

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. Pionjruppgiften 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 arvskitte 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 arvskitte 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 kvinnostriden 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 avsuttna 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

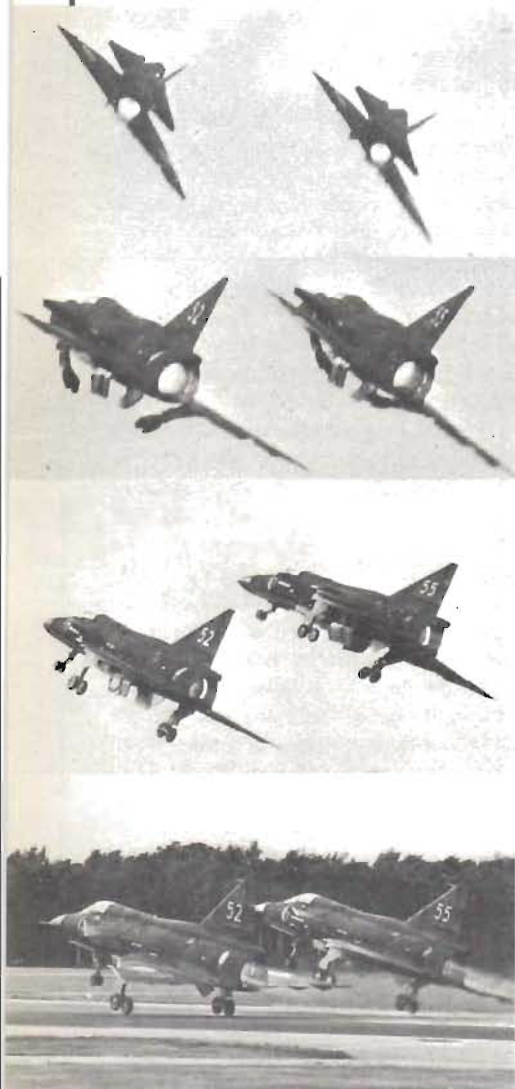


foto: jahn charleville



- 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 bister 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. Stridsmålade och fältmässigt utrustade smyger vakt-soldaten "i busken" runt våra radar- och stril-anläggningar tillsammans med en våldresserad 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 Viggén. 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 Viggén**s prestanda och kvalitet visade sig motsvara FV:s/våra högt ställda förväntningar. Förarna hyser fullt förtroende för Viggén!

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 hundscola i Solletteå. 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 vckoprogrammen 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 åsytts 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.

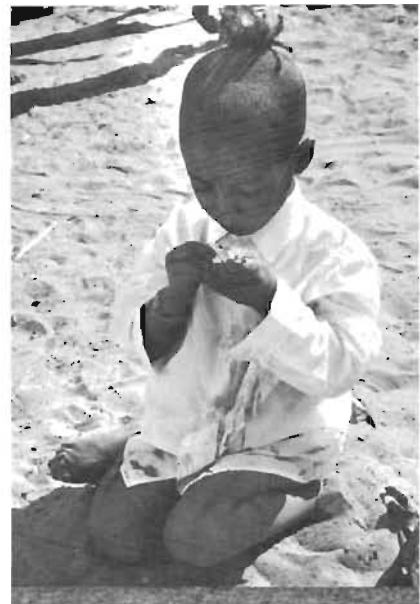


foto: erik lundgren

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 grek-cyprioter 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 erhöll 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 mörkret + egen fpl-belysning. — Dagen därpå kunde barnen samlas för måltid, bl a av kondenserad mjölk. Mat är lyckat!

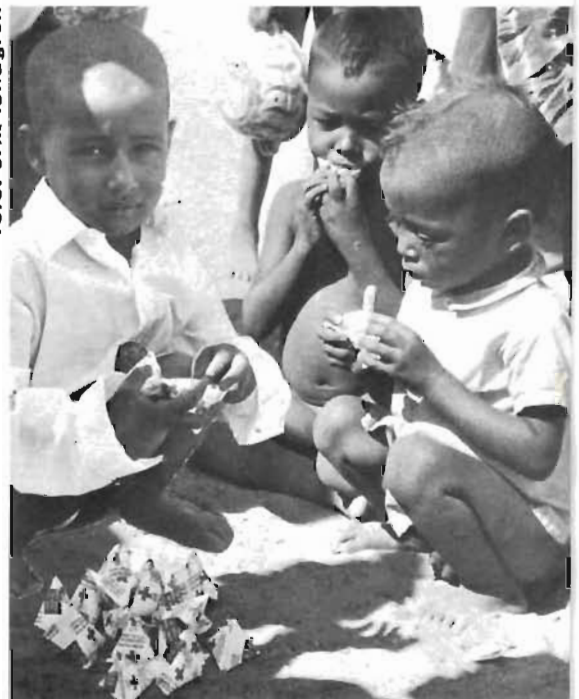


foto: erik lundgren

● 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.



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 kaserbyggnader, 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 förbundet 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.



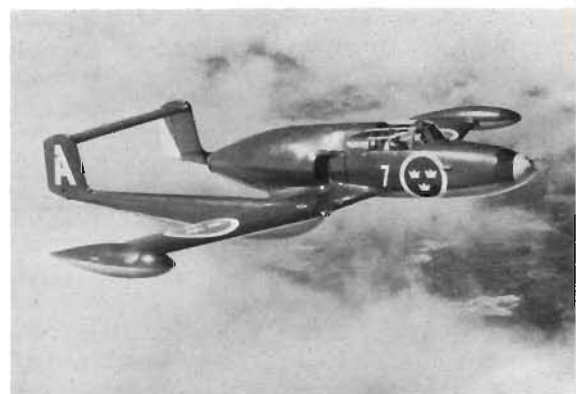
Få utlänningar ...



B 18 B



A 21



A 21 R



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



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

Påföljande sommar började flottiljen ombeväpnas till SAAB-byggda B 17 och blev nu lätt bombflottilj. Personalen omskolades till "störbombare", 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 to 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 Väneren, 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

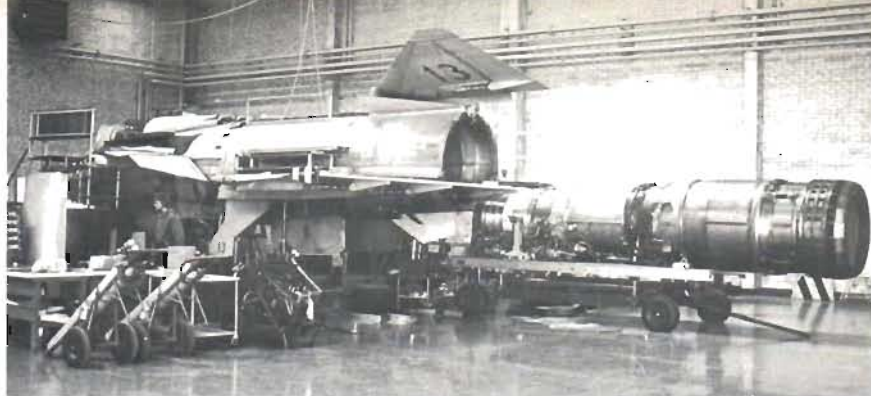
☆☆ Ombeväpningen till AJ 37 Viggen har för materielavdelningen vid F7 medfört många problem och bekymmer, men även glädjeämnen. Om dessa specifika 37-problem har vi de senaste åren berättat för alla som så önskat; vi kan inte klaga på intresset. Något studiebesök varje dag som regel. ☆ 37-tjänsten på 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 uppåtsträvande 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.

Repetitionsutbildning 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 tex blivit till en tradition att chefen för flygstaben medverkar vid varje kursomgång för att informera om flygvapnets framtida utveckling.

Även **civillförsvaret** 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.)

I ncidentberedskap.

— 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, fallskärmshopparutbildning 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 fallskärmshopparutbildning). 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