecka senare. Han säger inte allt det från London till Los Angeles kommer att ta 3 tim 47 min + 39 sek. Men det kommer det att göra. Jag sammanfattar det snabba samtalet. — Fig 1: Strategic Air Commands (SAC) centrum ligger sedan 1948 vid Offutt AFB nära Omaha i Nebraska. — Fig 2: Den 1/8 —74 startade mj James V. Sullivan och Noel F. Widdifield sin vrekordflygning från New York till London. Det tog dem 'hela' 1 tim 55 min + 42 sek. Man flög på 25.000 m höjd med en snittfart på 2.942 km/h inkl lufttank-

Fig 7 ▼

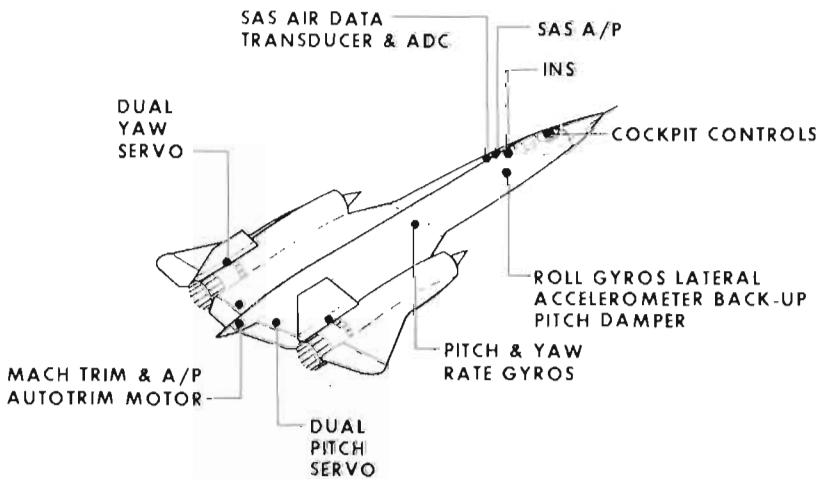


Fig 2 ▼



Fig 3 ▲



Lockheed SR-71

▼ Fig 8

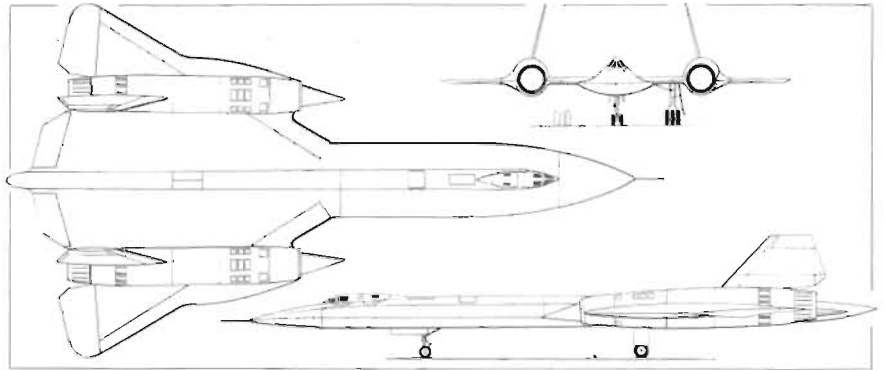


Fig 5 ▲



Fig 6 ▶

ut ovanifrån på kroppsmitten och är 12 m i diameter, blir ca 1.100 m. — Fig 5: SR-71 är svartmålad för att avleda friktionsvärmen och till största delen byggd i titan. Är avsedd för 2 man, en ff + en systemoperatör, RSO. 'Blackbird' är 32,5 m lång, 5,5 m hög, dess spännvidd 17 m. Maxfart 3 ggr ljudet = ca 3.700 km/t. Maxhöjd ca 25.000 m. — Fig 6: SR-71 är en utveckling av YF-12 (och A-11). YF-12, som skulle blivit ett jfpl men som nu NASA experimenterar med, har bl a mindre 'leading edge' (nosen fri) och ingen 'stjärtsvans'. Detta är 1:a prototypen, FX-935. — Fig 7: Detta är en SR-71B, med en extra cockpit bakom den vanliga. Användes vid pilotträning, men rapporterades havererad —68. En SR-71A lär ha byggts om för samma ändamål och antas betecknas SR-71C. — Fig 8: Delta skulle kunnat vara kn Adams och mj Machorek på rekordflygning hem till 9:e SRW, Beale AFB nära Marysville i Californien, men dom hade så bråttom så en av de övriga 17 SR-71:orna fick stand-in-exponera sig. Farnborough-starten var annars 'märklig'. Nästan lodrät stigning un-



Fig 9 ▼

FARNBOROUGH INTERNATIONAL

ning! (Concorde har krossat Atlanten på mindre än 3 tim och en brittisk F-4K 'Phantom' på 4 tim + 46 min). — Fig 3: Innan landningsplanén kunde intas och sättning utföras tvangs SR-71:an pga det ngt uppskrivade tempot till sigtseeing över Nederländerna... — Fig 4: Landningssträckan med bromsskärm, som fallis

der roll; de båda P&W J-58 turbojet-motorerna med ebk utvecklar en dragkraft på 15 ton vardera. — Fig 9: Hemma i Sverige höll man —57 på med en 35-modell som påminner om... — Fig 10: Min lunchvärd 'Buck' Adams får anslutningshjälp i cockpit. Hans flygdräkt påminner om en astronauts; en mörkgrön innerdräkt + en dito silversklirande yttre, till vilka bärs en tättslutande plexibubbla till hjälm. ■

▼ Fig 11: SR-71:ans konstruktör är svenskättling. Han heter Clarence L. 'Kelly' Johnson. Han fyller 65 år 1975 och står även som fader till Hudson-bombaren, 'Constellation', C-130 'Hercules', 'Jet Star', 'Lightning', F-104 'Starfighter', U-2 samt den ofödde F-204 'Lancer'. — Här ses den nyskapande fpl-pionjären med unga beundrare framför en av de få YF-12:orna.

Jahn-Ch.



Fig 4 ▲



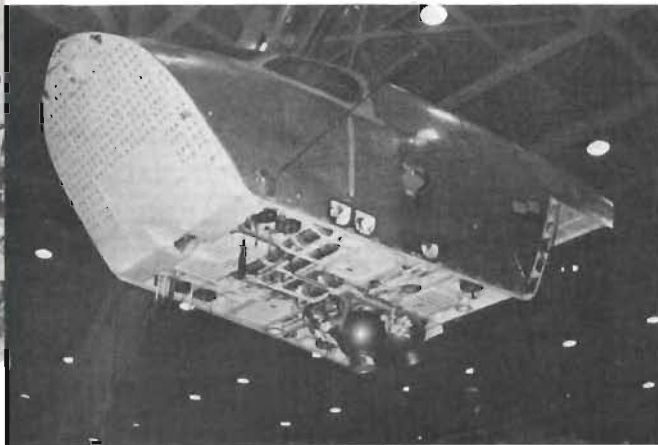
▲ Fig 10



Fig 11 ▶



◆ — 1:a prototypen av USAF:s överljud-bomb-fpl (Rockwell International) B-1 rullade ut ur monteringshallen i Palmdale, California, den 26/10. Fpl, som är utrustad med 4 G.E. F101-GE-100 turbofläktmotor, började silt 2-åriga testflygprogram 23/12. B-1 kan ta dubbelt så mycket last som Boeing B-52 trots att storleken är 1/3 mindre. Produktionspriset i en serie om 244 fpl inkl FoU-kostnader beräknas (i -78-års prisnivå) till ca 380 milj kr/st (!!!). Flyg-



testresultaten med de 3 (ev 5) prototyperna avgör om man 76/77 beslutar om serietillverkning. (SALT-förhandlingarna kan dock även komma att spela en betydelsefull roll.) B-1 anses idag vara världens mest avancerade fpl. Trots att det är snabbare, har långt större räckvidd, lastar mer och har betydligt effektivare elektro-

niska störmotmedel än 'gamla' B-52 G/H, är det senare ett tänkbart morgondagsalternativ kombinerat med G.D. F-111G. Dollarkrisen kanske avgör. — B-1 är, liksom F-111, försedd med en räddningskapsel i stf konventionella raketstolar. Det betyder att hela förarkabinen (med besättningen om 4-6 man) sprängs loss och skjuts bort av raketmotorer. (Bild ovan t.h.) Fallskärmar för kapseln till jorden på astronautvis. — B-1 skall fylla 80- och 90-talens behov av strategiskt kärnvapenflyg och har tillkommit som ett svar på Sovjets/Tupolevs 'Backfire' A/B (som maxväger ca 124 ton = 2 1/2 ggr så mycket som F-111 och är ca 4/5 av B-1 i storlek). B-1:s maxspännvidd är 41,75 m (min. 23,77), längd = 43,58 m, höjd = 10,36 m samt maxvikt ca 177 ton. ■

◆ — Enl vissa uppgifter producerar Sovjet idag bortemot 2.000 fpl + hkp/år, varav ca 700 som strids-fpl i första linjen. Speciellt notabelt är att en stor proc därav konstaterats stationerade i Öst-Tyskland (DDR). Fyra nya fpl-typer med variabel vinggeometri har rapporterats sedda: MiG-23B 'Flogger' (Kolberg), SU-20 'Fitter B' (Finsterwald), Sukhoi 'Fencer' (låg höjdsbombare med räckvidd över hela Europa) samt Tupolevs strategiska bomb-fpl 'Backfire'. Även höghöjdsspanings-fpl MiG-25 'Foxbat' har observerats (Brieg). Jaktten består huvudsakligen av MiG-21 PF + MF 'Fishbed', Yak 28P 'Firebar', vilka understöds av SAM-rb SA-6 'Gainful', SA-4 'Ganef' samt en del SA-2 'Goa'. Nya attack-hkp 'Hind A' + trupp-hkp finns stationerade nära Parchim och Stendal. Ca 60-70 Hind-hkp... det betyder två helt nya, fullt utrustade hkp-regementen. — Är dessa iakttagelser helt riktiga, luktar detta allt annat än avspänning. Bara Östersjön emellan... ■

◆ — 'The Aerospace Defence Command' har inlett en reduktion av sina flygstyrkor. Bl.a dras 144 F-102 'Delta Dagger' in samtidigt som en reducering av jaktdiv görs, från 27 till 20 (14 av dessa skall utgöra 'Air National Guard'). Ca 875 F-102:or har byggts sen -56. ADC:s skall framgent bestå av 12 div med F-106 'Delta Dart', 6 div med F-101 'Voodoo' samt 2 div med F-102:or. Totalt ca 355 fpl. — 4 div (158:e, 125:e,

144:e + 169:e FIG) ersätter sina F-102:or med EB-57:or (1:a div), F-106:or (2:a + 3:e div) och A-7:or (4:e div). 147:e FIG (Ellington AFB) övergår från skol- till jaktverksamhet. ADC har 5:e, 49:e, 84:e + 87:e FIS utrustade med F-106:or, stationerade vid Davis Monthan AFB, New Orleans NAS, New Hanover Airport + Ontario Airport. — Reducering av personal genomförs också; 593 från ADC och 4.170 från ANG. ■

◆ — Israell air-combat results: Det israeliska flygvapnet sköt ned 335 arabiska flygplan i luftstrid under Oktober-kriget och förlorade självt sex egna under motsvarande förhållanden. (Påstår 'Armed Forces Journal'.) — Sju flygplan sköts ned med Sparrow-robotar, 60 med automatkanoner, ca 200 med i vissa fall Sidewinder — men huvudsakligen Shafir-robotar. I ett 70-tal fall kan det avgörande vapnet inte bestämmas. — Det faktum att 75 proc av de nedskjutningar som krediterats Israels FV gjordes med kanoner eller ir-vapen.

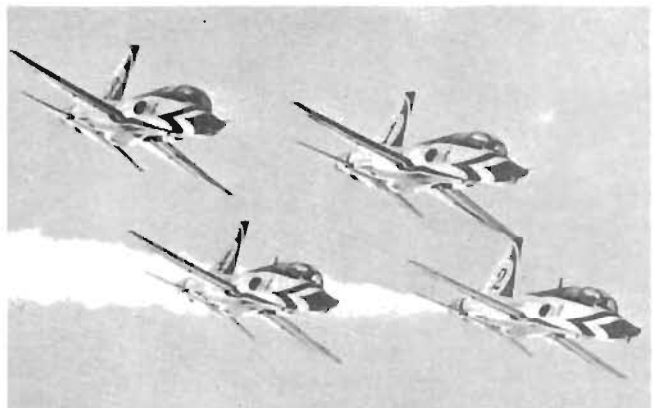
understryker att kombinationen kanoner — ir, så som de används (avses användas) för YF-16 och -17, är den mest effektiva. — Israel förlorade 99 fpl genom bekämpning med Iv-rb. (Jfr FV-Nytt 3/74, sid 28-32.) Motsvarande antal för araberna är 90. De israeliska förlusterna fördelar sig på följande flygplantyper:

- 52 A-4 Skyhawk
- 27 F-4 Phantom
- 8 Mirage III
- 5 Super Mystère
- 5 helikoptrar
- 8 övriga (tp, sb)

◆ — USAF:s berömda uppvisningsgrupp 'Thunderbirds' har för sjunde gången bytt fpl-typ; man spakar nu Northrops T-38A 'Talon'. Bytet ägde rum pga ekonomiska (+ bränslemässiga) skäl. 'Thunderbirds-grp' fyller i år 22 år. 1962 flög man f.f.g. i Europa. Piloterna kallar sig 'Ambassadors in Blue'. 'Talon' är bara 3 1/2 ggr så stor och tung (ca 6 ton) som föregångaren F-4 'Phantom'. T-38:an är försedd med 2 J85-GE-5A jetmotorer om 1.150 kp vardera. Man gör av med 30 proc mindre bränsle vid varje uppvisning än tidigare. 'Talon' lastar bara ca 1.900 kg bränsle + knappt 210 l olja för rökutsläpp. 'Thunderbirds' gör ca 100 uppvisningar/år. 5-grp leds idag av övlt Roger Parrish. Stationeringsort är Nellis AFB, Nevada. Divisionen består av 74 (1) man + 1 (!) kvinna — alla proffs. — T-38:an anses som ett övergångs-fpl. Tillåter ekonomin etc blir efterträdaren ev F-15 'Eagle'. — Tidigare fpl-typer: Republic F-84G 'Thunderjet' (-53), Republic F-84F

'Thunderstreak' (-54), North American F-100C 'Super sabre' (-55), Republic F-105B 'Thunderchief' (-64), N.A. F-100D 'Super Sabre' (-64) samt McDonnell Douglas F-4E

'Phantom' II (-68), Northrops T-38A 'Talon' erhöjls -74. Detta fpl kan dock inte krossa Atlanten, därför inget 'Paris Air Show-besök' i år. ■



◆ — Frankrike erbjuder Grekland att få låna ett antal Mirage 3 (fpl från egna förband temporärt till dess beställningen på 40 Mirage F.1 kan börja levereras (75/76). Grekland önskar starka sitt flygvapen snarast möjligt för att få ett bättre militärt läge gentemot Turkiet. Bl.a är oljefyndigheterna i Egeiska havet ett potentiellt tvistefrå. — Grekiska flygvapnet har dessutom beställt 60 något modifierade attack-fpl LTV/JUS Navy A-7E, 12-18 tppl C-130 samt 40 skol-fpl T-2 (Rockwell International) till ett sammanlagt värde av 2.000 milj kr. Kopet betalas delvis av det amerikanska militära hjälpprogrammet MAP. A-7E antas kosta ca 18 milj kr/st inkl reservdelar. Detta är den första exportorden för A-7 och hälsas med tillfredsställelse av LTV, eftersom A-7 nyligen 'förlorade tävlingen' mot A-10A. Grekiska flygvapnet förfogar i dag över 180-talet fpl, huvudsakligen F-102, F-104G, F-84F, F-5A, RF-5A och RF-84F. Man har beställt ytterligare 36 st F-4E Phantom 2 och troligen även F-5A samt ett antal C-130. — Samtidigt har beställts ytterligare 130 franska stridsvagnar av typ AMX 30 till de 90 Grekland köpt tidigare samt fyra robotbestyckade snabba patrullfartyg (La Combattante). ■

◆ — Vid årets storinternationella flyg-å rymdutställning på flygplatsen Le Bourget utanför Paris, som går av stapeln 30/5-8/6, kommer FV att i luften samordnat demonstrera tre AJ 37:or ur 'Team Vigen' samt markstatiskt en SK 37:a. (Den nu på försök vid F5 tränande, nya SK 60-uppvisningsgruppen avvaktar tåligt ett ev officiellt framträdande... hemma-vid.) — Saab-Scania visar f.f.g. utomlands SF 37 (spanings-Vigen) samt 'veteranen' Saab 105 G och exportsuccén Saab 'Supporter'. ■

Hänt vid förbanden

FVM PÅ PISTOL

Vid Kungl Västgöta Flygflottillj genomfördes den 12-13 september flygvapen-mästerskapet i pistolskjutning. Den 12:e gick tävlingen i internationell grovpistol av stapeln. Efter den inledande precisionstävlingen ledde 1.fte Fryxell (F17) på 279 poäng närmast följt av fj. Backner (F14) och 1.fverkm Karlsson (F12) båda på 271 poäng. Den till synes betryggande ledning som Fryxell hade efter precisionsskjutningen försvann då han fick en bom på den avslutande duellskjutningen. Övertägsen segrare i duellmomentet blev 1.fverkm Darestam (F10) på 285 poäng med lt Brolin (F16) på andra plats. När resultaten från precision och duell räknats samman visade det sig att 1.fverkm Lomsten (F10), som låg på fjärde plats efter precisionsskjutningen, segrat på 547 poäng. På andra plats kom kn Rask (F21) på 545 poäng.

Nästa dag den 13:e genomfördes fältskjutningen i den vackra terrängen runt Osjönäs ca 20 km nordväst om Karlsborg. Banan fick av flertalet skyttar betyget "mycket bra" med väl anpassad svårighetsgrad. 1.fte Fryxell tog revansch från torsdagen genom att segra på 47 poäng, tätt följt av lt Brolin (F16) och fte Näsman (F15) på 46 resp 45 poäng.

Lagtävlingen vanns av F12 med summa platssiffror 70. I laget ingick 1.fverkm Karlsson, fverkm Olofsson och fljpol Olofsson. På andra plats kom F13, medan F15 belade tredje platsen.

F 6

Efter avslutad skjutning äts lunch i ett för ändamålet rest verkstadstält. Allt medan regionsmusiken från Skövde musicerade lät tävlande och funktionärer sig maten väl smaka. Tävlningarna avslutades med att överste Sjövall förrättade prisutdelning. De tävlandes tack framfördes av 1.1t Ekvall (F17).

Lars Carlander

RESULTAT

Grovpistol — helmatch:

1) 1.fvm G. Lomsten, F10,	547 p
2) Kn C. G. Rask, F21,	545 ..
3) 1.fvm W. Darestam, F10,	542 ..
4) Fj L. Backner, F14,	542 ..
5) Fte S. Forslund, F15,	541 ..
6) 1.fvm J. E. Karlsson, F12,	541 ..

Fältskjutning:

1) 1.fte A. Fryxell, F17	47/15 p
2) Lt S. Brolin, F16	46/15 ..
3) Fte G. Näsman, F15,	45/15 ..
4) Kn C. G. Rask, F21,	45/15 ..
5) 1.fte A. Halvardsson, F13,	45/15 ..
6) Fte F. Johansson, F7,	44/15 ..

Lag (grov + fält):

1) F12, (28/42) = 70 pl-siff
2) F13, (43/38) = 81 ..
3) F15, (51/38) = 89 ..
4) F10, (20/71) = 91 ..
5) F17, (46/51) = 97 ..
6) F14, (73/44) = 117 ..

DIN KAMRATFÖRENING!

Fredagen den 18 oktober 1974 samlades ett 100-tal F8-entusiaster i fd kompaniofficersmässens lokaler på Barkarby. Den på sin tid av F8:s företagsnämnd tillsatta interimsstyrelsen hade kallat till årtmiddag och konstituerande sammanträde.

Efter måltiden avhölls förhandlingar varunder beslötts att bilda "F8 Kamratförening", med syftet att värda, stärka och utveckla samhörighet och kamratskap mellan tidigare F8-anställda. Stadgar för föreningen antogs, styrelse tillsattes och medlemsavgiften bestämdes till 10:- kr t o m år 1975. Den avgiften får ses mot bakgrund att föreningen fått god ekonomisk start dels genom överste G. Gärdins donation. Förhandlingarna gav även till resultat att föreningen kommer att samlas i princip 2 ggr/år. Nästa gång april/maj 1975.

Efter förhandlingarna visades av FV-ITV-studiofolk en TV-bandinspelning av avslutningsceremonien på Barkarby den 28 juni 1974. Sedan trädde dansen till musik av tidigare F8-musiker. Kvällen förlöpte och avslutades i en anda som väl motsvarade föreningens syfte.

Vadå! Vill du bli medlem?
Javisst! Sänd bara in årsavgiften; 10 kr för 1975 till: F8 Kamratförening
F1 Deb/Fack
175 20 Järfälla 1
på postgiro: 12 70 05-7. Glöm inte att
noga ange Ditt namn och Din adress!

Marianne Åsander, sek

F 8

ÄVEN F18 SEG GUBBE

Den 25 november hade C F18 äran att hälsa nye MBO, genlt N G Sköld, välkommen till Flygvapnets Södertörnsskolor. MB åtföljdes av flyginspektören, öv 1.gr N A Palmgren. — MB mottogs av C F18 vid vakten och efter hälsning på F18:s fana och inspektion av fanvakten intogs lunch på regoffmässen.

Efter lunch började besöksprogrammet med C F18:s presentation av F18:s uppgifter, personalläge, budget m m. Därefter följde en rundvandring runt F18:s område — omfattande STRILS övningsanläggning, hangarutrymmen, utrymmen för gästande flygförband samt F18:s övningsmotståndsnäste. I motståndsnästet genomfördes en gasskyddsövning för vpl under ledning av lt Svensson. Rundvandringen avslutades med visning av F18:s nya gymnastikbyggnad.

MB sammanträdde även med F18:s företagsnämnd och förbandsnämnd. Besöket avslutades med MB:s anförande inför all fast anställd personal vid F18.

Bruno Söderblom

F 18

NÅGOT OM "MC 77"

Hur farlig är reabensinen? Frågan har s a s diskuterats i våra massmedier efter symptom till skador som antagits vara orsakade av reabensin 77. De uppgivna fallen är föremål för utredning. ÖB har m a a vad som förevarit gett CFV i uppdrag att i samråd med berörda myndigheter på bred front undersöka förhållandena. — Då utredningen nu pågår för fullt, skall den här inte föregripas. Men FV-Nytt lovar återkomma i ärendet så fort det sig göra låter. — Här lite allmänt:

Allmänna hälsorisker. — Verksamhet med drivmedel, liksom med många slag av lösningsmedel, är alltid förknippad med vissa hälsorisker. Dessa är beroende dels av själva varan dels av de förhållanden under vilka varan hanteras. Riskerna uppkommer vid hudkontakt med vätskan och vid inandning av ångorna. Man bör därför så långt möjligt ar-

beta på sådant sätt att man undviker direkt kontakt med vätskan eller ångorna.

Reabensin 77 (tidigare benämnd MC 77) används inom landet bara av krigsmakten och försvarsindustrin. Internationellt används den både civilt och militärt under beteckningen Jet B (tidigare JP4). Reabensin består av ca 60 proc fotogen och ca 40 proc bensin. Den innehåller inte något bly som vanlig motorbensin. Dessutom är halten bensen (bensol) avsevärt lägre. Reabensin medför därför mindre hälsorisker än motorbensin vid likvärdig hantering.

Hälsoriskerna med reabensin 77 kan sammanfattas så här:

- Vid normal verksamhet utomhus, såsom tankning och provtagning, bedöms riskerna vara små.
- Vid verkstadsarbete inomhus eller inne i flygplanroppen är riskerna större. Här krävs god ventilation, uppsamling och bortforsling av drivmedelsspill samt god hygien.

Det kan påpekas, att s k hygieniska gränsvärden för luftföroreningar på arbetsplatser anges av Arbetarskyddsstyrelsen.

FÄLTTÄVLAN — MILO Ø

Årets flygfälttävlan inom milo Ø genomfördes den 5 sept på Brävalla. Reglerna för deltagare hade denna gång ändrats från flj-lag till div/baskomp-lag.

Således bestod de tävlande lagerna av tre div/baskomp från F1 (Västerås), tre div/baskomp från F13 (Norrköping) och två div/baskomp från F16 (Uppsala).

Varje lag bestod från divisionerna av divch (alt stf divch) samt 4 ff och från baskompanierna av två fast anställda samt 4 vpl. Ur divisionerna uttogs de tävlande av Flygin-

F 13

spektören, som en vecka före tävlan meddelade vilka som skulle delta.

Tävlingen omfattade som vanligt flygmoment — bestående av dels jaktförsvaret dels jaktattack, i år mot Sandbymålet. För marklaget hade en klargöringsövning ordnats i ett framom. Sedan tillkom förstas också teori- och flygplanidentifieringsprov.

Tävlan omfattade även militär idrott (llvbåtspaddling över Motala ström, simning, cykelåkning, skjutning kpist, handgranatkastning, skjutning pistol och revolver samt terränglöpning över Brävallas hangarkullar). — I dessa moment deltog förutom div/baskomplagen även lag från 05:s ledningsstab, F13:s stridsledningsavdelning samt ett lag från F18 (förbandsproduktionsdelen).

Hur gick det då? (Tja, såg det.) Näja: Efter flygmomentens genomförande på förmiddagen

var ställningen ganska jämn. Raketskjutningen kunde pga vädret vid målet bara genomföras av en del förband. Det momentet kunde tyvärr ej räknas. Bäst i flygmomenten blev 2. div F16. I basmomenten blev 2. baskomp F13 bäst. — I militär idrott stod 2. div F16 som segrare följt av F18:s lag. — Det för året av Saab-Scania uppsatta vandningspriset i miloflygfälttävlan vanns alltså av 2. div/baskomp F16. MBO pris i militär idrott vanns av 2. div/baskomp F16 . . . tillika.

Därefter blev placeringarna i miloflygfälttävlan: 2:a 3/F16, 3:a 2/F13, 4:a 3/F13, 6:a 2/F1. I militär idrott: 3:a 3/F13, 4:a 3/F16, 5:a F13/S, 6:a 1/F13, 11:a och sist blev 05:s lag, som tydligen ej vant sig vid dagsljusprestationer och därför som vanligt villå figurera lite mer undanskymt. (?)

Dag Hemberg

HISTORISK SVENSK-SEGER I SUOMI

☆☆ Den 21 augusti kommer att bli ett minnesvärt datum i svensk flygfemkampens historia. Då gästade nämligen för första gången ett rent flottiljlag utländska kolleger för att ställa upp i en femkampstävling — det finska mästerskapet. Denna historiska händelse ägde alltså rum i Finland, närmare bestämt i Kauhava (10 mil öster om Vasa). Den flottilj som fick den äran var F11 i Nyköping. Att valet föll på F11 var dock ganska naturligt, ty denna flottilj har varit en av de främsta att stödja femkampen under många år, samtidigt som tre man ur vårt nuvarande svenska a-landslag är stationerade där.

☆☆☆

De mannar som utsågs att tävla var Gunnar Jonsberg, Göran Larsson, Kennet Dahlberg och Hans "Smått" Andersson. Lika naturligt som valet av flottilj var valet av delegationschef. Vem kan känna de tävlande bättre än deras egen flottiljchef, Kurt Hagerström? Och lagledare då? Ja, vad vore en femkampstävling utan Hans Erik Hansson (F5/Ljungbyhed)?

Resan till Kauhava, Finlands Ljungbyhed, företogs med en Pembroke ur F3. Väl framme mottogs den svenska truppen av chefen för basen, överste Kortila, samt tävlingsledaren mj Laakso och ett antal finska tävlande. Stor förbrödning, kaffe, kort orientering om basen, träningskjutning, middag och så var första dagen över.

◆ Och så tävlingsdags. Efter en kort flaggceremoni (där den svenska och finska flaggan gick i topp sida vid sida) var det så klart för första grenen, duellskjutning. Favoriten "Smått" Andersson inifrån de svenska förväntningarna och segrade på fina 192 poäng, följd av Göran Larsson och Gunnar

Jonsberg på 184 resp 183 poäng. Alltså tre svenskar i topp, överraskande bra.

Andra grenen, bollprovet, skulle avgöras på en av finska friidrottsförbundets träningsanläggningar, belägen på en mycket naturskön plats utanför Kuortane. Även i denna gren hade "Smått" ett visst favoritskap. Men vad kunde finnarna prestera? Och Göran Larsson som på de sista hemmatävlingarna presterat fina resultat i grenen? Resultatet blev: "Smått" 149,3 p, Sistonen 142,3 p, och på fjärde och femte plats Jonsberg och Larsson med 140,3 resp 138,6 poäng.

Dags för tredje grenen, 100 m hindersimning. Platsen samma som vid bollprovet i en nybyggd simhall. I denna gren gällde förutsättningen — Jonsberg eller Mörsky som segrare? Resultatet blev finsk grenseger genom Mörsky på tiden 1.15,4, tvåa Jonsberg 1.16,0 och trea "Smått" 1.17,9.

◆ Nästa dag var det så dags för fälttävling, alltså en något annorlunda grenordning än den vanliga. Fälttävling brukar normalt avsluta hela tävlingen. — Redan i den inledande hinderlöpningen visade våra finska vänner var "skåpet skulle stå". Bästa svenska placering blev Göran Larssons nionde plats. Därefter följde orientering 9 km... i en mycket blöt terräng. Även här fick svenskar se "ryggstavlan" på sina finska medtävlare. Segrade gjorde här Pystynen hela 7 min före tvåan. Bästa svenska placering Gunnar Jonsberg på sjunde plats. Bästa svenska insats gjorde dock här Kennet Dahlberg. Visserligen nådde han ingen topplacering, men han presterade klart bättre resultat än sin normala standard.

Sista dagen avslutade så fäktingen tävlingen. Man frågade sig: Skulle "Smått" Andersson kunna hålla undan för Gunnar Jonsberg betr den individuella segern i tävlingen?

Gunnar Jonsberg fäktade som vanligt inspirerande och säkert. När samtliga matcher var avverkade, låg han och två andra fäktare bäst till med tio segrar var. Det betydde omfäkting dessa tre emellan. I omfäktingen segrade så Ilomäki före Jonsberg samt med Mörsky på tredje plats. Och "Smått" då? Ja, även han fäktade inspirerat parat på pisten och belade sjätte plats. Det var precis vad som behövdes för att han skulle "kamma"

hem slutsegern i hela tävlingen — en plats-siffra före Gunnar Jonsberg.

◆ Slutsummering av tävlingen. "Smått" Andersson vann 'sitt' finska mästerskap på stor tävlingsrutin — framför allt med sin säkerhet i skjutningen och bollprovet. Gunnar Jonsberg presterade ett normalt resultat = en topplacering — jämn och säker insats över hela linjen. Göran Larsson tyvärr under normal standard — framför allt i fäkting och orientering. Kennet Dahlberg, som trots sin relativt blygsamma placering bara tycks bli bättre och bättre för varje år som går.

Överste Hagerströms intryck av tävlingen då? Av allt att döma var de mycket positiva. Han förklarade sig fullt nöjd med sina manns insats, både på och utanför tävlingsarenan. Detta sagt av en delegationschef, som från bitida till sent beskådade de tävlandes insatser i dagarna tre.

I övrigt bjöds under hela vistelsen på äkta finsk gästfrihet. Nämnas kan bli att Kauhava kommun bjöd på finsk sauna med tillbehör, att man sista dagen bjöds på resa till Vasa med sightseeing i staden och dess omgivning. En skön avkopplingsstripp som avslutades med att Vasa stad bjöd sina svenska gäster på bankett på sommarrestaurangen Strandpromenaden.

◆ Resultatet av resan blev (förutom våra sportsliga framgångar) knytande av nya vänskapsband samt befästande av gamla dito — något som är nog så viktigt, inte bara piloter emellan. Detta gäller förvisso alla människor oavsett nationalitet, ras och hudfärg. Vi svenskar kommer mer än gärna tillbaka till Suomi! Vi hälsar våra finska vänner välkomna till Ruotsi.

H-S-A

Henkilökohtaisen kilpailun luokitus:

1) Kapt H. Andersson, Ruotsi,	(1, 1, 3, 7, 6)	18
2) Kapt G. Jonsberg, Ruotsi,	(3, 4, 2, 8, 2)	19
3) Maj V. Ilomäki, IlmavE,	(7, 6, 5, 6, 1)	25
4) Yliv M. Mörsky, KarLsto,	(14, 7, 1, 4, 3)	29
5) Kadalik R. Paajanen, IlmaSK,	(4, 14, 6, 3, 7)	34
6) Ltn J. Pystynen, HämLsto,	(9, 3, 13, 1, 11)	37
7) Vänr G. Larsson, Ruotsi,	(2, 5, 10, 13, 8)	38
11) Kpt K. Dahlberg, Ruotsi,	(10, 9, 15, 11, 4)	49

ÖVER LAND OCH VATTEN

Den på en luftkudde vilande svävfarkosten tar sig som bekant, om än på blygsam höjd, fram över både land och vatten. Den tekniska utvecklingen när det gäller svävare följs sedan flera år av Materielverket och utländska modeller har redan provats. Dessa prov har dock inte helt motsvarat förväntningarna. Ett nytt steg i utvecklingen har nu tagits i och med att en svenskbbyggd svävare, som man försökt ge för svenska förhållanden passande egenskaper, tagits fram. An så länge befinner den sig på experimentstadiet. — Minnesgoda läsare minns att FV-Nytt redan 1966, nr 4+5, berättade om Svävaren, dess grundprinciper och utveckling.

Experimentfarkosten har tagits fram i samarbete mellan Kockums, Saab-Scania och Marinkonsult AB. Materielverket har engagerat sig genom att bidra med vissa försökskostnader. Farkosten provas nu vid Skanekusten och har även visats upp för pressen. En framtida användning inom marinen och kustbevakningen studeras.

Syftet med den nu framtagna experimentsvävaren är att man skall få erfarenheter av vissa konstruktionsidéer. Av ekonomiska och praktiska skäl har svävaren byggts med enkla standardkomponenter och utbytselement. Komfort och låg bullernivå har inte prioriterats i denna första utvecklingsfas. Huvudintresset har lagts vid utformningen av "kjolen" (som är dubbelad) samt slitsegment, upphängning och manövrering. Gång i skärgård och över is sliter hårt och ställer krav på enkelt och snabbt underhåll. Här har Trelle-

borgs Gummifabrik bidragit med material och råd. (Kuriösa för FV-Nytt-läsare: Den övre plexiglashuven utgörs idag av en gammal 28 Vampire-huv. Huvalligen.)

Experimentsvävaren är 9,2 m lång och 4,7 m bred. Luftkuddens höjd är 60 cm och ytan 28,5 m². Startvikten är 3 ton och normalasten 1 ton. Svävaren klarar dock 2 ton och vid provbelastning uppges den ha lyft 25 personer som stått på däck.

Det är främst inom kustartilleriet som man behöver en farkost för lättare transporter inomskärs på vintern. Den skall kunna forera tex brutna isrännor. För närvarande utnyttjas för detta ändamål sk hydrokoptrar (slåde med luftpropeller) med mycket begränsad lastförmåga. Om man vill ha en större farkost bedöms svävaren som typ vara ett tekniskt bra alternativ.

Försöken med svävare ger som en "spinoff"-effekt en upptäckning om hur tekniken vid kustinvasion påverkas av allt en tänkbar angräpnare förfogar över sådana farkoster.



◆ — Kokkellupintaliittäjä. — Lokakuussa esiteltiin, Malmössä lehdistölle Saab-Scanian ja Kockumsin yhdessä kehittämä ilmatyynyalus. Molempien yhtiöiden kytämännen vuolta sitten perustaman ns. pintaliittäjäryhmän tarkoituksena on ollut seurata ilmatyynyalusten teknistä kehitystä.

Ryhmä on kehittänyt 4 tonnin painoisen kokeilupintaliittäjän Marinkonsult AB:n tiloissa, ja tämän ilmatyynyalukseen kokeilu maan- ja vedenpinnan yläpuolella on nyt alkanut.

Pintaliittäjä on yksinomaan kokeilukäyttöön valmistettu alus, jonka avulla on tarkoitus hankkia käytännössä kokemuksia eräistä rakennatarkoituksista.

Pintaliittäjän runko on rakennettu polyesterilujitemuovilla ympäröidystä kennomuovista, ja ohjaamo ympäröi soikea kansipinta. Kahta moottoria käytetään ilmatyynyn muodostamiseen ja etenemiseen, ja keskelle runkoa on asennettu viriety Saab V4 autonmoottori. Evien välissä on tällä hetkellä Lycoming-lentokoneen moottori, joka pyörittää kaksipaista työntöpotkuria. Kuriosteettina mainittakoon, että nimenomaan tämä samainen moottori oli käytössä runsaat kymmenen vuotta sitten rakennetussa Saab 401-ilmatyynyaluksessa.

Hänt vid förbanden

BRA MOTORKURS

Vid F1 genomfördes under den gångna hösten en motorkurs (om 36 tim) för medlemmarna i Västmanlands Flygvapenförening. 22 man deltog. 17 av dessa deltog i den avslutande motormarschen den 23–24 nov. Motormarschen började med daglig tillsyn. Efter frukost kunde kurschefen fte O Eriksson ge tecknet för marschantråde till fordonskolonnen, vilken bestod av 11 fordon (2 bussar, 7 lastbilar, 2 personbilar). — Färden gick via Gunillbo, Ludvika, Rommehed till Falun. Under färden företogs förarbyten så att eleverna fick köra

F 1

de olika fordonstyperna. Efter övernattning på I 13 startade färden åter mot F1 söndag morgon.

Olika övningsmoment var inlagda. I Rommehed hade F1:s sjukvårdare fj Molin med hjälp av fte E Schill och bilkårist Eriksson arrangerat en trafikolycka, där eleverna sattes på prov i tillämpad sjukvård. Från Rommehed sattes kursen mot F1.

Förarbevis (9 buss, 5 lb, 3 plb) utdelades av kurschefen, som tackade eleverna för den goda insats dessa gjort i och med att de fullföljt kursen och tillfört krigsorganisationen fler kompetenta bilförare. Deltagarna uttryckte sin uppskattning med kursen (speciellt motormarschen) och dess lärare samt hoppades att en repetitions- eller fortsättningskurs kunde anordnas kommande år.

Stig Gustafsson

VI BER OM URSÄKT

att FLYGvapenNYTT inte utkom på utsatt tidpunkt denna gång — till jul. Det bedrövar redaktionen. Anledningen härtill står dock att finna i det faktum att senhöstens många flyglyckor inom FV tagit redaktionens alla krafter i anspråk. Tiden har ej medgivit flera jobb på en gång. Vi hoppas att vår stora läsekrets ej misströstar, utan kan känna en viss förståelse för vårt dilemma.

Red. ■

...NYTT VIGGEN-FÖRBAND

Kungl Hälsinge flygflottillj (F15) har nu som andra FV-förband börjat omskolningen till AJ 37 'Viggen'. Markomskolningen började för t.komp redan medio augusti. En period av teoretiska studier och praktik följde för den personal som skulle ställa upp från F7 levererade AJ och SK 37 på plattan den 2 december, så att de förare (som då i ca en månad lärt sig 'SFI AJ 37') skulle komma i luften. Mark- och flygomskolningen gick planenligt och på utsatt tidpunkt startade den första 37:an med en F15-förare. Pga dåligt väder inledningsdagen kom endast en förare i luften. Efter några dagar hade dock de flesta fått sitt lufttop och snart slutade man på F15 att vända på huvudet var gång en 37:a startade eller landade. Även de största händelser blir efter ett tag rutin. — En milstolpe för FV, som FLYGvapenNYTT bevakade.

Sexton TIS:A elever ur 1.div F15 med fljchefen, den nye flygchefen ('Clom-35') och tekniske chefen i spetsen utgjorde den första omskolningsomgången. Nästa TIS:A på F15 blir efter semestern —75. Sommaren —76 är F15 klar att börja med sin uppgift som utbildningsförband för FV:s centrala 'TIS 37'. Förarnas förhoppningar inför 37-omskolningen var givetvis stora. Skillnaden mellan att flyga A 32 och AJ 37 är ju påtaglig. Ett jättekliv — från en fpl-generation till en annan är en stor händelse. I detta sammanhang har flygsimulatorn varit till ovärderlig hjälp. Att flyga simulator är för en F15-förare en ny erfarenhet, som än så länge har nyhetens behag. Alla upplattar detta som en mycket stor för-

del såväl från utbildnings- som flygsäkerhetsmässig synpunkt.

Hur har nu förarna upplevt det hela. FLYGvapenNYTT bad R/kn Börje Augustsson berätta om hur han upplevt den första delen av omskolningsperioden:

"Jag — en 37-pilot". — Den sista veckan i oktober skulle avsluta 'Olle Röds' fantastiska och sägenomspunna Lansens-epok. Det fanns många bud om hur vi skulle utforma avslutningspasset, men vi var alla överens om att det skulle avslutas över fältet i förband. Naturligtvis skulle vi bjuda meteorologen på tårta dagen innan. Men då detta inte gjordes, var resultatet givet på förhand. Vad göra? Flyga förbi fältet snyggt grupperade i moln IMC imponerar föga. I stället ägnade vi dagen åt att "lägga 32:an" på hyllan och att hämta ut 'SFI 37'. Avslutningsårta på divisionen; Tack alla navigatörer! De fick nu lämna 'Olle Röd' för att ge plats åt en låda, CK-37. Den är (om man nu vågar tro en av instruktörerna) lika effektiv som tusen fnav. Näja, vi behöll för säkerhets skull en navigatör, som utnämndes till flygförberedare.

Vi hade allt se fram mot fyra veckors teoretiska studier. Ärligt talat var vi lite skeptiska mot att sitta på skolbänken utan att få flyga. Men efter två veckor kändes det helt naturligt att säga "marktrycksomställare höjdindikator" istället för "höjdmätaromställningsknapp". Och att ett så modernt fpl som AJ 37 har en gasgenerator istället för motor... är ju självklart. Genomgångarna på 37:ans beskrivningsdel var utformade på ett vettigt sätt. Instruktörerna gav oss en mycket god insikt i de olika systemens funktion och verkningssätt utan att gräva ner sig i detaljer. Teorin varvades dessutom med praktisk träning i si-

mulatorn, vilket gjorde att veckorna rann iväg snabbare än väntat. Plötsligt stod vi inför SFI-provet, det sista hindret på vägen mot första 37-passet. Ingen behövde göra om provet, vilket ländar både elever och lärare till heder.

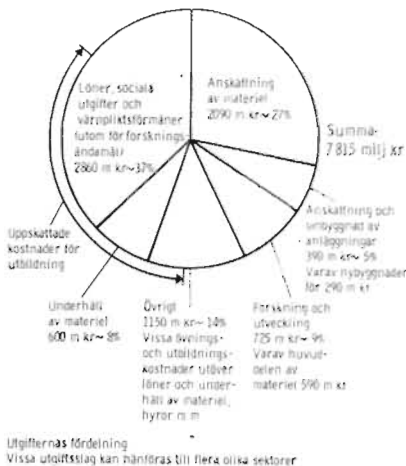
Så dagen D. — Det kändes faktiskt ganska hemtam i sitsen. Tack vare träningen i simulatorn var det inga problem att hitta vare sig instrument eller reglage. Motorn, dvs gasgeneratorn, kom igång och taxning påbörjades. Atskilliga gånger för högerhanden ned för att leta efter noshjulsstyrningen, men eftersom man styr med pedalerna har man högerhanden fri till annat.

Alltnog. Ut på banan, på med gasen och iväg. Inga större problem tycktes det. En nyhet var -indikatorn som är till stor hjälp inte minst i avancerad flygning. Efter en stund då man bekantat sig med fpl säger plötsligt läraren. "Tänd zon 3 men höj nosen innan Du bangar". OK zon 3 var det. Hjälp du milde tid. Har Mach-fartindikatorn fått fnatt. Bäst att höja nosen; men vad nu då? Har höjdindikatorn fått snurren? Strax före angöringssektorn hade man fått så pass mycket kontroll över sig själv att man var mogen att försöka landa. Automatisk fartkontroll och siktlinjensindikator gjorde det lätt att inta rätt glidbana och attityd på finalen. Efter en lite vaggande final gick sättningen förvånansvärt bra och AD-läget hittades lätt. Bromsverkan 0,26. An se'n då. Drag ut rever-seringshandtaget. Kupé på plattan. Man kliver ur med mungiporna i höjd med örnen. — Stigning med zon 3, snabbhiss mot himlen. TIS-elev, javisst. Men nu är man i alla fall 37-pilot", sa kn Augustsson med ett tydligt Gott-Nytt-Är på läpparne. ■

F15 i Söderhamn — ett...



● Övan: Div.ch kn Anders Lefvert (fd F7) leder omskolningen i div:s nya lokaler på F15. En av kasernerna har byggts om för förbandets 37-förare/1:a + 2:a div; TIS- + FFSU-div. På de två väningsplanen finns allt vad man önskat sig i modernt och snyggt utförande. Man trivs. — T h: Bäst på 'SFI-37-provet' blev eleven kn Danielsson. Därför blev det han som först kom upp i luften av F15-förarna. Här ses han (t h) i samspråk med 37-läraren, kn Huldberg, efter sin premiärtur i Viggen. — Foto: John Forsell.



FÖRSVARSMINISTERN ÖNSKAR HÖG TEKNIK... OCKSÅ

☆☆ Värnplikt och teknik. Vi måste ha bådadera. Det är inte frågan om ett val mellan två alternativ, och tekniken skall vi använda för att skydda människorna, så långt det är möjligt. ☆ Det säger vår nye försvarsminister, statsrådet Eric Holmqvist i ett intervjuuttalande för Birgitta Lindén, 'Folk och Försvar'. ☆☆☆

Incidentberedskap

Ett stort antal ingripanden har skett till sjöss och i luften. Beredskapen innebär hög belastning på personalen.

ÖB anser att de nuvarande kraven på incidentberedskap för närvarande måste bibehållas. Tekniska förbättringar kommer att minska belastningen på personalen.

Flygförarutbildning

Civilt rekrytering av flygvapnets förare utgör fortfarande ett allvarligt problem. ÖB anser att snara åtgärder måste vidtas för att tillgodose såväl den civila luftfartens som flygvapnets behov av flygförare. Lämnade förslag har hittills inte beaktats.

Birgitta Lindén: "Vi börjar med framtiden och det försvarsbeslut som skall tas 1977. Hur sker planeringen?"

Eric Holmqvist: "Det blir ett riksdagsbeslut som omfattar hela totalförsvaret. Således också de bitar av samhället som tidigare inte har varit med i den långsiktiga planeringen. Man hade den här ambitionen redan före 1972 års försvarsbeslut, men planeringsmaterialet räckte inte till den gången." — (Se sid 3.)

B. L.: "Oljekrisen har gjort oss uppmärksamma på det ekonomiska försvaret och handelspolitiken. Vi handlar väldigt lite med öst och väldigt mycket med väst. Kan detta även tyra vår neutralitet i ett spånt läge och göra oss mer mottagliga för påtryckningar?"

E. H.: "Det är självklart, att vi i vår utrikes- och handelspolitik måste agera på ett sådant sätt, att vi bättre kan trygga vår försörj-

ning i en avspärringssituation. Vi försöker följaktligen på allt sätt uppmuntra handeln med öststaterna och har också nått resultat. — När det sen gäller beredskapslagringen av nödvändiga produkter, måste vi göra en så riktig avvägning som möjligt mellan de produktionsmöjligheter vi kan ha och möjligheterna att köpa och lagra produkterna."

B. L.: "Behövs en ny målsättning framöver?"

E. H.: "Sen 1972 och fram till nu finns det tendenser till avspänning, och vi hoppas att de ska bestå. Men jag vill betona, att avspänningen måste manifesteras under lång tid och med tydliga tecken, innan vi kan förändra våra anspråk på krigsmakten."

B. L.: "Var skall vi möta en fiende — långt ut eller nära kusten?"

E. H.: "Det är helt orealistiskt att tro, att vi skulle förfoga över sådana resurser att vi skulle kunna bestämma krigsskådeplatsen, om en stormakt skulle angripa oss. — Vårt försvar är defensivt och inriktat på ett försvar av landet. Vi måste följaktligen räkna med att om ett krig drabbar oss, kommer det att drabba oss hårt. — Men vi kommer samtidigt att ha stora möjligheter att slå till mot en fiende, som går mot våra kuster. Våra marina enheter, flygenheterna och arméförbanden kan betyda oerhört mycket, när de samverkar."

B. L.: "Skriften 'Värnplikt och folkförsvar' av Nils Sköld har diskuterats livligt. Hur skall man tolka skriften?"

E. H.: "Försvar måste bygga på hög teknologisk. Våra vpl kommer att kräva, att de ska ha utomordentligt bra vapen till sitt förfogande. Även Sköld är medveten om detta. — Min uppfattning är, liksom Skölds, att luft- och sjöförsvaret även i framtiden kommer att spela en stor roll i det svenska försvaret. Om vi ska ha en hög avskräckningseffekt, spelar det en stor roll, att vi har en hög teknisk utveckling. Värnplikten och utthålligheten behövs för den stora landarealen — vi är ett glest befolkat land jämfört med övriga västeuropeiska länder. Detta ger en särskild profil åt vår försvarsplanering. — Om vi ska kunna skydda oss mot luftlandsättningar och företag mot vår kust, måste vi i förväg skaffa oss ett bra kustartilleri och ha rörliga enheter. För att lösa vår krigsuppgift, måste följaktligen alla hjälpa till."

B. L.: "Hur skall civilförsvaret klara sina uppgifter i framtiden?"

E. H.: "Även om vi har goda utrymningsmöjligheter har vi ambitiösare än något annat land gått in för att bygga skyddsrum. Vi har gjort en omvärdering, som innebär en modifiering av utrymningen, men förbättrade möjligheter till skydd. Egnahemsområden och innerområdena i våra 14 största städer har hittills varit undantagna från plikten att bygga normalskyddsrum, men detta ska vi ta under omprövning."

B. L.: "Det är nu den enskilde, som står för sina egna skyddsrumskostnader. Det har uttalats önskemål om att pengarna i fortsättningen skulle tas innanför ramen av försvarsanslagen. Vem skall betala i fortsättningen?"

E. H.: "Självklart lägger vi inte några nya uppgifter på totalförsvaret, utan att det samtidigt får pengar för att lösa dem. Det är ännu inte avgjort, hur kostnadsfrågan ska lösas."

ÖB: HIT... MEN INTE LÄNGRE!

Försvarsbeslutet 1972 har medfört olika former av ambitionssänkningar för försvarsmakten och en RADIKAL OMPLANERING av vissa delar av verksamheten har inletts. Som en följd av detta har bl a mobiliseringsberedskapen ytterligare sjunkit. Den kan nu inte tillåtas sjunka ännu lägre! Detta konstaterar överbefälhavaren i den redovisning av verksamhetsåret 1973/74 som han nyligen överlämnat till försvarsministern.

Bland de negativa faktorerna för vår beredskap nämner ÖB bland annat den förkortade och i vissa fall helt inställda repetitionsutbildningen, som helt naturligt nedsatt förbandens användbarhet. Till detta bidrar även bristen på kvalificerat vpl-befäl och reservofficerare.

Särskilt inom armén kan behovet av reservofficerare inte tillgodoses. Det fattas i dag totalt 3.000 reservofficerare, som skall upprätthålla kompanibefattningar i krigsorganisationen. Vakansläget för kompani- och plutonofficerare är klart otillfredsställande,

medan däremot rekryteringen av regementsofficerare förbättrats. Betr sistnämnda kategori har vakanserna minskat för varje år. Den frivilliga rekryteringen till kompanibefäl är helt otillräckligt inom armén, vilket bl a beror på kollision med de civila studietermierna. ÖB ser mycket allvarligt på dessa problem och förutsätter förslag till omedelbara lösningar.

Betr befälsutbildningen av vpl, främst av plutonbefälslevernerna, har den förkortade grundutbildningen medfört allvarliga problem. ÖB delar arméchefens uppfattning att förbättringar för en ökning av utbildningstiden från 12 till 15 mån bör möjliggöras. Han betonar vikten av att arméchefens utredning av dessa problem ges prioritet.

◆ ÖB ser allvarligt på avtappningen av flygförare från flygvapnet till den civila luftfarten. Snara åtgärder måste här vidtas för att tillgodose både den civila och den militära sektorns behov av flygförare. De förslag om detta som lämnats har hittills inte beaktats, understryker ÖB.

ÖB påpekar att vpls ansvar för materielen under grundutbildningen är alltför bristfällig och anser att skadeståndslagens tillämpningar måste överses.

Antalet sjukskrivningar har åter ökat och bortfallet i övningsdagar har inom armén varit över 10 proc. ÖB uttalar oro över sjukfrånvaron och hävdar att förbandssjukvården måste ägnas stor uppmärksamhet. — (Men det är ju inte alltid det handlar om reel sjukdom...!)

Betr anda och disciplin inom försvarsmakten har denna varit god under repetitionsutbildningen, konstaterar ÖB.

◆ Ett stort antal ingripanden har inom ramen för incidentberedskapen ägt rum till sjöss och i luften. Den viktiga beredskapen innebär hög belastning på både personal och materiel. ÖB anser emellertid att nuvarande krav på incidentberedskap måste bibehållas och pekar på att tekniska förbättringar kommer att minska belastningen på personalen.

● ÖB har just testflygt Viggen. "En bra knarr, men vi har för få i försvarsmakten", önsketänker Red. att ÖB här säger...



foto: erik johannesson

ANDERS TH. CITERAS

Här nedan några intressanta avsnitt ur en artikel i tidningskollegan "Försvartjänstemannen":

Minskningen av försvarets köpkraft är inte något specifikt svenskt problem, säger försvarsutredaren Anders Thunborg. Alla länder — även supermakterna — har drabbats av att priset för försvarsmateriel och personalens lönekostnader sprungit i höjden . . .

Anders Thunborg sa detta vid en träff med försvarets fackförbundspress. (Själv höll Thunborg på att packa ihop sina saker på försvarsdepartementet, där han varit statssekreterare under en rad år. Han efterträds (se nedan) som statssekreterare av departementsrådet Ulf Larsson, utbildningsdepartementet. Thunborg blir ordf i den nya försvarsutredningen — som får parlamentarisk sammansättning — och skall dessutom "stå till utrikesministerns förfogande" — något som allmänt tolkas som att Thunborg på sikt är tänkt som efterträdare för Sven Andersson.)

Kostnaderna för personalen — såväl fast anställda som vpl — har stigit kraftigt i alla länder. I Sverige har lågökningslagen under de senaste åren kostat mycket på försvarssidan. Personalnedskärningarna i framtiden kommer inte enbart att drabba de civilanställda, menade Thunborg. Minskningen av antalet fredsadministrationer och översynen av de centrala staberna kommer kanske att leda till att även de militära befälskårerna krymps. — (Kommentar av FV-Nytt-red.: En ev sammanlagning av försvarsgrensstaberna, och därmed troligen även av dessas tidskrifter, känns hemskans olustigt . . .) — Problemet med den allmänna värnplikten är att den är dimensionerande. Har man allmän värnplikt så måste man varje år kosta på vpl-utbildning för alla vapenföra män, skaffa utrustning för alla och sätta upp så många krigsförband att alla får plats i organisationen.

Många länder söker nu vägar för att komma förbi den allmänna värnplikten som den ser ut idag. Inom NATO går tendensen mot yrkesförsvaret eller blandade värnplikts- och yrkesförsvaret. Storbritannien gick över till yrkesarmé för rätt många år sedan. USA gick över i fjol. I Danmark skärs utbildningstiden ner samtidigt som NATO:s krav på beredskapsstyrka tillgodoses genom att frivilliga anställs på två år eller mer.

Om USA inte gått över till yrkesarmé hade personalkostnaderna — som nu tar mellan 50 och 60 proc av budgeten — ökat till orim-

liga 75 proc inom några år. I Sverige ligger personalkostnaderna idag på exakt en tredjedel av budgeten.

Alla ansvariga politiker i Sverige vill stå vakt om den allmänna värnplikten. Men en del kan göras utan att man ändrar värnplikten i princip. Ett enkelt sätt skulle vara att friklara fler vid mönstringen. Men då kommer man farligt nära kategoriklyvning — ett begrepp som man vill göra allt för att undvika.

Andra metoder är att låta vissa vpl få sin grundutbildning inom billigare grenar av totalförsvaret, t ex inom civilförsvaret eller det ekonomiska försvaret. Antalet vpl kunde minskas genom att "taket" som nu går vid 47 år sänktes till 40 år. En sådan minskning skulle dock ge en ganska liten besparing idag, eftersom de äldre vpl oftast får ära gammal materiel, som de rörliga fältförbanden inte vill ha.

Den fjärde metoden skulle vara att öka differentieringen. Idag får vissa vpl göra 7,5 månaders grundutbildning, andra 12—15 månader. En ännu större differentiering vore möjlig om man samtidigt kompenserade dem, som får längre tjänst. Thunborg var inte främmande för tanken att vissa värnpliktiga skulle få den första utbildningen kortad ända till sex månader — så att man kunde grundutbilda två kullar om året på samma utbildningsanstalt.

Man träffar ibland på stor okunnighet i den svenska försvarsdebatten, säger Thunborg. Debatten mellan politikerna handlar inte om olika synsätt på försvaret, den handlar om nyanser som en Viggen-division eller en infanteribrigad mer eller mindre. De politiska partierna ligger ganska nära varandra när det gäller ekonomin. Skall vi gå in för ett helt annat försvar än vad vi idag (se "Ledaren" sid 3) krävs en helt annan ekonomisk ram för detta.

"Urholkningen" av det svenska försvaret måste sättas i relation till vad som händer runt omkring oss! — I alla försvarsstrukturer som vi diskuterar måste det bli en avvägning mellan allt dyrare kvalitet och kvantitet. På alla områden kan man inte höja kvaliteten, det blir då mycket få enheter kvar. När det gäller ett område som t ex FV så måste man dock hålla en hög kvalitativ nivå även i framtiden. Den troligaste ersättaren till Viggen är Viggen, enl Thunborg — alltså en modernare version där man tagit med den senaste tekniska utvecklingen på det elektroniska området. Kriget i Mellersta Östern i fjol visade klart behovet av kvalitet. 80 proc* av de plan israelerna förlorade var tämligen



● Anders Thunborg motionerande på FS (med öv Normellius). — Välkommen Ulf Larsson!

enkla Skyhawks, medan Phantom-planen med sofistikerade motmedel och störsändare klarade sig mycket bättre. ▼

* Red:s kommentar: Tyvärr något fel A. Th. Ca 65 proc av alla förlorade israeliska ATTACK-fpl var A-4 Skyhawk. Totalt sett utgjorde A-4-förlusterna ca 50 proc. Dessutom berodde dessa förluster inte enbart på sämre utrustning utan på den taktik israelerna initialt tvangs använda. — Israelerna förlorade något drygt 100 fpl i Oktober-kriget, arabsidan mer än 335. Utbildningen/pilotkvaliteten var också av avgörande betydelse. ■

ANDERS TH. AVLÖSES

Som t.f. statssekreterare i försvarsdepartementet har från 1 november departementsrådet i utbildningsdepartementet Ulf Larsson utsetts. Larsson är fil lic i historia. Han är 39 år och har varit anställd inom kanslihuset sedan 1963, senast som chef för enheten för skolväsendet, lärarutbildning och studiesocial verksamhet inom utbildningsdepartementet. Under åren 1959—61 var han ordf i det socialdemokratiska studentförbundet och under åren 1961—67 var han ledamot i Sveriges socialdemokratiska ungdomsförbunds verkställande utskott. Han är kommunalpolitiskt aktiv i Huddinge kommun, där han bl a varit v ordf i kommunstyrelsen. — Han har axlat Anders Thunborgs mantel och vi inom försvarsmakten hälsar honom välkommen med ett nyfikat undrande i ögonvrån. ■



► B. L.: "Viggen-filmen har visats i TV. Är det troligt att den har påverkat svenska folket i negativ riktning, när det gäller inställningen till försvaret?"

E. H.: "Jag tror inte, att det går in hos svenska folket, när man som i Viggen-filmen går till så våldsamma överdrifter. Här har man uppenbart gått in för ett misstänkliggörande av flygvapnets resurser och syften. — Men den debatt, som kommit i gång pga Viggen-filmen, IB-affären och Skölds bok hoppas jag kan leda till att allt fler engagerar sig i den försvarspolitiska debatten i stort."

B. L.: "Slutligen, har vi möjlighet att prestera ett uthålligt försvar, om kriget kommer?"

E. H.: "Den här frågan är väldigt viktig. Jag tror man ska akta sig för att ge en föreställning om det svenska folket som ett oerhört heroiskt folk, som älskar att gripa in och göra sin försvarspflicht. Krig är naturligtvis något fruktansvärt. — Men jag tror att med de förberedelser, som vi gör i fred både genom värnpliktutbildning, civilförsvarsutbildning och frivillig utbildning, i frivilligorganisationerna, har vi skapat de bästa förutsättningarna för ett uthålligt försvar som kan rädda människoliv." ■

TJRK MODERNISERAS

Regeringen beslöt i november att tillsätta en utredning som skall se över tjänstereglementet för krigsmakten (TJRK).

Reglementet gäller för hela krigsmakten och reglerar i många avseenden och ofta i detalj den dagliga verksamheten. Föreskrifterna i TJRK är av skiftande karaktär och spänner över stora områden. Många bestämmelser rör frågor som har nära samband med vad som brukar hänföras till privatlivet, t ex föreskrifter om klädsel, hälsning, personlig hygien m m. Åtskilliga föreskrifter för den fast anställda personalen griper vidare in på området för statstjänstemannalagsutövningen.

I direktiven till utredningen konstaterar försvarsminister Eric Holmqvist att sedan år 1960 (då TJRK fastställdes) har många och stora förändringar skett inom det civila samhällslivet, inte minst på utbildningsväsendets område. Bl a har skapats friare omgångsformer mellan lärare och elever. Detta förhållande har i sin tur påverkat ungdomens attityd till de militära formerna, vilka i många fall upplevs som otidsenliga. Värnpliktiga som fullgör sin grundutbildning har också riktat kritik mot TJRK för att det på många punkter inte står i samklang med moderna tänkesätt. Visserligen är de värnpliktiga bara en grupp bland många som berörs av TJRK.

Inom en försvarsmakt som grundar sig på allmän värnplikt och där en stor del av krigsorganisationen består av värnpliktig personal är bestämmelserna i TJRK likväl av särskild

betydelse just för denna personal. I direktiven erinrar försvarsministern vidare om att utvecklingen i samhället präglas av en fortgående demokratisering inom skilda områden. Under senare tid har uppmärksamheten i hög grad inriktats på att öka de anställdas inflytande över förhållandena på sina arbetsplatser. Motsvarande uppmärksamhet har också riktats på de studerandes inflytande över sina villkor. Viktiga åtgärder har vidare gjorts för att stärka konsumenternas ställning. Nyligen har lagts förslag som syftar till att öka de boendes inflytande över bostadsproduktionen och miljöutformningen.

Utredningen skall bl a mot denna bakgrund göra en total översyn av tjänstereglementet och därvid sträva efter att så långt det är möjligt anpassa föreskrifterna till motsvarande regler inom samhället i övrigt. Särbestämmelser för den militära verksamheten bör få förekomma endast i den mån de är nödvändiga för att upprätthålla krigsmaktens effektivitet. Utredningen skall särskilt inrikta sitt arbete på att föreslå föreskrifter för de värnpliktigas medinflytande och finna former för ett samarbete i företagsdemokratiska frågor mellan anställda och värnpliktiga.

Utredningen skall enl försvarsministerns direktiv bedriva sitt arbete i nära kontakt med berörda personalorganisationer och representanter för de värnpliktiga. Ordförande i utredningen blir rättschefen i försvarsdepartementet Carl-Ivar Skarstedt. Dessutom ingår en sakkunnig från finansdepartementet och en från försvarsstaben. ■

L-O Pettersson

Hur mäta kunskap ?

★ ★ *Det började med att eleverna klagade på "dessa tipsprov", som de misslynt döpt de sk flervalsproven till. Proven gav inte rättvisande resultat, ansåg de. Såsom under skolchefen ansvarig för att eleverna både behandlades och bedömdes rättvist, måste markchefen (= författaren) göra något åt detta. Det blev en liten enmansutredning, vars resultat torde ha allmänt intresse: många är de i flygvapnet, som sysslar med elever utsätts för kunskapsmätningar. FLYGVapen-NYTT bad major F. PAUL JOHANSSON berätta och exemplifiera. ★ ★ ★*

Den lilla utredningen gjordes i anslutning till undervisningen i det ämne författaren själv var lärare i, militärhistoria.

Eleverna (48 stycken) i en GFU-omgång (GFU = grundläggande flygförarutbildning) fick vid kursens början ett skriftligt prov, som bl a borde visa att de nästan inte kunde någonting alls i ämnet. Vid kursens slut fick de samma prov, vilket nu förhoppningsvis bl a borde upplysa om att de kunde en hel del.

Provutformningen. — Båda proven bestod av två delar. Den ena delen innehöll endast kortsvarsfrågor, se exempel nedan. Den andra delen hade samma frågor men var utformad som flervalsprov. Svartalternativen var antingen hela svar enl typ 1 nedan (28 elever) eller värderingar av fråga plus svar omformulerat till påstående enl typ 2 nedan (20 elever). Varje elev besvarade alltså samma fråga två gånger — den ena med sk kortsvar (ett eller ett fåtal ord), den andra genom alternativval. — Några exempel:

Kortsvarsfråga.

Varför var Gotland så lätt att besätta för ryssarna 1808? Rätt svar: "Ön var oförsvaret" eller synonymt, ger en poäng. — **Flervalsfråga typ 1.** Varför var Gotland så lätt att besätta för ryssarna 1808? Markera rätt alternativ:

- ◆ Ryssarnas trupp var fem gånger så stor som den svenska.
- ◆ Ön var oförsvaret.
- ◆ Tyskarna angrep samtidigt.
- ◆ Gotland svalt pga avspärning.
- ◆ Kommandanten sålde ön till ryssarna.

Rätt svar ger en poäng.

Flervalsfråga typ 2. Värdera påståendet: Gotland var så lätt att besätta för ryssarna 1808, därför att ön var oförsvaret.

- ◆ Vet, att påståendet är rätt.
- ◆ Vet inte.
- ◆ Tror, att påståendet är fel.
- ◆ Vet, att påståendet är fel.

"Vet inte" ger 0 poäng, "tror"-alternativen ger +0,5 eller -0,5 poäng, ytteralternativen + 1 eller -1 poäng.

Uppläggnings. Den andra provdelen, flervalsdelen, fick eleverna se först när de lämnat fram svaren på den första delen, kortsvarsdelen. Med motsatt ordning skulle de valda alternativen på flervalsdelen kunnat användas som svar på kortsvarsdelen. Någon möjlighet att komplettera kunskaperna mellan de båda provdelarna fanns inte. Hela provet genomfördes under lärarövervakning en och samma timme.

Tiden mellan provet vid kursens början och provet vid dess slut var ca tre

månader. Frågorna på första provet bör därför ha varit glömda till andra provet, helst som eleverna inte visste, att samma frågor skulle komma på nytt och att associationsbakgrund till frågorna första gången inte fanns. För säkerhets skull innehöll dock andra provet ett antal extra-frågor som kontrollanordning.

Resultat av första provet.

— Kortsvarsdelen av första provet gav genomsnittligt 3 proc rätta svar. Det får anses vara en rimlig siffra med tanke på att (för att anknyta till exemplet ovan) max en elev torde ha vetat, att Gotland överhuvudtaget var ockuperat av ryssar våren 1808. I provets flervalsdel blev antalet rätt på typ 1 30 proc (efter sk gissningskorrektion). Typ 2 gav 10 proc rätt.

Mätning vid ett och samma tillfälle av en och samma — i det närmaste obefintlig — kunskap gav alltså tre högst olika resultat beroende på metoden för mätning. — — Var mätmetoderna oantastliga, måste det ha varit olika saker, som mättes. Mättes verkligen just vad som menas med kunskap, måste mätmetoderna antastas.

Resultat av andra provet. — På andra provet, slutprovet efter genomgången kurs, gav kortsvarsdelen 80 proc rätt i genomsnitt. Flervalsprov typ 1 fick 90 proc rätta svar, typ 2 ungefär samma som kortsvarsdelen.

Vill man som lärare visa upp särskilt fina resultat av sina undervisningsmödor, bör man tydligen välja flervalsprov typ 1. Även som elev skulle man kanske i vissa fall föredra den provtypen — den ger ju bästa resultat, oavsett om man fått utbildning eller inte. Åtminstone enl denna undersökning.

◆ **Individuella resultat.** — Vida intressantare är emellertid hur de individuella resultaten blev. Vid militära skolor har man i allmänhet två primära mål för kunskapsmätningar. Nämligen att konstatera dels om eleven har tillräckliga kunskaper för godkännande, dels hur hans kunskaper är jämförda med de andra elevernas. (Utgångsordningen!)

Rangkorrelationsuträkning visade att sambandet mellan placering på kortsvarsprov och typ 1-prov var ... obe-

flintligt! (+0,07, icke signifikant.) Den på kortvarsprovet sämste hade delad förstaplacering på typ 1-provet!! Nog hade eleverna anledning att ifrågasätta.

Provtyp avgör utgångsordning. — Mellan kortvarsresultat och typ 2-resultat fanns det ett samband i rangordningen på +0,6, med mindre än 2 proc sannolikhet att detta berodde på en slump. Men rangordningen var även här mycket olika vid de båda mätningarna för många elever. — När någons utgångsordning från en kurs diskuteras, finns det tydliga skäl att fråga vad för typ av prestationsmätning den grundar sig på.

Flervalsprovs fördelar. — Fördelen med flervalsprov (objektiva prov kallade) är att de är mycket lätta att rätta och att rättningen blir absolut rättvis. Detta må tjäna till tröst för den ambitiösa och duktige elev, som placerar sig bland de sista i utgångsordningen, sedan han utsatts för dessa objektiva prov. För det kan väl inte vara så, att den som vet att gotlänningarna med påkar och liar beredde sig att vid Ejmunds möta ryssarnas eldhandvapen, och på ett kortvarsprov skulle skrivit det, men på flervalsprovet inte fann något helt passande alternativ... att det är han, som är den verkligt okunnige? För att nu antyda en av flera tänkbara orsaker till olikheterna. — Den marknadsföringsmässigt väl valda beteckningen på en motsats till "objektiva prov" är "essäprov". En provteoriterminologisk fitness!

Samtal med mr Multiple-Choice. — Något uppbragt av minitredningens resultat sökte författaren upp mr Multiple-Choice för att få frågan belyst. Följande samtal utspann sig.

Mr M-C: Du är alltså negativ till dessa flervalsprov, som är så behändiga, att to m en dator kan sköta rättningen åt en.

Förf: Ja, helt. Och jag tycker att den här undersökningen ger mig fullgoda skäl.

M-C: Men inte kan du dra slutsatser på ett så obetydligt underlag. Statistisk signifikans kräver för det första en betydligt större population.

F: Hm, för all del, men ett statistiskt håll-

bart system — om nu flervalsproven har den kvaliteten — är ju värdefullt, om det inte fungerar i den lilla enheten.

M-C: ?

F: Jag menar, att det är en väldigt liten tröst vid t ex ett flyghaveri, att den omkomne hade fullt godtagbara kunskaper enl en flervalsmätning... om ett kortvarsprov hade röjt de brister, som orsakade haveriet och kunnat föreby...

M-C: OM ja. Men jag hävdar bestämt, att flervalstypen ger en fullt adekvat exponering av kunskapsnivån.

F: Hur förklarar du då de väldiga skillnaderna enl den här undersökningen?

M-C: Förklaringen är trivial. Provet har inte varit rätt konstruerat.

F: Jag har författat frågorna förutsättningslöst och gjort mitt bästa för att uppläggningsen inte skulle bli tendentiös och utgången given på förhand.

M-C: Very impressed. Men har du gjort tillräckligt noggranna distraktoranalyser?

F: ? ? ?

M-C: Har du inte undersökt på matematisk väg, att svarsalternativen är lämpliga? Alla måste ju bli lika troliga för den okunnige. Jag slår vad om att flera, kanske de flesta, av dina frågor inte skulle klara en vetenskaplig testning.

F: Hur kan du vara så säker på det?

M-C: Jo, det är så förstår du, att inte ens den som liksom jag ägnat år åt den här problematiken kan konstruera ett riktigt flervalsprov s a s på fri hand. Det krävs ett fantasiskt arbete och en mängd analyser, innan man rent empiriskt kommer fram till ett perfekt prov. Men då är det också perfekt, som sagt. Och du har alltså inte ens gjort en distraktoranalys. Tillåt mig säga HA. Och split-half-metoden...

F: Jaså, nja, tja... fast jag såg förstås på det första provet...

M-C (muttrar): Biseriell korrelationskoefficient. Aktiv kunskap.

F: ... att bära 4 proc av alla alternativ helt saknade röster, så tokiga kan de väl...

M-C: Dessutom är det med förlov sagt litet löjligt att komma med 16 frågor...

F: 18!

M-C: 18 frågor och påstå att... asch, barockt är det... HUNDRAARTON borde det varit. Även solen har sina fläckar och 18 frågor täcker inte ens en fläck och ger definitivt ingen helhetsbild av solen.

F: Jag struntar i solen och dina helhetsbilder. Om en elev tror, att han kan hålla 210 km/tim i svängen till finalen i st f 250 stallar han, viker sig och går i backen. Det hjälper varken honom eller någon annan, att han hade rätt på nästan alla 118 femvalsfrågorna, varav 20 proc gratis pga slumpen och däribland 250 km/tim-frågan. Ett kortvarsprov hade inte lurat divisionschefen.

M-C: Om du ändå kunde låta bli att blanda in liv och död i den här frågan.

F: Nej, så sannerligen jag kan. Våra prov i väderlära, materielkunskap, flygfysiologi, flyginstruktion, luftnavigation och andra ämnen är till både för en rättvis betygssättning och (inte minst) för att eleven skall dokumentera, att han har kunskaper, som ytterst kan ha betydelse i liv-död-sammanhanget. Bl a.

M-C: Men de civila certifikatproven...

F: Allmäntflyget som säkerhetsföredöme... bah! Men tack, innan vi kommer alldeles från ämnet, för din beskrivning av en flervalskonstruktörs vedermödor. Ett bättre argument mot flervalsprov har jag sällan hört.

M-C: Är du arbetskygg?

F: Nej, inte speciellt. Då skulle jag inställa kampen och glida med i den här modevågen, som flervalsproven nog mest är. Men om det är så svårt att konstruera ett rättvist flervalsprov, hur skall då vi enkla människor ute på fältet klara av det? Och hur många elevkullar

skall offras och behandlas orättvist, innan det perfekta flervalsprovet är klart? Om inte 18 års pysslande med praktiskt-pedagogiska frågor...

M-C: Där fick du sagt det. Men en dumbom är en dumbom hur lång s k erfarenhet han än får. Och en begåvad person som inte är förblindad av konservatism tillgodogör sig de 18 årens erfarenheter på den halvtimme det tar att redogöra för dem.

F: Ack, denna ungdom! Får jag föreslå ett nytt möte om låt oss säga 18 år i den här frågan.

M-C: Jo tack, om du inte är ännu gaggigare då. gubbstrutt.

F: Det perfekta flervalsprovet i militärhistoria, som du kanske har lärdigt då, kan nog liva mig. På återseende.

◆ ◆ Följden blev mycket restriktiva anvisningar betr användningen av "objektiva prov" vid flygskolan.

F Paul Johansson



● Vid Kungl Krigsvetenskapsakademiens årshöglid 1974—11—12 (den 178:de) delade kung Carl XVI Gustaf ut belöningar ur Albergerska fonden för stödjande av Sveriges försvar. På bilden gratulerar konungen major F Paul Johansson, FOA, till 6.000 kr och minnesmedalj för betygssystem i flygning (beskrivet i FV-Nytt 1/73), kapten Stig Sundvall, luftvärnet, och byrådirektör Erwin Ek, FMV-F, bidrar sin tur. Byrådirektör Ek fick 4.000 kr och medalj för "värdefulla insatser för att öka funktionssäkerheten i flygburna system". Den fjärde belönade var generalmajor Bengt Liljestrand, FN i FN-tjänst.



Bild A ▲ Bild B ▲

FV-fotograf – Sverige-pionjär

☆☆ Det är i år 40 år sedan de första flygbilderna på infraröda plåtar togs i flygvapnet, troligen så även i Sverige. Detta skedde vid F5 (dåvarande benämning Flygskolkåren) i Ljungbyhed. Pionjärfotograf 1934 var den fotokreative FRITIOF HALLSTRÖM. Det skrevs vid den tiden mycket i fototidskrifter om infrafotogra-

fering, om dess egenskaper att genomtränga dimma och dis bl a. Hallström lyckades intressera sin fotografiöfficer, dåvarande kaptenen Lars Gösta Hägglöf, för prov av sådan fotografering. Men det var inte bara att ladda med infra-plåtar och så iväg och fotografera. Förutom IR-plåtar måste man ha ett svartfilter att sätta framför objektivet på kameran. FV:s flyghandkamera på 30-talet var HK1, en kamera i formatet 13×18 med ett objektiv på 3,5. Den var försedd med ridåslutare med fasta springor för exponeringstiderna 1/90, 1/80, 1/360 och 1/750-dels sek. ☆☆☆

När alla förarbeten var klara startade vi med en Fokker den 7 maj 1934 med kn Hägglöf som förare och mig själv som fotograf. På en höjd av ca 4.200 m tog jag så den första bilden. Vi befann oss då något väster om Munkarp. Den närmaste hussamlingen på bild A är staden Esiöv och lite längre bort något till vänster ses Lund. Man ser också konturerna av den skånska sydkusten med Skanör och Falsterbo udde. Vädret var fint, fullt solsken. Men ändå rådde soldis, så jag kunde inte med blotta ögat se ända till Lund. Det kan tilläggas att det var riktigt kallt där uppe och att man hade svårt för att andas i ett öppet flygplan på 4.000 m höjd. — Efter landning och framkallning av plåtarna var glädjen stor för oss båda för det lyckade resultatet.

Några veckor senare, den 15 juni, gjorde vi en ny flygtur. Denna gång riktade jag kameran mot väster. Bild B är också tagen på ca 4.000 m höjd. Vi ser Landskrona, Ven och Själland samt kuststräckan norrut Helsingborg—Kullen. "Bomullstussarna" på bilden var i verkligheten kraftiga molnformationer.

Ja, detta var de två första infra-bilderna som knäppts för vårt svenska flygvapen. Infrafotograferingen finns enligt uppgift beskriven av professor Arvid Odenerantz i Nordisk familjebok, i upplagan från mitten av 30-talet."

Så slutar vår sagesman, F5:s förre fotograf, Fritiof Hallström, vars stora, övriga fotoproduktion från F5:s flygverksamhet på 20-, 30, och 40-talen inte bara utgör nostalgiska tidsglimtar utan även har digniteten av oskattbar kulturhistoria! ■



● Fritiof Hallström

Fritiof Hallström själv minns och berättar för FV-Nytt: "Vi köpte in erforderliga IR-plåtar 13×18 och ett svartfilter till flygkameran. För egna medel köpte jag liknande plåtar och svartfilter till min 10×15 kamera. Med denna började jag experimenten på marken. Det visade sig då att med bländare 3,5 behövdes en exponering av absolut inte kortare tid än 1/50-sek. Jag fick tillstånd av kn Hägglöf att ändra springan på flygkamerans slutare så att den motsvarade denna exponeringstid.

! Denna till sitt innehåll granna flygbild togs i somras från ett spaningsflygplan (typ S 32 Lansen). På Salvorev (44 km norr om Fårö fyr, norra Gotland) upptäcktes inte mindre än 97 sälar. Då Östersjö-sälarnas livsmöjligheter diskuterats ganska mycket de senaste åren känns bilden aktuell. Alltså inte bara en nyårshälsning från ett sommarparadis. (Bilden har även översänts till Naturvårdsverket.) — Förare i flygplanet var lt Sven-Bertil Löw med navigatör lt Jan Andersson i baksits. Bägge från 5.div/F11. — 'Well done'!



ÄR'E DAX NU IGEN?

- ☆☆ Förkylningssjukdomar/s k övre luftvägsinfektioner drabbar oss alla med jämna mellanrum — den flygande personalen icke undantagen. Det bästa försvaret mot obehaget av förkylningar är sömn, rätt föda, regelbundna måltider och en god fysisk trim. Samt C-vitamin... en masse! ☆☆☆

De övre luftvägsinfektionerna orsakas av virus, som i sin tur framkallar akut inflammation i slemhinnorna. Irritationen, slemavsöndringen och svullnaden ger upphov till sådana symtom som ont i halsen, rinnande näsa och huvudvärk. Om infektionen går upp i bihålorna utvecklas en s k sinusit — ofta medförande morgonhuvudvärk. Om infektionen går ner mot stämbanden blir resultatet att man tappar rösten, blir hes. Om den går ner i lungorna, framkallar den bronkit med hosta, ont i bröstet och pipande andning. Sjukdomsprocessen ger sig vanligen till känna genom feber, värkande muskler, nedsatt aptit och allmän olust/orkeslöshet. Men inte alltid.

De virus, som kan framkalla dessa infektioner, finns alltid i näsan och strupen. Infektionerna hålls emellertid tillbaka av de vita blodkropparna, som strävar efter att förstöra bakterier och häri-genom skydda vävnaderna. När individens motståndskraft är nedsatt, blir dessa försvarande blodkroppar svaga och en infektion, t ex en förkylning, kan då lätt bryta ut.

Under det första skedet deltar vanligen stora slemhinneområden inom olika delar av luftvägs-systemet på en gång. I de flesta fallen läker dessa förändringar relativt snabbt ut, men av och till blir en "rest" av inflammationen kvar inom ett lokaliserat område som en varig fortsättning av den infektiösa processen. En virusinflammation kan således bana väg för en senare bakteriell dito. Det är under det senare, bakteriella, stadiet som flertalet av våra akuta, variga ögon-, bihåle- och svalginfektioner uppstår.

Om inte besvären avtar efter 3—4 dagar kontakta en läkare. Han brukar då ge avsvällande och sekretionshämmande näsdroppar för att reducera risken för komplikationer från bihålorna och öronen, för att minska den besvärande nästäppan och "rinnsnuvan". Alla preparat är bra under förutsättning att de innehåller ett verksamt slemhinneavsvällande medel. **Näsdroppar får aldrig användas under längre tid än 14 dagar.** — Har den akuta snuvan — med eller utan behandling — inte gått över på dessa två veckor har man anledning misstänka komplikation från näsans bihålor. Värk **behöver inte** förekomma.

För flygning gäller: Ingen flygning under de två första stadierna... och givetvis inte om någon komplikation tillstött. Genom slemhinneansvällning i näsan, mellanöronen och näsans bihålor försvåras eller förhindras den normala luftcirkulationen inom dessa håligheter. — Återgång till flygning kan approximativt bestämmas till en tidpunkt då inflammationen med säkerhet avklingat;



näsandningen återställd, slembildningen från näsan sparsam (utan gulfärgning) eller helt upphört samt normalisering av öronens och bihålornas tryckutjämningsmekanism. — Din flygläkare bör tillfrågas, hållas underrättad.

Otillräcklig sömn, slarviga matvanor, tobaksrökning och nedsatt fysisk kondition är de vanliga orsakerna till nedsatt motståndskraft. Om man blir kall minskar motståndskraften ännu mer och lika illa är det om man befinner sig i rum med torr luft, något som tyvärr ofta förekommer i moderna hus.

◆◆ Det bästa försvaret mot förkylningar är alltså sömn, regelbundna måltider, rätt sorts mat och god fysisk kondition. Anpassa klädseln utomhus efter vädret och skaffa luftfuktare till rum med alltför torr luft. — Ät också gärna mängder med C-vitamin, man kan aldrig få för mycket därav. C-vitamin, som bl a finns i citrusfrukter och i tablettform, är en bra profylax mot förkylning! Detta hävdar inte bara nobelpristagaren Linus Pauling. (Bara käka på, det skall säkert gå, med C-vitamin, mat, sömn och fysisk kondition, fyra mediciner i regelbunden portion.) — Lycka till! Gott Nytt! ■

FS/Fh-fackred.

FLYG INTE MED FÖRKYLNING!



**F15
flyger
Viggen**



**God
forts
1975**