

Årsga Elektronikhistoriska Förening  
www.aef.se

674



# ***FLYGVAPEN NYTT***

NR 5 1967

med **VÅRDKASEN**





## NÄR KOMMER NÄSTA NUMMER?

Nr	Manusstopp	Utgivningsdag	Motto för fototävlingarna
1	15/1	8/3	"Min bästa bild"
2	6/3	29/4	Helikoptertjänst
3	18/4	13/6	Rekrytering
4	8/8	30/9	Förbandets flygplan
5	10/10	5/12	Flottiljintendenten

# FLYGVAPEN NYTT

## i nnehåll

Ledare: Pensionsåldern	3
Krigssjukvård i Israel	4
Från vår läsekrets	7
Militärmusik-festival	7
1944 och beredskapen	8
Utbildning för lottor	13
Militärassistenten — en viktig kugge	14
Ett flygmuseum växer fram ...	16
Sk 14	17
Morgondagens R.A.F.	18
Hänt vid flottiljerna + sport	21
<b>KONTAKT MED FLYGSÄKERHETEN</b>	
Problemet rullsträckan	26
En medicinsk varning	30
Nödsyrgasinstruktion	32
FS/Press — en presentation	34
Fototävlingen	35

● Ansvarig utgivare  
Generalmajor C H NORDENSKIÖLD

● Redaktion:  
Major ARNE ANDERSSON  
Stabsredaktör LENNART OLANDER  
Stabsredaktör JAHN CHARLEVILLE

● Redigering och lay-out:  
JAHN CHARLEVILLE

Bidrag  
från läsekretsen välkomnas.

● Redaktionen förbehåller sig rätten att redigera allt material.

Återgivande  
av textinnehållet i Flygvapen-Nytt medges  
— källan önskas i så fall angiven.

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

AB Öpe-tryck, Östersund 1967

**F**ör att utreda frågan om utnyttjandet av äldre militär och civilmilitär personal tillsattes 1963 en utredning som antagit namnet Militära tjänstgöringsåldersutredningen (MTU). Till MTU har uppdragits att även verkställa översyn av behovet av befäl i flygvapnets freds- och krigsorganisation (flygvapnets befälsutredning). En stark anknytning finns emellan behovet av befäl och personalens pensionsåldrar. I befälsutredningens program ingår f n en serie besök vid flygvapnets förband och utbildningsanstalter. Som information för den personal som berörs av besöken följer här chefens för flygvapnet principiella inställning till frågan om pensionsåldrar för flygvapnets personal.

Flygvapnets befälskader är uppbyggd med utgångspunkt från att all personal på aktiv stat skall ingå och fylla uppgifter i krigsorganisationen. Av statpersonal finns sålunda inte några tjänstemän som enbart har avsetts för befattningar i fredsorganisationen och som då flygvapnet organiseras för krig ej tas i anspråk. Eftersom de vapensystem som flygvapnet består av är komplicerade och kräver lång utbildning och kontinuerlig träning av den personal som skall se till att de fungerar är det nödvändigt att en stor del av i flygvapnets krigsorganisation ingående personal utgörs av sådan som är på aktiv stat. Det rådande förhållandet motiveras av krav på grundliga yrkeskunskaper och ej av behov av instruktörer för utbildning av flygvapnets värnpliktiga.

På dem som skall ingå i krigsorganisationen måste ställas vissa minimikrav på fysisk spänst och psykisk vitalitet. Kravet på fysisk spänst är störst beträffande personal som ingår i flygförband och i basorganisationen. Men på alla — oavsett vilka befattningar de bekläder i krigsorganisationen — måste ställas det kravet, att de kan delta i sådan strid som kan behöva genomföras vid försvar av arbetsplatsen — denna må vara en flygbas, en verkstad, en radarstation, en luftbevakningsstation eller en ledningscentral. Kravet på psykisk vitalitet och förmåga att motstå stress är lika stort inom alla enheter i organisationen.

Det är klarlagt att den fysiska spänsten avtar med ökande ålder. Detsamma gäller förmågan att motstå psykisk belastning. Individuella variationer förekommer. De positiva (för åldern ovanligt god fysisk respektive psykisk status) minskar snabbt i antal med ökande ålder, medan de negativa relativt sett ökar. Valet av pensionsålder för personal i krigsorganisationen måste ske mot bakgrund härav.

Det kan hävdas, att en tjänsteman med hänsyn till statens intressen bör kunna utnyttjas i statens tjänst så länge som hans arbetsförmåga medger. Därigenom nedbringas man statens kostnader för personalens pensionering. En så-

dan lösning av pensionsfrågan kan vara motive-rad med hänsyn till rent statsfinansiella intres-sen. Mot statens naturliga strävan att utnyttja personalen så länge som möjligt står de krav som det moderna kriget och den tekniska ut-vecklingen ställer på individen. Dessa krav mo-tiverar i stället en låg pensionsålder trots att detta ifråga om pensioneringskostnader medför ökade utgifter för staten. I statens intresse lig-ger sålunda icke endast att nedbringa pensione-ringskostnaderna utan även att skapa och vid-makthålla ett effektivt försvar. Den minskning av pensioneringskostnaderna, som kan vinnas t ex genom att höja pensionsåldrarna, måste vä-gas mot konsekvenserna för försvarets effekti-vitet. Nuvarande pensionsåldrar innebär i dessa avseenden en kompromiss.

Generellt bör gälla att effektivitetssynpunk-ter bör vara i första hand avgörande, när man fastställer pensionsåldersnivån för olika tjänste-kategorier. För militära befattningshavare torde detta krav vara speciellt framträdande med hän-syn såväl till det ansvar för personal och dyrbar materiel, som åvilar militär och civilmilitär per-sonal i befälsställning, som till den snabba ut-vecklingen på krigsteknikens område, vilken ställer allt större krav på personalens vitalitet. Ett pensioneringssystem för militär och civilmili-tär personal bör därför vara grundat icke endast på strävan att kunna utnyttja personalen så länge arbetsförmågan det medger utan även på omsorgen om försvarsorganisationens effekti-vitet. Därvid måste också organisatoriska problem beaktas. Sådana problem är exempelvis pensio-neringssystemets inverkan på krigsorganisatio-

## Pensionsåldern

nen, befodringsförhållandena och därmed på rekryteringen m m. Samtidigt som i första hand effektiviteten tillgodoses bör även personliga hänsyn beaktas. Därmed avses närmast, att var-je medborgare borde få tillfälle att på äldre da-gar, men innan hans arbetsförmåga helt förbru-kats, inrätta sin tillvaro efter vad han själv fin-ner för gott.

Chefens för flygvapnet främsta uppgift är att svara för att flygvapnet vid ofred skall kunna lö-sa de uppgifter för landets försvar som ålagts vapnet. Av väsentlig betydelse är härvid att flyg-vapnets personal har de fysiska och psykiska kvalifikationer som krävs för att i en sådan si-tuation motsvara de krav, som landet med hänsyn till på flygvapnets vapensystem nedlag-da kostnader har rätt att ställa. Chefen för flyg-vapnet är ej beredd att biträda, att pensionsål-dern för i flygvapnets krigsorganisation ingåen-de personal höjs och därigenom begränsar vap-nets möjligheter att i krig lösa sin uppgift. ■

ULF BRANDT, 1:e flygläkare vid flygstaben, redovisar nedan sina intryck från ett studiebesök i Israel 23—28 juni i år.

Genom tidigare kontakter med israeliska flygläkarkolleger kringgicks snabbt de byråkratiska skären. Under en vecka delgavs jag frankt och i lämpade avsnitt hur man organiserat sin krigssjukvård (enligt en plan som dessbättre aldrig i sin helhet behövde verkställas) samt de mycket färskas erfarenheterna från nyligen utstagna krigshandlingar, som redan hade sammanställts vid en "debriefing". De tre viktigaste stridsområdena besågs liksom flera stora krigssjukhus. I det stora hela fick jag slutligen en god översiktsbild av en situation, som israelerna tydligen utan större svårigheter lyckats bemästra.

#### ISRAELISK REALISM

I en inhemsk diskussion som gäller omställningen från fred till krig av sjukvårdsresurserna bör dessa informationer vara av värde även för andra än läkare, och personer utan anknytning till försvarvet. Skillnader i klimat, levnadssätt osv är uppen-

stor som i vårt eget urbaniserade land.

Totalförsvarstanken har sedan landets tillblivelse som en av omständigheterna framkallad nödvändighet genomsyrt krigssjukvården och dess planering.

Vid ett krigsutbrott ställs de samlade sjukvårdsresurserna, de stats-, kommun- och LO-ägda sjukhusen samt all läkar- och sköterskepersonal till det allmännas tjänst genom vad man skulle kalla en "katastroflag". En upptrappning beräknades dock ske med hänsyn till läget och stridshandlingarnas omfattning, och endast vid en maximalt kritisk situation bedömdes alla samhällets resurser behöva tas i bruk.

#### PATIENTER PRIORITERADES

Denna lag behövde alltså inte tillämpas men det kan nämnas att en utrymningsplan förelåg för samtliga sjukhus. Enligt denna prioriterades varje inläggande patient med hänsyn till sjukdom och tillstånd. Vid

Den 22 juni, alltså någon vecka efter det dramatiska "korta kriget" i mellersta Östern, reste jag med ett av flygvapnets transportflygplan till Cypern och tog mig därefter över till Israel — i avsikt att på ort och ställe inhämta informationer om hur ett undergångshotat litet land mött en mycket kritisk katastrofsituation.



bara, men israelisk realism, kompetens och okuvlig vitalitet har säkert mycket att lära oss, även om i vårt fall premisserna värme, vattenknapphet, ökenområden samt ständigt krigshot måste utbytas mot köld, skogsvidder samt, genom mångårig fred, avtrubbad verklighetskänsla och sökande överorganisation.

Om man kvarhåller alla skillnader finner man i Israel samma långt drivna effektivitet som hos oss. Genom förekomsten av mycket stora städer — som tillsammans omfattar mer än hälften av befolkningen — är sårbarheten för luft- och robotanfall lika

en väntad tillströmning av krigsskadade skulle denna prioritering ligga till grund för en förflyttning av "fredssjuka" till hemmet eller till en hastigt upprättad vårdlokal (skola, församlingslokal el dyl). I en katastrofsituation beräknade man, att på detta sätt utrymma upp till 80 procent av de "fredssjuka" och därigenom tillförsäkra de krigsskadade — civila och militärer utan åtskillnad — den effektivaste intensivvården.

Utöver de civila anstalterna finnes på skilda håll och långt utanför städerna stora baracksjukhus med upp till tusentals sängar och fullgoda

vårdmöjligheter, vilka anlagts under senaste kriget 1958. Tel Hashomer, intill Tel Aviv, är ett exempel på dessa, med kombinerad civil och militär funktion. Under de korrugerade plåttaken inrymmer de moderna operationssalar och luftkonditionerade vårdavdelningar. Eftersom skadesiffrorna hittills varit måttliga, utnyttjades i stort sett i dessa anläggningar endast några paviljonger, avdelade för sårade, samtidigt som den fredsbetonade sjukvården bedrivs jämsides.

### EVAKUERING OREALISTISK

Någon systematisk evakuering från städerna av civilbefolkningen var ej planerad; en sådan åtgärd ansågs helt orealistisk. Däremot hade mycket omfattande övningar bedrivits över hela landet för att informera om sjukvårdslokalernas plats, om hjälpaktionernas utformning vid olika typer av anfall osv. Transportmedlen hade noga inventerats och fått bestämda uppgifter och larmcentraler

eller en yrkesarmé. Få läkare är "yrkesmilitärer" men en gemensam reservläkarkår finns för de tre försvarsgrenarna. Krigsmakten får sin huvudsakliga läkarförsörjning — och även för den delen sitt sköterskerillskott — genom en lång värnpliktstid (2½ år för män, 20 månader för kvinnor) under vilken krigsmedicinsk utbildning meddelas och viss tjänstgöringstid vid förband (kaserner förekommer inte) och på sjukhus tas ut.

### UNGA FÄLTLÄKARE

Efter fullgjord värnplikt inkallas läkare och sköterskor till regelbundna repetitionsövningar under mycket realistiska förhållanden. Periodernas frekvens och längd anpassar sig efter det växlande krigshotet. Ingen eller endast mycket elementär ren militärutbildning (självförsvar) förekommer för läkare, medan största vikt, vid sidan av krigsmedicinsk träning, lägges vid sambands- och underhållstjänsten. Med stigande ålder och ökan-



## Rapport om israelisk krigs- sjukvård

hade upprättats. Telefonnätet och elkraftförsörjningen förutsattes vara ur funktion och ersatt med radioförbindelser och reservaggregat. Bussarnas och taxibilarnas radioanropssystem avsågs inlemmas i den allmänna sambandstjänsten.

Av aktuellare intresse var emellertid den mycket direkta insynen i den del av krigssjukvården som intensivt påkopplades under stridshandlingarna 6—8 juni och vars efterdyningar fortfarande kunde skönjas.

Som bakgrund kan anges att Israel varken haft råd eller tid att utveckla vare sig en tung samhällsförvaltning

de specialisering sker den fortsatta tjänstgöringen vid sjukhus, vilket i realiteten medför att fälttjänsten praktiskt taget helt ombesörjes av unga läkare med färsk kunskaper och specialträning i omhändertagandet av konventionella krigsskador.

På olika frontavsnitt fick jag tillfälle att följa sjukvårdstjänstens gång från stridslinjen till krigssjukhuset.

Det aktuella korta kriget hade utmärkts av massiva insatser av tekniska förstörelsemedel, strids- och pansarvagnar och i synnerhet flyg, med ▶



mycket långa underhållslinjer längs några få, smala vägar som följde. Detta hade i sin tur haft återverkningar på sjukvården, sambands- och underhållstjänsten, speciellt valet av transportmedel.

### LARMCENTRALER

Man hade därför vinnlagt sig om att utforma ett effektivt rapporteringssystem, med larmcentraler förlagda vid de upprättade stora bränsledepåerna. Samma växelcentraler fungerade således dels för dirigering av bränslet till den rullande och flygande materialen, dels för skaderapporteringen. Från dessa kunde en läkare redan på ett mycket tidigt skede per radio lämna behandlingsanvisningar och förbereda den lämpligaste transporten.

Förbandsplatserna, gemensamma för försvarsgrenarna, låg vanligen i anslutning till bränsledepåerna och hade som främsta uppgift att göra den skadade transportabel. Som regel tillbringade denne en mycket kort tid på förbandsplatserna. Trots att relativt få helikoptrar — ett tjugotal, med plats för fem till sju liggande patienter — använts vid stridshandlingarna i Sinai- och Negev-öknarna överskred tidsintervallet mellan skadetillfälle och ankomst till krigssjukhus inte 12 timmar. För svåra fall reducerades denna tid till i medeltal 3—4 timmar inklusive behandlingstiden på förbandsplatsen.

Under de tre dyggen transporterades från det egyptiska frontavsnittet ca 1.200 skadade (totalantalet för hela landet uppgavs till mellan 2.600 och 3.000). Samtliga hade nått desti-

nationssjukhuset 5—6 timmar efter det "eld upphör" tillkännagavs.

### FLYGTRANSPORTER

Det är alltså anmärkningsvärt, att ett land med relativt små materiella resurser, ett mycket begränsat (men mycket effektivt) flygvapen kunnat satsa på flygtransporter av sina skadade, något som man kanske tror vara förbehållet stormakter med helt andra resurser. Vad man vann i överlevnads-siffror kan otvivelaktigt väl jämföras med de som amerikanerna meddelat från Vietnam.

Det bör givetvis framhållas att den lyckliga utgången hade sina förklaring i en god sambandstjänst men även i det snabbt tillkämpade luftherraväldet, som var praktiskt taget totalt redan vid stridshandlingarnas början.

Det har redan nämnts att mycket enkla behandling åtgärder företogs under sjukvårdskedjans olika etapper. Färskblod gavs på minsta indikation, någon gång på skadeplatsen av sjukvårdare. En stor blodinsamlingskompanj hade igångsatts över hela landet; vid stridshandlingarnas början hade man en blodbank uppgående till

10.000 liter, som snabbt fördelades till sjukhusen och förbandsplatserna. Som en kuriositet kan nämnas att många givare tillhörde åldersklasserna 17—18 år. Inga planer förelåg på att konservera blodet, då man räknade med en riklig nytillförsel, varom de långa köerna vid blodgivarcentralerna vittnade.

### "APELSINMINOR"

Blodersättningsmedel respektive elektrolyter gavs i mycket ringa utsträckning utanför sjukhusen, möjligen beroende på den ringa förekomsten av brännskador. Dessa låg längst ner på den preliminära statistiken (5 proc, varav 2—3 proc mycket svåra). De övriga skadorna toppades av "shell injuries" från skott, granater samt i synnerhet trampminor. Dessa minor uppgavs vara av kinesisk fabrikation och bestod av apelsinstora sprängladdningar inneslutna i plasthöljen. Minområdena var mycket dåligt eller inte alls markerade, och minorna var mycket svåra att upptäcka och des- armersa.

Mitt slutintryck är att israelerna hade arbetat fram en sjukvårdssystem anpassningsbart till varje tänkt situation. Resurserna var relativt begränsade men utnyttjades på ett realistiskt sätt. Det kan även framhållas att en genomgripande förändring i Israels försvarstaktik hade skett bara några veckor före fientligheternas insättande. Detta måste ha medfört anpassningssvårigheter även för krigssjukvården. Genom rörlighet, goda sambandsmöjligheter och effektiva transporter, var flyget ingick som en huvudfaktor, nedbringades förlusterna till ett minimum. ■

Ulf Brandt

I *Flygvapen-Nytt* 4/67 var en artikel införd som behandlade värnkraftens förändringar i olika alternativa kostnadsvarar. Artikeln var skriven av överstelöjtnanten i kustartilleriet, regementsofficeren vid försvarsstabens operationsledning Jean-Carlos Danckwardt.

Presentationen, som författaren gjorde i fråga om förändringar för de olika försvarsgrenarna i olika alternativ, lämnar en del i övrigt att önska. På grund av — som jag hoppas — författarens strävan att skriva kortfattat, har en hel rad fakta utelämnats, vilket gör att läsaren får en skev bild av ÖB-svaret. Sålunda tonas flygvapnets nedskärningar ned under det att arméns förändringar överbetonas. Tillsammans ger detta intrycket av att de båda försvarsgrenarna drabbas ungefär lika hårt i de olika alternativen. Detta torde ingalunda bli fallet!

Bristerna i framställningen för flygvapnets del har påtalats av *Flygvapen-Nytts* redaktion i en kommentar till artikeln. Som komplement till detta bör framhållas följande vad gäller arméns förändringar:

#### ALTERNATIV 2

Författaren uppger att bli pansarbrigaderna på sikt ej kan bibehållas i organisationen. Han nämner dock ej, att de föreslås ersättas av andra förband med

ett något reducerat antal stridsvagnar. Ej heller nämns att de förband, som avses ersätta de utgående infanteribrigaderna, inte på ett avgörande sätt torde skilja sig från brigaderna vad gäller personal, materiel eller stridseffekt. När författaren uppger att luftvärnet successivt kommer att försämrats, tar han inte hänsyn till att chefen för armén helt nyligen fick bemyndigande att köpa luftvärnsroboten Red Eye, vilket väl något borde förbättra bilden.

#### ALTERNATIV A 1

Författaren nämner inte att detta alternativ även innebär en viss möjlighet att förbättra och modernisera luftvärnet.

I det särskilda utredningsalternativ, innebärande en tyngdpunktsförskjutning mot arméstridskrafter inom ramen A, vilket ÖB även skulle redovisa, sägs: "Arméns brigader minskar med 40 procent. Ett reducerat antal pansarbrigader kan dock bibehållas".

Inte ett ord sägs om att de utgående brigaderna ersätts med de tidigare nämnda förbanden med något lägre kvalitet,

## Kommentar mot skev bild

eller att de kvarvarande brigaderna förbättras kvalitativt. Inte heller nämns att ramen då även medger en ökning och förbättring av pansarvärnsbeväpningen och att luftvärnet till stor del kan moderniseras.

#### ALTERNATIV B

I detta alternativ uppges att antalet brigader minskas med upp till 50 procent. (Denna siffra avviker från den, som ÖB anger i sitt svar). Författaren nämner inte, att huvuddelen av de brigader som sålunda utgår — på samma sätt som i de lägre alternativen — föreslås ersättas med något mindre kvalificerade förband. Ej heller nämns de förbättringar av pansarvärnet, som är möjliga.

#### ALTERNATIV C

Utöver vad författaren uppger i fråga om konsekvenser för armén kan nämnas, att kvarvarande pansarbrigaders och övriga brigaders kvalitet förbättras i detta alternativ. Vidare medger ramen, att tex arméflyget kan utökas. ■

Bengt Ridderstråhle

## Med trummor och trumpeter

●●● I våras fick musikkåren på F1 det hedersamma uppdraget att representera svensk militärmusik vid en internationell militärmusikfestival i staden Lorient i Frankrike. Sedan kåren förstärkts med personal från I3, P10 och F16, sammanlagt sju man, lades vi musiker i hårdträning inför uppgiften. Det var därför naturligt att förväntningarna var högt ställda, när resan anträdde. ●●●

Vi startade från Västerås vid tiotiden en morgon i flygvapnets C 130, Hercules, bokstavligt talat med trummor och trumpeter. Vid halv tretiden landade vi på militärflygplatsen utanför Lorient.

Kvällen ägnades åt den konsert, som den amerikanska orkestern gav. Vi svenskar tyckte mycket om orkesterns prestationer. Det var en frisk satsning med tonvikten lagd på underhållning, med inslag av såväl sång som jazzsolon. Fransmännen verkade dock lätt chockerade över denna form av militärmusik.

Fredagsförmiddagen ägnades åt repetition i stadens musikkola. På kvällen fick vi lyssna till franska marinens musikkår i Brest, den belgiska musikkåren och den kanadensiska. Egentligen skulle

också den tyska kåren varit i elden, men p g a missöde med ett flygplan kom den inte i tid.

#### BELGIERNA IMPONERADE

Mest imponerade den belgiska musikkåren, som spelade kultiverat och med precision. Kanadensarna erbjöd förutom god musik dessutom ett färggrant skådespel i sina rödsvarta rockar med silverknappar och vita bälen. Konserten slutade inte förrän vid midnatt, men gynnades av utmärkt väder.

På lördagsförmiddagen hölls generalrepetition på en marinbas i närheten av staden. Vid det laget hade alla orkestrar hunnit på plats; sammanlagt deltog tolv musikkårer från nio olika länder, inalles ca 900 man. Tyskarna kom visserligen litet för sent även nu, vilket fransmännen noterade inte utan en viss glädje...

Förutom ovan nämnda kårer återfanns franska flygvapnets musikkår, främlingslegionens musikkår, en turkisk kår, två tyska, en österrikisk och en tjeckisk. Tillsammans övade vi här dels Marseljåsen, dels en för festivalen skriven fredshymn: Concordia. Kompositören dirigerade själv. Nationalsången förlöpte utmärkt men i Concordia brast det en del i enigheten. Till slut var dock även kompositören nöjd med resultatet.

Själva uppförandet skedde på stadshusetorget under högtidliga former. Varje

musikkår presenterades och spelade sin nationalsång under flagghissning. Därefter uppfördes Marseljåsen och Concordia och nu lät det både imponerande och bra. Ceremonin bevitnades av ca 10.000.

Tidigare under dagen hade borgmästaren, M. Allainmat, givit mottagning och officiell lunch i stadshuset. Som enda delegation överräckte den svenska, genom musikdirektör Allan Weiberg, en gåva till staden. Gåvan, som var från Västerås stad till staden Lorient, bestod av en mycket vacker kristallskål och ett standar med Västerås vapen.

#### SVENSK KVALITET

På kvällen var det dags för vår orkester att vara i elden. Vår 33-manna musikkår var den minsta av alla — ca hälften av de övriga kårernas — så någon masseffekt kunde vi inte imponera med. Men kvaliteten låg på toppen. Efter konserten fick vi överlag ampla lovord för vårt spelsätt och för musikalitet och mjukhet.

Söndagen var festivalens sista dag, med kvällskonsert. Alla musikkårer deltog, varför tiden för varje orkester blev mycket begränsad. Vi svenskar ändrade program och spelade som tack Petite Suite av Claude Debussy, en gest som uppskattades. Vi avslutade med svenska arméns tupto med trumslagare och klockspel i förgrunden, belysta av strålkastare. — Vår tid i Lorient var till ända. ■

# 1944 och beredskapen

■ ■ FLYGVAPEN-NYTT nr 4/67 gav dels en översiktlig redogörelse för beredskapsåret 1944:s förspel under vintern 1943–44, och dels en skildring av inledningen till den s k Vårkrisen 1944, vars början inträdde ca 15 mars och vilken senare fortsatte till sent på hösten. ■ En del kortfattade uppgifter gavs även om storkrigets förlopp invid och längre bort från vårt land samt om de viktigare svenska beredskapsskedena under året. ■ I detta nummer följer en fortsatt skildring av händelseförlopp och åtgärder, samt för de helt krigsartade förluster av svårersättliga flygplan och oersättlig, dyrbar flygvapenpersonal — som drabbade oss under 1944 års förstärkta försvarsberedskapstjänst i luften. ■ ■ ■

Av överstelöjtnant NILS KINDBERG

Den fjärrflygspaning över de kring Sverige liggande större vattnen — först i öst och syd, senare i väster — som jämlikt ÖB-order den 31 mars 1944 skall bedrivas från den 1 april, åligger främst tre av F11 organiserade spaningsflyggrupper. Dessa är sammansatta med från Italien 1940 inköpta, tvåmotoriga S 16- (Caproni) plan. Grupperna är baserade med en grupp på Gotland (Visby), en i sydöstra Skåne (krigsflygfält) och en på Sätenäs (F7 depåflygfält) i Västergötland. Antalet plan per grupp växlar från fyra till sex. Få dagar senare måste vardera gruppen utökas till nära nog flygdivisions styrka.

För spaningen i syd finns vidare en ungefär lika stor spaningsgrupp ur F3 avdelad till södra Skåne (krigsflygfält). Flygplantyp där är enmotoriga B 17 (konstruerade och byggda hos SAAB).

## SPANINGEN INTENSIFIERAS

Spaningsområdena har av ÖB fastställts till i öster Östersjön från Finska vikens mynning till Ålandsförträngningen, och i sydost och söder fram till de baltiska och tyska kusterna. Eventuella sjötransporter mot Sverige skall fastställas. Vid den nu utökade flygspaningen skall flyggrupperna i regel verkställa ett företag i morgongryningen och ett annat på aftonen, nära skymningen. Tidigare krav hade varit ett företag per dygn.

Flygvapenchefen — generallöjtnant Bengt Nordenskiöld — finner att de ökade spaningskraven kräver förstärkning av F11-grupperna. Han tillmötesgår därför en framställning härom från F11-chefen — (dåvarande överste Birger Schyberg) — och anbefaller denne att närmare reglera detaljerna. Den utökade spaningen fortgår programenligt, över vidsträckt, än så länge från överskeppningar i riktning Sverige fria vattenvidder.

Den 4 april utger ÖB nya — efter samråd på stabsnivå — utarbetade, kompletterande och sammanfattande spaningsbestämmelser. Dessa fastslår:

- tidigare spaningsorder från slutet av mars upphävs,
- att flygvapnet skall avspana östra Östersjön intill baltiska kusten, från Memel i syd till Dagerort (Dagö) i norr; ävensom södra Östersjön, med undantag av Danzig-bukten och Kurisches Haff (nordost dåvarande Königsberg, nu kallat Kaliningrad),
- att marinen tilldelat spaningsflyg ur Roslagens flygflottilj (F2) liksom dit intills skall avspana området mellan de två linjerna Ölands S udde — Svaneke (Bornholms östsidan) och





# Tre svenskplan skjuts ned av tyskarna

Sveriges dåvarande Konung Gustaf V överlämnade den 17 september 1944 vid F8 på Barkarby fanor till ett flertal av flygvapnets flottiljer. På bilden t.h. ses konungen i samtal med sin äldste son, nuvarande kung Gustaf VI Adolf. ■ Nedan: En miljöbild från 1944. Ordergivning till jaktflygare ur Göta flygflottilj (F9) på Sävflygfältet.



Sandhammaren (Skåne) — Hassle (Bornholms västsida). Denna spaning skall regleras närmare genom samråd mellan marinchefen och flygvapenchefen; samt

- att marinen tilldelat torpedflyg m m ur F2 liksom ditintills skall fortsätta sin avspaning av nordvästra Östersjön, väster linjen Åland—finska Utö—Dagerort—Fårö—Hoburgen (Gotland)—Ölands S udde.

Av 4 april-ordern kan vidare inhämtas:

- spaningen i södra och östra Östersjön skall såsom förut ske två gånger per dygn, och från positioner utanför tyskt och (tyskbehärskat) baltiskt territorialvatten söka klarlägga eventuella anhopningar av transporttonnage i tyska och baltiska hamnar,

- upptäckta större sjötransporter (om fem eller flera fartyg), med kurs på svenskt, åländskt eller finskt farvatten skall följas (under dager) och snarast inrapporteras,

- marinchefen skall anordna den för fortsatt följande av transportererna behövliga, närmare fartygsspaning, som betingas av spaningsflygets rapporter,
- särskilda åtgärder skall vidtagas för snabb förmedling av spaningsrapporterna till ÖB:s underrättelseorgan i försvarsstaben.

I anslutning till det ovan angivna utger flygvapenchefen samma dag (den 4 april) dels signalledes order till förbanden om spaningens ändamål, dels skriftligen en utförlig instruktion för spaningsorganens rapportering, ömsesidiga orientering till sidoförband m m.

## NY GOTLANDSBASERING

Den 6 april ger chefen för flygvapnet F11-chefen tillstånd att ombasera den vid Visby förlagda F11-gruppen till ett ur spanings- och flygfältssynpunkter bättre fält på nordöstra Gotland.

Den redan den 24 mars igångsatta och från den 1 april med fördubblad frekvens bedrivna strategiska flygspaningen fortgår under ca en och en halv månads tid i stort sett planerligt. Försvarsledningen får tack vare detta kontinuerlig orientering om läget i de viktiga, avspanade områdena.

Vår flygspaning fastslår klart, att inga sjötransporter riktade mot Sverige, Åland eller Finland äger rum. Skälen till denna för oss gynnsamma, tyska passivitet kan bl a ha varit den västallierade flygoffensivens under 1944 ständigt växande verkan mot det "Tredje rikets" hemland, förbindelser och fronter. "Die Wehr-

macht" har fullt upp med att klara upp sina många egna, svårartade problem.

## TILLFÄLLIG LÄTTNAD

Kort före månadsskiftet mars—april får ÖB via Berlin vissa till synes trovärdiga underrättelser om en del planerade tyska, lokala kuppföretag i Finland och norra Sverige. Bl a skall vår "malmbana" vara i fara, uppges det.

ÖB utverkar då hos regeringen ett bemyndigande att förstärka en del beredskapsförband ur armén i Övre Norrland och på Gotland. Sedan detta i början på april genomförts, anses dock det i övrigt då lugna läget i vår närhet tillåta en del beredskapslättnader vid andra arméförband.

För flygvapnets del inträder något senare — i mitten av april — en liknande, churu kortvarig lättnad. Orderna härom, grundade bl a på utbildningsskäl, utsänds den 19—20 april. De innebär i huvudsak:

- en något minskad intensitet i den flygspaning över sydöstra Östersjön, som uppdragits åt marinchefen underställt flyg — nu med blott ett i stället för tidigare två företag per dygn,
- något lättad beredskap vid jaktflygets invid Stockholm och Göteborg baserade flottiljer (F8 och F9) — nu innebärande endast en jaktrote (två plan) per flottilj i högsta beredskap (tidigare en division, ca 10 plan),
- minskade krav på förberedelserna för snabb utspridning av flygplan på baserna, och dessutom, märkligt för den tiden,
- medgivande ges åt flygvapnet att förbereda basering på Gotland för övningar inom tre olika områden med förband som inte ingår i neutralitetsvakten. Dessa övningar är helt visst



mer än behövliga och förekommer eljest rutinmässigt — när beredskap inte förekommer.

### "VALBORGS"-PÅDRAGET

Till ÖB inkomna underrättelser ger vid handen, att särskilt Göteborg och flygvapnets baser hotas av tyska angrepp. Bl a medför detta gruppering av pansartrupp ur armén till den hotade hamnstaden samt av inkadat lokalförsvarsinfanteri till 50-procentig förstärkning av flygbasernas försvar.

På Valborgsmässanatten den 30 april kl. 23.00 anbefaller ÖB en så gott som omedelbar skärpning av beredskapen vid flygvapnets däri ingående tre jaktflottiljer (F8, F9 och F10).

I orientering och order meddelar ÖB:

- att de tre nyssnämnda jaktflottiljerna under dagar med största möjliga flygstyrka skall hålla den högsta startberedskap, som är möjlig utan onödig materielförslitning, dock
- att nyinkallelser av personal och återkallande av över den 1 maj beviljad permission tills vidare skall anstå.

Flygvapenchefen sänder kort före midnatt ut:

- order "blixtsignalledes" till de berörda jaktflottiljeferna om ovannämnda jaktflygpådrag. Dessutom beordrades de tre flottiljernas chefer och mobiliseringsofficerare att ständigt vara anträffbara vid telefon inom 30 minuter. Vidare utsänds
- andra blixtsignallorder till samtliga övriga flottilj- (depå-) chefer och till chefen för krigsflygskolan (F5) på Ljungbyhed, innehållande — förutom ÖB:s orientering om läget in m och om för jaktflygets del anbefalld skärpning — också samma order om anträffbarhet vid telefon, som anbefalls för jaktflottiljchefer m fl, och slutligen
- orientering signalledes till cheferna för de dåvarande två flygeskadernarna E 1 och E 2 (överstarna *Pavel af Ubr* och *Åge Lundström*) om av ÖB och flygvapenchefen utsända, ovan närmare angivna orienteringar och order.

### ONORMAL FÖRSLITNING

Kraven på "största möjliga flygstyrka" och "högsta möjliga startberedskap" vid dagar för vårt 1944 ännu helt otillräckliga jaktflyg innebär uppenbarligen en onormal, starkt förslitande beredskap för såväl personal som materiel. Bl a medför de ett stort antal ofta upprepade varmkörningar på marken, ökade motorgångtider och stark motorförslitning.

Chefen för flygvapnet påtalar under

hand hos ÖB bestämmelsens mindre lyckade utformning. Den har också tillkommit i av läget betingad hast — utan sedvanligt samråd mellan försvarsstab och flygstab.

På förmiddagen den 1 maj kommer så en reviderad ÖB-order med tillgodosevande av flygvapnets önskemål. Det bestäms då:

- att tiden för högsta möjliga jaktflygstyrka i högsta möjliga startberedskap vid de tre jaktflottiljerna skall begränsas till tiden från gryningens början till kl. 07.00,
- att under övriga tider av dygnets ljusa del bara en grupp (fyra jaktplan) skall stå i högsta och en annan grupp i fem minuters startberedskap. Jaktflottiljerna i övrigt skall ha två tim beredskap.

Rapporter om erfarenheterna från jaktflygets skärpta beredskap infordras. En sådan rapport av den 2 maj från flottiljchefen för F8 (numera bortgångne översten *Lars G. Hägglöf*) belyser klart den för personal och materiel skadliga verkan av den först utfärdade ordern.

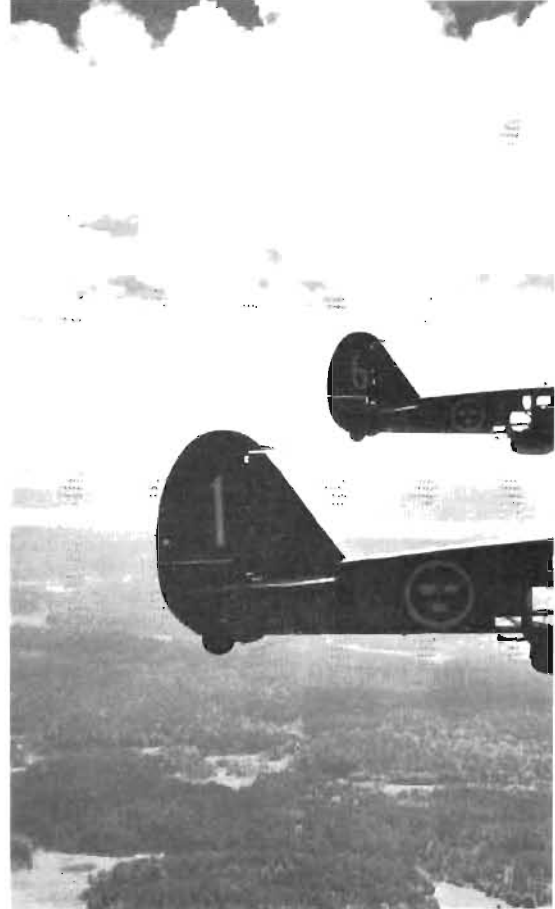
### NYA OROANDE RAPPORTER

Ungefär vid denna tid får emellertid ÖB underrättelser om nya risker. De sammanhänger med västsidans förberedelser för en invasion på Europas fastland — den av ryssarnas dåtida härskare Stalin med stab så ofta efterlysta "andra fronten". Vår ÖB anbefaller då en höjning av beredskapsgraden till "beredskap B" (sex timmar) vid arméns och marinens neutralitetsvakt. Den 5 maj på eftermiddagen beordras för flygvapnets del:

- att också dess i neutralitetsvakten ingående jaktflottiljer skall hålla B-beredskap, och därvid
- att vid två av flottiljerna en jaktrotte (två plan) vid respektive Stockholm och Göteborg, samt en jaktdivision (ca 10 plan) vid F10 i Skåne, under dagar (dvs från gryningen till nära före skymningen) skall hålla högsta möjliga startberedskap.

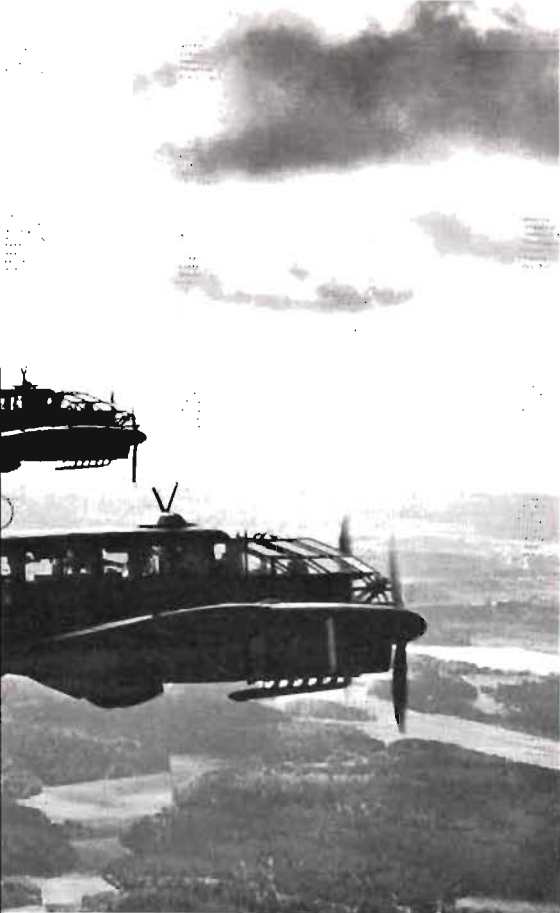
Kort före den 10 maj får ÖB rapport om ökade tyska sjötransporter i Kattegatt och Skagorak, som föranleder en order till flygvapnet om ökad spaning över nämnda farvatten. Den till Sätenäs i Västergötland sedan hösten 1943 baserade fjärrspaningsgruppen (fyra S 16-plan) ur F11 beordras:

- att från den 10 maj dagligen minst två gånger avspana området i stort sett öster Oslofjordens sydvästra del — Skagen — Aarhus — farleden från Stora Bält norrut mellan Jylland och Själland — Gilleleje (Själland) — Kullen på svenska sidan,
- att fastslå och inrapportera tyska sjö-



Tva fjärrspaningsplan typ S 16 (italienskbyggda Caproni Ca 313) från Södermanlands flygflottilj (F11) under spaningsuppdrag.





Dold och skyddad uppställning för våra flygplan var liksom tidigare ett av kraven 1944. Här ett Caproni-plan (S 16) på krigsbas, inställt i ett maskerat flygplanvårn.



transporter och att följa större transporter, samt

- att vid rapportering följa samma grundregler som ovan angivits för de i öster och söder spanande flyggrupperna.

Kompletterande orienteringar och instruktioner från flygvapenchefen till bl a chefen för F11 följer samma dag (den 10 maj).

### TRE PLAN NEDSKJUTNA

Som redan förut antytts, kräver den för Sveriges säkerhets skull verkställda, utökade fjärrflygspaningen 1944 offer i både flygplan och personal.

Den 14 maj ca kl 18.00 skjuts ett Caproni-plan ur 1:a divisionen av F11 i brand av en tysk Me 109-jaktrote, ca 10 km sydväst Windau (nu Ventspils) — över internationellt vatten långt utanför den tyskockuperade, lettiska kusten. Flygsignalisten korpral 8032 *Ringström* söker rädda sig med fallskärm, men omkommer och anträffas sedan aldrig. Flygföraren, värnpliktige furiren 420 *Reimann* lyckas efter glidflykt mot kusten nödlanda sitt brinnande plan på vattnet. Det sjunker. *Reimann* och spanaren-flygplanchefen löjtnant *E G A Eriksson*, I4, samt flygskytten, värnpliktige 416 *Karlsson*, F11, tas jämte sin skottskadade gumribåt ombord på den passerande tyska lastångaren "Louise Schröder" och införs till Windau.

Två veckor senare — och efter svensk protest mot nedskjutningen — återkommer de tre överlevande svenskarna den 27 maj via Berlin till Sverige.

Dagen efter nämnda nedskjutning — den 15 maj vid sjutiden på morgonen — bryts radioförbindelsen med ett annat Caproni-plan, också tillhörande F11:s fjärrspaningsförband på Gotland. Planet har satts in till spaning i samma område som — och bl a för sökning efter — det under dagen innan förlorade planet. Ny spaning utsänds, nu efter det senast saknade planet. Nya förfrågningar görs hos tyska vederbörande. I detta fall nekar dock dessa bl a till kännedom om eller någon som helst skuld till detta andra "försvinnande".

### FLYKTINGAR BERÄTTAR

Över ett år senare — 1 augusti 1945 — när förhör kan hållas i Sverige med 1944 — 45 från den sönderbrutna tyska östfronten i båtar hit flyende personal från bl a den tyska jaktstrids- och luftförsvarsledningen i Libau-området, klarläggs det:

- att både det omfrågade, "försvunna" svenska fjärrspaningsplanet den 15 maj 1944 och det tidigare, den 14 maj i brand skjutna avsiktligt och på tysk order skjutits ned av

Me 109-jaktflyg ur "Luftwaffe", baserat i det då tyskbehärskade Lettland.

Med det den 15 maj saknade (läs: nedskjutna) andra Caproni-planer ur F11 förlorar vi också hela dess besättning: — spanaren-flygplanchefen löjtnant *S A H Håkansson*, I14, flygföraren, värnpliktige korpralen 478 *Öström*, flygsignalisten furir 8159 *Blomström* samt flygskytten korpral 255 *Ekstrand*. Samliga stupade i sin tjänst och återfinns aldrig.

### BORTFÖRKLARINGAR

I sina försök till bortförklaring av den första incidenten — nedskjutningen den 14 maj 1944 — gör tyska flygministeriet den 29 maj gällande:

- att nedskjutningen skett inom tyskt "Hoheits-gebiet",
- att S 16-planer varit så likt ett ryskt DB-2 eller DB-3-plan, att det ansetts vara ett sådant,
- att eftersom planet saknat svensk militär nationalitetsmärkning (blågul kokard) på vingarnas översida, det inte kunnat igenkännas som ett svenskt plan, samt
- att tyskarna bestämt avvisade alla svenska protester och skadeståndsanspråk.

Dessutom inlade den tyska regeringen en bestämd gensaga mot den svenska flygspaningen intill och över det tyska "överhöghetsområdet" vid de baltiska kusterna.

### NY NEDSKJUTNING

Under tiden för det ovannämnda "diplomatiska mellanspelet" har en ny nedskjutning av ett svenskt Caproni-plan inträffat. Denna gång under den strategiska spaningen i väster, över Kattegatt — men även här över internationellt vatten. Första gruppen av F11:s 2:a division, bas Sätenäs, förlorar där den 23 maj vid 19-riden på kvällen ett av sina till rutinmässig spaning i Skagerak och Kattegatt insatta plan. Radiokontakten med detta har kort förut brutits.

Också i detta fall vidtar en lång serie flyg- och fartygsspaningar, förfrågningar och demarcher till tyskarna. De sistnämnda förnekar som vanligt all kännedom om fallet.

Besättning i det saknade planet har varit spanaren-flygplanchefen löjtnant *K J Y Rosén*, I15 reserv, flygföraren värnpliktige furir 109 *Egæus*, flygsignalisten furir 629 *Erlandsson* och flygskytten, värnpliktige 1445 *Boström*, F11. Tydligt blir snart, att även denna flygplanbesättning förlorats.

Senare under 1944 — den 30 juni respektive den 1 september — flyter stöften

efter två man — furir Erlandsson och löjtnant Rosén — i land på svenska västkusten.

De under 1944 verkställda haveriutredningarna i fall 2 och 3 kan det året inte komma mycket längre än till att fastställa de ungefärliga områden, där planen förlorats. I fråga om fall 1 står det dock klart, att tysk nedskjutning ägt rum. I de två andra framhålls sådan som en av de troliga anledningarna. Förlust nr 2 (den 15 maj 1944) får emellertid — som ovan nämnts — i augusti 1945 sin ovedersägliga bevisning, tysk nedskjutning.

### TREDJE GÅTANS LÖSNING

På dagen sju och ett halvt år efter förlust nr 3 (den 23 maj 1944), eller den 23 augusti 1951, löses också den tredje gåtan. Danska fiskare påträffar då på havsbotten 12 km väster den danska ön Anholt i Kattegatt större delen av vraket efter vårt Sätenäs-baserade Caproni-plan, förlorat 1944. Delarna bärgas av en dansk dykerifirma, förs till Sverige och undersöks. Det konstateras då bl.a.:

- att de 1951 bärgade svenska flygplan-delarna är skott- och brandskadade — bl.a. finns också delar av tyska 8 och 20 mm automatvapenprojektiler där,
- att dessas och träffarnas lägen klart visar, att beskjutningen ägt rum rakt bakifrån, från ett eller flera tyska plan, sannolikt jaktflyg, och
- att de officiella tyska påståendena från år 1944 om "fullständig obekantskap med anledningarna till det svenska Caproni-planets försvinnande" den 23 maj uppenbarligen varit helt osanna.

### FÖLJDVERKNINGAR

Incident nr 1 och 2, den 14—15 maj

1944 (då två av våra Caproni-plan förloras öster om Gotland) får snabbt följdverkningar. ÖB anbefaller den 15 maj att den dagliga flygspaningen öster linjen Memel — Ölands S udde — Hoburgen (Gotland) — Färö — Dagerort tills vidare skall inställas. Den skall emellertid återupptas om den fortsatta dagliga flygspaningen (söder linjen Memel — Ölands S udde) påträffar större sjötransporter med nordostlig eller liknande kurs. Flygvapenchefen vidareänder ordern signalledes till vår fjärrspaningsflottilj (F11).

ÖB beordrar vidare marinchefen att utsträcka fartygsspaningen, dock högst intill 20 distansminuter (37 km) från den tyskbehärskade lettiska kusten. Nyssnämnde chef vidarebefordrar ÖB-ordern den 16 maj till kustflottans chef.

Den 22—23 maj följer ett antal nya order av på en gång restriktiv och flygsäkerhetshöjande (förlustminskande) natur. Flygspaning får därefter inte utföras närmare ön Bornholm eller andra tysk-

Ovannämnda serie av flygsäkerhetshöjande order följs snart av andra. Den 24—27 maj utsänds en rad nya order för flyg- och fartygsspaning över och i de oss kringliggande vattenområdena. I sammandrag blir de följande:

- att orderna av den 4 och 19 april samt den 15 och 23 maj upphävs,
- att spaningsändamålen skall vara oförändrade,
- att gränserna för de tidigare i juli 1943 fastställda spaningsområdena något ändras,
- att flygspaning efter anhopat tyskt transporttonnage — förutom som förut mot nordtyska och baltiska hamnar — nu även skall ske mot danska hamnar,
- att om flygspaning kan ske i skydd av "molnterräng" minst ett företag skall utföras varannan dag, och dessutom bl.a.,
- att oberoende av om döljande moln finns eller inte, varje större sjötransport under dager skall följas "i huvudsak".

Förutom till flygvapnet utges också en del med det nu nämnda samhörande, nya order gällande marinens spaning. Vidare skall nämnas att chefen för flygvapnet, i syfte att undanröja eljest tänkbara anledningar till missförstånd, låter tillsända chefen för F11 (fjärrspaningsflottiljen) en i samarbete mellan flygstaben och försvarsstaben framställd ny plan (med karta) för indelningen av Sverige kringliggande vattenområden i spaningsområden, enligt av ÖB senast fastställda grunder.

### OFRÄNKOMLIGA FÖRLUSTER

Vårt flygvapens förstärkta försvarsberedskap under år 1944 har — såsom ovan omvirknats — medfört kännbara förluster av svårersättliga flygplan och dyrbar personal. Dylika förluster är fullt jämförbara med sådana som inträffar under ett verkligt krig.

Inte desto mindre har de varit ofrånkomliga i rådande läge. Den i uppdragen insatta personalen har på ett berömvärdt sätt bidragit till hävdandet av svensk försvarsvilja och neutralitet under rådande, mycket krävande, riskfyllda förhållanden.

- Inte heller blir de de sista i sitt slag. Även under år 1945 inträffar förlust av svenskt flyg och flygare i den förstärkta beredskapens tjänst. Sistnämnda nya "incident", beredskapsförstärkningarna i juni 1944 — i samband med de västra allierades "Operation Overlord", dvs invasionen i Normandie över Engelska kanalen — samt en del övriga händelser och beredskapsåtgärder under år 1944 avses bli behandlade i ett kommande nummer. ■

### FÖRTYDLIGANDEN

Artikelförfattaren har till sitt förra avsnitt i nr 4/67 följande att tillägga: På sid 25, spalt 1, andra stycket, rad 1 står: "I Sverige har på sommaren...". Skall stå: "I Sverige har på våren...". ■ Sid 25, spalt 2, rad 24 står: "J 9 J 11 och J 20-baser...". Skall stå: "J 9, J 11 och J 20, baser...". ■ Sid 27, spalt 2, rad 3 står: "...Krigsflygskolan (F8)...". Skall stå: "... (F5)...".



Focke Wulf 190 — berömt tyskt jaktflygplan som gått till historien — fick Sverige den 3 februari 1945 stifta närmare bekantskap med. Då landade nämligen en tysk desertör på Bulltofta. Ytterligare sex plan hamnade i Sverige innan kriget hann ta slut.

● *Frivilligutbildning är ett komplicerat och svårt verksamhetsområde. Den utbildningstid som står till förfogande är ytterst begränsad i förhållande till andra grupper med motsvarande funktioner. Detta innebär att man måste ta ut en mycket stor effekt under den korta utbildningstid som står till förfogande samt inrätta och organisera utbildningen efter dessa krav. Under senare år har kraven på frivilligpersonalens kunnande dessutom väsentligt ökat inom flygvapnet.* ●

# Utbildning till flyglotta

**D**ärtill kommer att elevgrupperna of-  
tast är starkt differentierade såväl  
ålders- som kunskapsmässigt, vilket stäl-  
ler krav på instruktörernas kunnande i  
pedagogik och psykologi förutom i äm-  
nesfacket. Elevbehandlingen måste också  
tillmätas stor betydelse för att få be-  
hålla eleverna och få dem att positivt  
medverka till nyrekrytering.

Elevernas krav på en meningsfull och  
intresseväckande utbildning bör också  
nämnas. Det är alltså många hänsyn att  
ta vid utformning, planering och orga-  
nisation av frivilligutbildning. Många års  
erfarenheter har klart visat betydelsen av  
att alla dessa faktorer beaktas.

nar inom lottautbildningen, och HI-VAP  
(Handledning för instruktörer vid vapen-  
och skjututbildning för lottor) har utgi-  
vits i remissupplaga.

Publikationerna tillämpas från 1 okto-  
ber 1967, och remissyttranden har infor-  
drats till den 1 oktober 1968. Gruppen  
skall därefter bearbeta inkomna synpunk-  
ter och en slutgiltig upplaga fastställas av  
chefen för flygvapnet våren 1969. Ar-  
betsgruppen fortsätter sin verksamhet  
med övriga delar av uppdraget, som om-  
fattar anvisningar för utbildningen, över-  
syn av undervisningshjälpmedel samt  
framställning av nya läroböcker m.m.

Bestämmelser för innehåll en

serna lottakurs a (lka) och lottakurs b  
(lkb) får ses som lottornas huvudsakliga  
tjänstegrensutbildning, medan högre kurs  
i första hand utgör en ledarutbildning för  
krigsbefattningar, där vederbörande till-  
delas viss befälsuppgift. Special- och vi-  
dareutbildning ingår även i den högre  
kursen.

## LÄTTFATTLIGHET A OCH O

Samtliga kursplaner har skrivits om. Vi-  
dare har nya bestämmelser och anvisning-  
ar så långt möjligt utformats så att de  
skall vara lätta att använda och enkla  
att tyda.

För att skapa klarare riktlinjer och  
göra en genomgripande översyn av flyg-  
vapnets lottautbildning har chefen för  
flygvapnet tillsatt en arbetsgrupp, som  
började sin verksamhet vid årsskiftet  
66/67.

## BUF VII I REMISSUPPLAGA

Första delen av arbetsgruppens uppdrag  
har nu slutförts i och med att lottadelen  
av publikationen BUF VII (Bestämmelser  
för utbildningen vid flygvapnet) med all-  
männa bestämmelser, anvisningar samt  
utbildningsplaner för samtliga tjänstegre-

genomgående kursen kallas  
AMU — allmän militär utbildning —  
och utgör första delen av lottakurs a-  
omgång. Den följande tjänstegrensutbil-  
dningen innehåller även en del allmän-  
militär utbildning.

I den allmänmilitära utbildningen har  
medtagits vapen- och skjututbildning med  
syfte på självförvarsmöjligheten. Givet-  
vis ger bestämmelserna utrymme för be-  
frielse från den praktiska skjututbildning-  
en för den som av särskilda skäl inte  
önskar delta.

En nyhet är också synen på de olika  
utbildningsnivåerna. De två första kur-

I lottautbildningen ingår numera skjut-  
ning såsom en viktig del av själv-  
skyddskunskapen.

BUF VII har tillkommit mot bakgrund  
av ett brett och omfattande erfarenhets-  
material, där arbetsgruppen vänt sig till  
förbandens erfarna instruktörer för att få  
synpunkter och erfarenheter. De nya be-  
stämmelserna i BUF VII syftar till att  
skapa ett bättre utbildningssystem.

Förbättrad utbildningsteknik och vid-  
gad hänsyn till ändrade uppgifter för den  
frivilliga personalen — en viktig kugge i  
flygvapnet — har beaktats. ■

Barry Press



■ ■ **Militärassistenter finns i alla länsstyrelser liksom i ett stort antal centrala verk och myndigheter. De är till för att främja samordningen av militära och civila totalförsvarsåtgärder samt för**

löneförordnats i Ar 26. De för pensionerade officerare avsedda arvodesbefattningarna (A:29) redovisas under länsstyrelsernas avlöningsanslag.

Vid järnvägsområdena tjänstgör aktiva officerare (Ar 26/23).

Militärassistenten kan betraktas som en tjänsteman tillhörig den myndighet där han tjänstgör. Endast hans egenskap av befattningshavare upptagen på en militär personalförteckning och därmed sammanhängande avlöningsförhållanden, befordringsgång m m skiljer honom från övriga anställda vid myndigheten. Det är alltså den civila myndigheten som anger militärassistentens arbetsuppgifter

heten, dess verksamhet och de myndigheterna rörande verksamheten i såväl fred som krig.

Varje myndighet har utarbetat en för sitt verksamhetsområde anpassad militärassistentinstruktion, där man mera preciserat angivit vilka övriga uppgifter som åligger militärassistenten. Exempel på sådana är:

- a t t sammanhålla ärenden som rör myndighetens medverkan vid och stöd åt krigsmaktens mobilisering,
- a t t biträda vid utbildning av myndighetens egen personal i fråga om dess uppgifter inom totalförsvaret,

#### MILITÄRASSISTENTENS KOMPETENSOMRÅDE

De krav som måste ställas på en militärassistents utbildning och kvalifikationer skall helt naturligt ses mot bakgrund av de arbetsuppgifter som kan åläggas honom.

För att ha erforderlig grund för en god kunskap om vårt totalförsvar bör militärassistenten ha genomgått militärhögskolans motsvarande högre kurs. Det är även önskvärt, att han har tjänstgjort vid militärbefälsstab eller regional stab så att han därigenom haft möjlighet att förvärva ökade kunskaper särskilt om de regionala totalförsvarsproblemen samt om

# En militär- assistent — vad är det? — vad gör han?

Ovan tv: Militärrassistenter i Luftfartsstyrelsen. I bild: Kapten Sten Sjörin i samråd med Örommas flygplatschef, ingenjör G Lidbjörk. I bild: Kapten Sjörin diskuterar planläggning med trafikdirektör J G Karlsson och avdelningschef C-A Johansson.



den regionala militära ledningsorganisationen och dess arbetsuppgifter.

Militärrassistent tillsätts av regeringen på förslag av överbefälhavaren i samråd med bl a vederbörande myndighet. Tjänsten som militärrassistent är ej bunden till viss försvarsgren; officerare ur alla försvarsgrenar med nämnd kompetens kan ifrågakomma.

## I PRINCIP KAPTENER

Under 1960-talets första hälft har tre utredningar rörande militärrassistentorganisationen genomförts avseende militärrassistenter, dels i central instans, dels vid länsstyrelserna. 1963 års militärrassistentutredning, som behandlade militärrassistenttjänsten vid länsstyrelse, föreslog att länsstyrelsernas behov av ständig tillgång till militär expertis även i fortsättningen skulle tillgodoses genom att officerare, i princip kaptener på aktiv stat, placerades som militärrassistenter.

Departementschefen biträdde utredningens förslag och föreslog dessutom att militärrassistenterna skulle vara majorer.

Av skilda skäl föll emellertid dessa förslag vid riksdagsbehandlingen 1965. I stället uppdrogs åt Länsförvaltningsutredningen (LFU) att skyndsamt än en gång pröva frågan.

Länsförvaltningsutredningens betänkande lades fram i april 1967 och remissbehandlas fram till den 1 mars 1968. LFU föreslår att militärrassistenten skall finnas i vart och ett av de tre storstadslänen vid sidan av en tänkt, civil beredskapsorganisation. För övriga län har LFU inte tagit slutlig ställning.

## TVÅ ALTERNATIV

Enligt LFU bör vederbörande länsstyrelse i samråd med civil- och militärbefälhavare överväga den lämpligaste formen att knyta en militärrassistent till länsstyrelsen enligt något av nedanstående två alternativ:

- En fullt utbyggd beredskapsorganisation med deltidstjänstgörande militärrassistent;
- En reducerad beredskapsorganisation med heltidsanställd militärrassistent.

Länsstyrelsen skall därefter inkomma med förslag till regeringen.

Beträffande alternativ 1 skall för närvarande här endast tas upp några faktorer som talar mot deltidstjänstgöring. I nuläget torde det vara omöjligt att finna en officer i militärområdesstab eller annan regional stab med så begränsade uppgifter, att han regelmässigt kan deltidstjänstgöra i länsstyrelse.

## KLART BEHOV

Det är odiskutabelt att all tidigare erfarenhet visar ett klart behov för både militära och civila myndigheter av att ha en med det dagliga arbetet i länsstyrelsen väl förtrogen kontaktman. För att tillgodose syftet med militärrassistenttjänstgöringen — ingående som ett viktigt led för samordning av ansträngningarna inom totalförsvaret — måste det finnas en heltidstjänstgörande militärrassistent i samtliga länsstyrelser.

Beslut om militärrassistentorganisationens framtida utformning torde kunna väntas tidigast hösten 1968. ■

## Äntligen ett embryo till flygmuseum

I början av augusti flyttades "flygmuseets" gamla klenoder från F3 till den av Linköpings stad nyuppförda förrädsbyggnaden. Den 22x85 m stora byggnaden ligger på det sk Rydsområdet — mellan Malmen och Linköping och alldeles intill den plats, där man planerar att det egentliga museet en gång skall byggas. Kostnaden för denna första magasinbyggnad belöper sig på ca 850.000 kr.

Trots byggnadens rymlighet och trots att större delen av de 25 planen är nermonterade, har magasinet blivit väl så fyllt. Liksom tidigare har chefen för Östgöta flygflottilj ansvaret och tillsynen av materielen.

Så småningom torde det finnas utsikter att helt kunna iordning-tälla ca sju flygplan och visa dessa för allmänheten — som tills vidare tyvärr ej äger tillträde.

Flygmuseets första byggnadsetapp är alltså klar och det har hälsats med största tillfredsställelse av flertalet flyghistoriskt intresserade. Man ser nu fram emot den dag då ett första besök i Sveriges första flygmuseum kan göras! ■

## FÖR PÅSEENDE

"Flygmuseet" har nu tillförts ännu en gammal maskin. Det är en Focke-Wulf Stieglitz, Sk 12, byggt på ASJA i Linköping. Sammanlagt ägde flygvapnet 85 exemplar. De första exemplaren inköptes år 1936 från Tyskland, medan de övriga byggdes under åren 1937—39 på såväl ASJA som CVV i Västerås.

Efter det att "Tolvorna" tjänat ut på F5 i Ljungbyhed, spreds de ut på flottiljerna som sambands- och bogseringsflygplan. Efter hand skänktes de till slut till landets flygklubbar, där de i stor utsträckning användes för segelflygbogsering.

— Det var inte utan ett stänk av vemod, berättade kapten *Hans-Göran Rehnvall*, F5, som jag leveransflög den gamla veteranen från Ljungbyhed till Malmen. ■

## RARITET PÅ VIND

Flygmuseets Albatros, som saknat motor och därför fått nöja sig med en attrapp, har nu till glädje för alla flygentusiaster åter blivit komplett.

För ett halvår sedan framkom det nämligen att SF:s filmstad i Solna hade en vindmaskin utrustad med en gammal flygmotor. Efter expertgranskning befanns det vara en veraktig raritet. Det var en original Mercedes-Benz-byggt Albatrosmotor, i prima skick, lättstartad både i värme och kyla. Sedan 20-talet hade den gamla motorn puttrat och vrålat hos SF för att skapa vindar.

SF donerade vänligt motorn till "flygmuseet" och den är nu under inmontering i Albatrosen. ■



foto: sven lindh

## F 3

▲ Ovan: Besök i den nya förrädslokalen — embryo till ett efterlängtat flygmuseum. Fr v: Sk 11 — D H Moth, "Tummelisa" (= Tummeliten) — O 1, J 29 B — "Flygande Tunnan" (med flottiljmarkeringen 22, vilket betyder att planet tjänat FN i Congo) och en J 22:a. ■ Nedan: Kronprinsens besök vid FC avslutades med en uppskattad rundvandring bland de gamla rariteterna under initierat ciceronskap av kapten Carlsson, F3. ▼

## PRINSBESÖK

Kronprinsens utbildning (Se FV-Nytt nr 4/67 sid 31) vid Flygvapnets Krigsskola som har pågått i sex veckor under hösten, har bl a innefattat ett antal studiebesök, som anordnats vid olika myndigheter och förband.

Sålunda besöktes bl a också Malmen. Kronprinsen fick där studera FC:s flygmedicinska avdelning och som avslutning gjordes en rundvandring i "flygmuseet". Kronprinsen visade sig vara mycket intresserad av de gamla trotjänarna. ■





Å r 1937 förvärvade ASJA på beställning av flygvapnet rätten till licenstillverkning av North Americans skolflygplan NA 16-4 M. Ett komplett flygplan inköptes vid samma tillfälle, och detta anlände till Sverige 1938. Flygvapnets första beställning på denna flygplantyp inkom till ASJA i juli 1938 och gällde 35 flygplan. Det första planet (672) levererades 9 maj 1939 och de tre följande den 22 maj. Slutleverans skedde den 13 juli 1940.

● NA 16-4, som i flygvapnet fick benämningen Sk 14, började sin tjänst vid F5 under hösten 1939 och blev tacksamt emottagen, då bristen på avancerade skolflygplan var besvärande. "Nybörjarplanet" Sk 12 saknade instrument för blindflygning, varför den i detta avseende välutrustade Sk 14 blev den flygplantyp, som gav många av våra flygare deras första kontakt med instrumentflygningen. I jämförelse med Sk 12 var Sk 14 betydligt tyngre i roden — men ändå mycket lättfluget. Landningen krävde dock sin man, då ballongdäcken orsakade studsar. Någon lär ha sagt "att den som kan landa en Sk 14 han kan landa ett flygplan".

#### HALVBRA RESERV

Redan den 21 november 1939, innan den första serien slutlevererats, beställde Flygvapnet av SAAB (ASJA:s efterträdare) ytterligare 18 Sk 14. Det första planet i den nya serien levererades på nyårsaftonen 1940 och det sista den 31 maj 1941. Den Wright Whirlwindmotor på 445 hk, som intill 1941 monterats i Sk 14 kunde på grund av krigets utveckling inte anskaffas i önskad utsträckning. Man blev därför tvungen att se sig om efter någon ersättning. Den italienska motorn Piaggio P VII R. C. 35 visade sig lämplig och kunde erhållas i önskat antal — i utbyte mot svenskt glimmer och kromnickelstål. Denna motor monterades i den 3:e serien Sk 14, vilken flygvapnet beställde den 10 maj 1940. Serien omfattade 23 plan och levererades under tiden 30 augusti 1941—30 juni 1942.

● Piaggiomotorn (525 hk) skilde sig i storlek från den tidigare Wrightmotorn, varför man vid tillverkningen av den 3:e serien fick göra diverse konstruktionsändringar. Den modifierade typen av flygplanet fick inom flygvapnet beteckningen Sk 14 A. Till det yttre skilde sig denna variant obetydligt från Sk 14. Motorkåpens diameter ökades något, två avgasrör mynnade ut under motorkåpan, nosen blev något lägre och det för Sk 14 så karakteristiska luftintaget på motorkåpens ovansida togs bort.

● Piaggiomotorn gav dock både marksidan och den flygande personalen extra bekymmer. Blä kunde den ibland med sin tryckluftsstart vara mycket svår att 'vacka ur sin slummer'. I luften fick den ofta isbildning i förgasaren. Detta resulterade i en del haverier.

#### NY STORORDER

Den 14 februari 1942 kunde SAAB notera den hittills största ordern på Sk 14 — totalt 60 flygplan. SAAB (i Linköping) hade dock vid den tidpunkten fullt upp med tillverkningen av B 17, varför den fjärde serien av Sk 14 placerades vid SAAB i Trollhättan. Man hade lyckats få tag i ett parti Wrightmotorer täckande behovet för denna serie, varför dessa flygplan blev av den ursprungliga typen. Den första Sk 14 av dessa lämnade Trollhättan den 17 september 1943 och redan den 12 oktober 1944 levererades den sista (nr 14060) — tillika den sista Sk 14 som byggdes i Sverige.

Sammanlagt erhöi flygvapnet 136 Sk 14. Stationeringsorten för dessa plan var i huvudsak F5 men efter Sk 16:s intåg 1947/48 tillfördes

# Sk 14 – ett enmotorigt skolflygplan ... med två motorer



Ovan: Sk 14 var betydligt tyngre i roden än Sk 12 — men ändå mycket lättfluget. Nedan: För att vinna erfarenheter med ett noshjulförsett plan (för den kommande J 21:ans räkning) försåg SAAB en Sk 14 med fast noshjul.



de flesta flottiljer några exemplar av Sk 14. På flottiljerna tjänstgjorde dessa som förbindelseflygplan fram till omkring 1950, då den modernare Sk 16 även övertog den rollen.

● För att vinna erfarenhet med ett noshjulförsett plan konverterade SAAB under 1944 en Sk 14 (nr 696) med ett fast noshjul. De lärdomar man härvid fick var avsedda att överföras till den kommande J 21:an. I dag (1967) finns ingen Sk 14 bevarad — utom i vårt minne.

#### ALLMÅN BESKRIVNING

Flygplan Sk 14 var ett enmotorigt, lågvingat skolflygplan typ 2, dvs

avsett som övergångsplan. Planet var 2-sitsigt. Framre sitsen (elev) var ordinarie förarplats. Bakre sitsen var försedd med blindflygningshuv. Flygkroppen var uppbyggd av svetsade stålror. Bakroppens undersida var liksom ving, stabilisator och fena i skalkonstruktion. I övrigt var flygkroppen kladd med avmonterbara duralplåtar. Kroppssidorna bestod av avmonterbara dukklädda paneler på duralstomme. Även samtliga röder var utförda som dukklädda duralstommar. Landstället var fast. Hjulen var försedda med ballongdäck samt hade hydrauliska bromsar av lamelltyp. Sporrstället var svängbart. ■

Wyn Enqvist

#### DATA OCH PRESTANDA:

	Sk 14	Sk 14 A
Motor:	Wright Whirlwind R-975E3	Piaggio P VII R. C. 16
Effekt:	450 hk	500 hk
Tomvikt:	1.415 kg	1.460 kg
Flygvikt:	1.940 kg	2.040 kg
Maxfart:	255 km/tim	264 km/tim
Marschfart:	230 km/tim	243 km/tim
Tophöjd:	5.500 m (praktisk)	5.500 m (praktisk)
	6.100 m (absolut)	6.000 m (absolut)
Flygsträcka:	1.240 km	1.250 km



▲ W. G. 13 — en "integrerad" nyskapsel-se som beräknas vara i tjänst i början av 1970-talet. Den avses betjäna alla tre försvarsgrenarna. Den skall bli tjänstgör vid evakuering, sambandsjänst och anti-ubatskrigföring.  
● Boeing CH-47B — kallad "Chinook". Har tandemrotorer — för tunga helikoptertransporter. 15 har beställts och "Vertolkusinen" skall ersätta Belvedere-typen.



▲ Wessex Mk.2 — kan ta 16 fullt utrustade soldater eller 8 bärar och ett sjukbiträde. ● BAC Jet Provost Trainer Mk. 5 — ett skolflygplan för grundläggande flygutbildning. Denna nya version är en vidareutveckling av Mk.4 och har tryckkabin. Marschfart ca 470 km/tim. Leveranserna börjar 1969. ● Beagle Bassett CC. Mk.1 (nederst) — ett tvåmotorigt lätt förbindelsflygplan.

▼ (Två Rolls-Royce Continental motorer.) Inalles 20 har levererats till R.A.F.



●●● "Royal Air Force kä i en artikel i nr 2/67 av FL Orr tecknade där en mör framtid — ej minst materi tiska ambassaden i Stoc niens flygattaché, Group följande klarläggande be något allsidigare bild av lägget följer här in extens

●● För att bli i stånd at 1970-talet medför inleder riod av nyutrustning i stor

## Ny utrustning för morgon

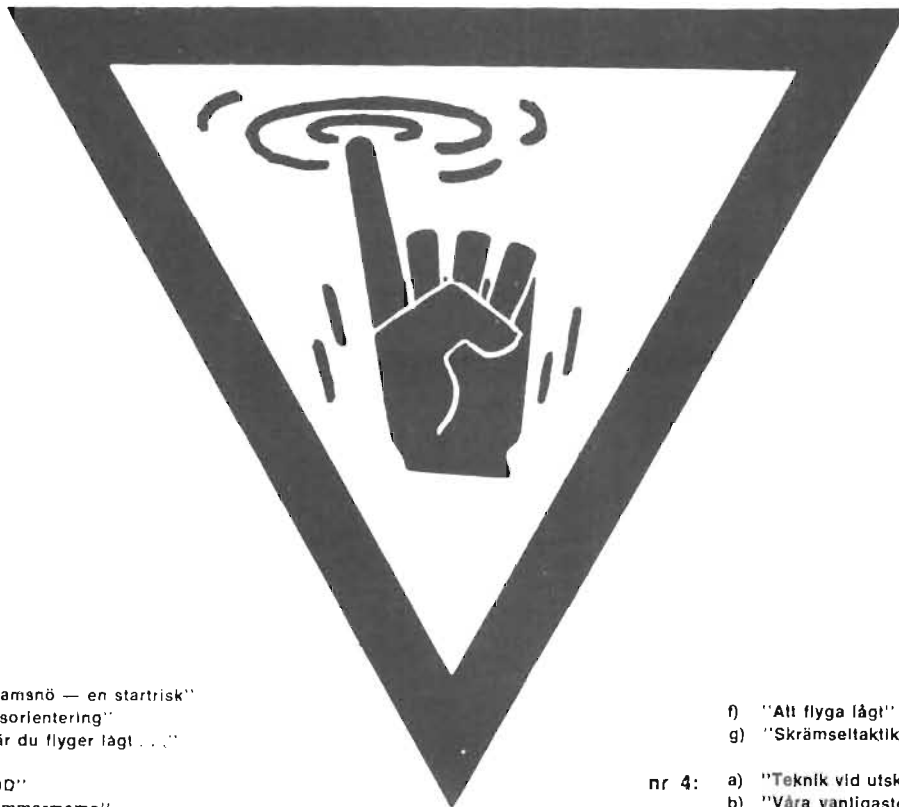
Vid sidan av det strategiska flyget — tio Belfast och 14 V.C. 10-plan — får R.A.F:s Air Support Command (fd Transport Command) nu de första av 66 Hercules och 31 Andoverplan i förbandsjänst som ersättning för Hastings- och Beverlyplanen. Nästa år skall Spey/Phantom (3.400 km/tim) och året därpå P 1127 Harrier börja ersätta markattackplanen av typ Hunter. År 1969 skall också F-111 K börja ersätta Canberraplanen och HS 801 Nimrod (version av Comet för maritima uppgifter) börja träda i tjänst i stället för Shackletonplanen. Den nya tryckkabinutrustade Jet Provost T. Mk 5 som på samma gång är avancerat skolflygplan och lätt attackplan införlivas samma år med R.A.F.

### TAKTISKA TRANSPORTER

För att ytterligare öka R.A.F:s förmåga att erbjuda flygstöd på 1970-talet kommer det brittisk-franska Jaguar, taktiskt attackplan och skolflygplan, att tas i tjänst från och med 1974. Möjligheterna att genomföra taktiska flygtransporter utökas i mitten av 1969 genom införandet av den första av 15 'mediumlift' Boeing-Vertol Chinook-helikoptrar som ersätter Belvedere-planen samt i början av 1970 den taktiska transporthelikoptern SA 330 och den lätta spaningshelikoptern SA 34C samt den mångsidigt användbara WG 13-helikoptern.

Brittiska flygvapnets nya struktur har

”Kontakt med flygsäkerheten” firar i år treårsjubileum — start skedde i FV-nytt 1/65. I och med detta nummer har ”Kontakten” utkommit i 12 nr. Det vore kanske därför på sin plats med en sammanfattning av de mångfasetterade artiklar inom flygsäkerhetsområdet, som under årens lopp producerats.



- |   |  |
|---|--|
| <p>1965 nr 1: a) "Kramsnö — en startrisk"<br/>b) "Disorientering"<br/>c) "När du flyger lågt . . ."</p> <p>nr 3: a) "FOD"<br/>b) "Sommarmemo"<br/>c) "Om konsten att fälla ut landställ"<br/>d) "Hypoglycämi"</p> <p>nr 4: a) "Märklig oljeanalys förebygger haverier"<br/>b) "Varning för hydroplaning . . ."<br/>c) "Om konsten att sprida flygsäkerhetsinfo"</p> <p>nr 5: a) "Inför vintern" — ledare<br/>b) "Halka"<br/>c) "Haveririsker på vinterflygbas"<br/>d) "Haveririsker under vinterflygning"<br/>e) "Nödsläld i fjällterräng"<br/>f) "Köld"</p> <p>1966 nr 2: a) "Vårt behov av disciplin"<br/>b) "Anonyma DA"<br/>c) "Akta huvudet"</p> <p>nr 3: a) "Aktiv flygsäkerhet" — ledare<br/>d) "Bra gjort"<br/>b) "Testa ditt kunnande"<br/>c) "Våra vanligaste villor, I"<br/>d) "Stress"<br/>e) ". . . beträffande 35:an . . ."</p> | <p>f) "Att flyga lågt"<br/>g) "Skrämseltaktik"</p> <p>nr 4: a) "Teknik vid utskjutning"<br/>b) "Våra vanligaste villor, II"<br/>c) "Att vårda och behärska sin syn"<br/>d) "Bra gjort"</p> <p>nr 5: a) "Varningsord" — ledare<br/>b) "God Jul — med goda hjul"<br/>c) "Bromsa upp ett tag . . ."<br/>d) "Våra vanligaste villor, III"</p> <p>1967 nr 2: a) "Flygsäkerhetsåtgärder" — ledare<br/>b) ". . . metodik vid målspaning"<br/>c) "Bra gjort"<br/>d) "Hur minns du — och vad?"</p> <p>nr 3: a) "Sista biten fram"<br/>b) "Blidragande orsaker . . ."<br/>c) "Aerodynamisk bromsning . . ."</p> <p>nr 4: a) "Vårt behov av supervision"<br/>b) "Vart tog Den vägen . . .?"<br/>c) "Har du tänkt på . . ."</p> <p>nr 5: a) "Har du problem med rullsträcken?"<br/>b) "Varning för medicinmissbruk!"<br/>c) "Hur handskas med nödsyrgasen"</p> |
|---|--|

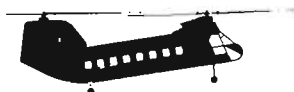


En flygförare och hans flygplan hamnar i nödläge. Han tvingas skjuta ut sig. I bästa fall hinner han per radio meddela position och handling. Utskjutningen går bra, men han hamnar i havet någonstans. Han lyckas komma upp i sin gummibåt och börjar sända nödsignaler med sin Diana-sändare. Vad händer? Vad har han att vänta? Vad görs för hans räddning?



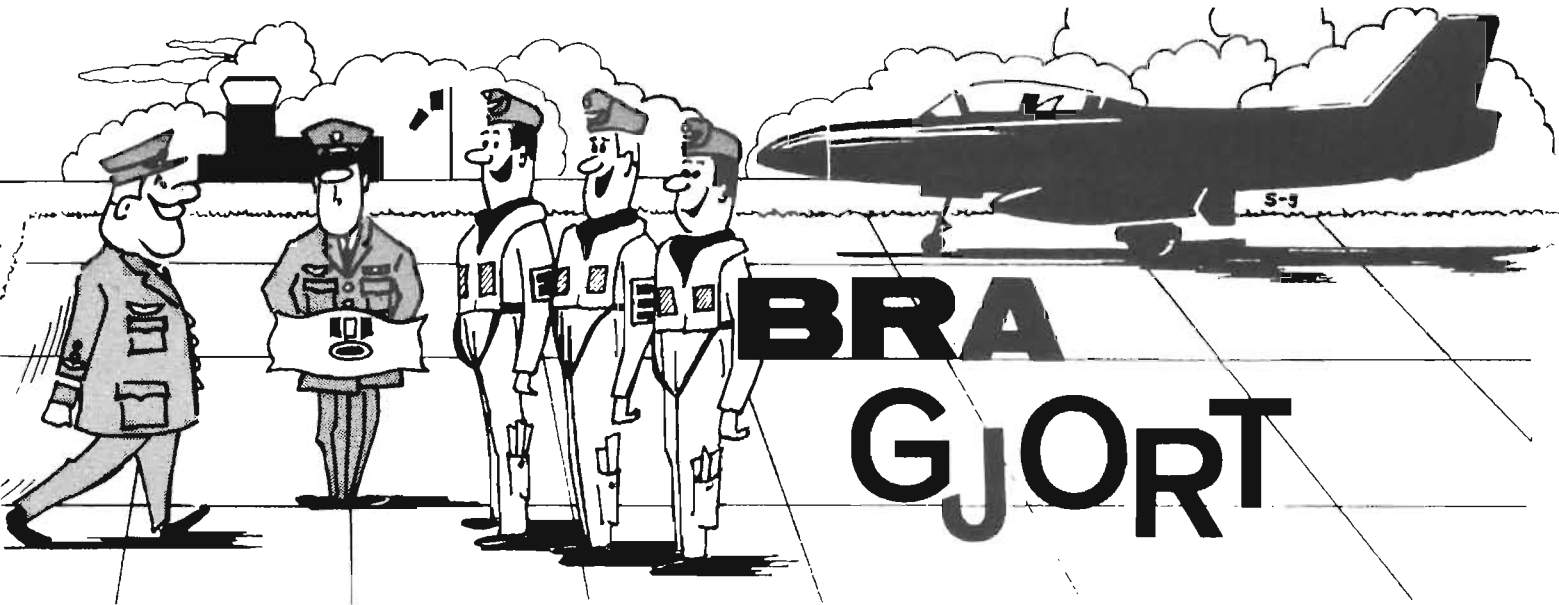
Flygvapnet har fyra permanenta helikopterräddningsbaser: F8 - Barkarby, F15 - Söderhamn, F17 - Ronneby och F21 - Luleå. Temporärt kan ombasering till annan flottilj göras då speciella övningar så kräver.

Marinen har två baser: Berga och Torslanda.



För räddningstjänst används Hkp 4 (Boeing Vertol 107). Denna helikopter sköts av fyra man. Den rymmer ca 25 personer, har vanligen plats för 9 bårar och har en specialwansch för upphissning av folk ur vatten. Helikopterns innetemperatur kan höjas till 50° mer än utetemperaturen.

Räddningshelikopterns besättning består av två förare, en navigatör, samt en färdmekaniker. Ytterligare en specialutbildad medlem avses i framtiden förstärka besättningen - en ytbärningsman. Besättningen är utbildad i sjukvård för att kunna ge en första hjälp. - Av de fyra förband med helikopterräddningstjänst har F8 jour dygnet om.



Har nödutsprång företagits går beskedet till närmaste förbandstrafikledning, som genast larmar den centrala flygtrafikledningen (Cefyl) på flygstaben. Därifrån leds sedan räddningspådraget. Cefyl i sin tur larmar närmaste (beroende på olycksplatsens position) militära bas för helikopterräddningstjänst samt kontaktar berörda kustradiostationer. Även civila insatser kan påkallas. Hela räddningspådraget samordnas och leds från Cefyl, som dock kan delegera aktionen till geografiskt bäst belägna militärflygtrafikledning.

Hur sedan en räddning med helikopter går till kan illustreras med en skildring från bärgningen av fältflygaren 2.graden Lennart Dohlon, F 13, som efter utsprång tisdagen den 28 november hamnade i havet öster Häradsskär.

Besättningen i den helikopter, "Helge 91", som utförde räddningen bestod av: 1.fältflygaren Robert Sjöholm (chef och förare), driftsingenjör Bengt Dahlgren (förare), fanjunkare Ove Engberg (navigator) och 1.flygtekniker Torsten Wänseth (färdmekaniker).

Fältflygare Sjöholm berättar:

"Vi var baserade på F 11. Larm gick 14.20 med start ur 5 min beredskap. Helikoptern i luften 14.25.

Efter angöring av Häradsskär styrde vi mot den angivna punkten. Via transiteringsflygplanen angavs spaningsområdet. Helikoptern kom till söksområdet kl 15.00. Höjden under sökningen var 100 - 200 m. ►

Vi började i områdets norra hörn på en sydlig bana. Efter ca 5 min indikerades ett svagt eko i SARA-mottagaren. Efter högersväng till NV kurs hade vi ekot rakt fram. Hela tiden mycket svaga ekon och med avbrott. Ekot försvann efter någon minut, varefter sökningen fortsatte på en nordlig kurs.

Efter vändning vid områdets norra gräns togs sydlig kurs. Efter 2 - 3 min på nya kursen eko i nödmottagaren igen. Denna gång på vänster sida. Ekot var kraftigare men fortfarande med avbrott. Klockan var då 15.20. Eko med växande styrka under flygning på SO kurs. Vi reducerade höjd och fart. Ekot blev mycket starkt och sändaren angavs nära. Navigatören angav "plats" och samtidigt fick vi ögonkontakt med den nödställda i livbåten 25 m till vänster om helikoptern. Ögonkontakten underlättades av att den nödställda flygföraren blinkade med sin ficklampa.



Vinschning förbereddes och efter 7 - 8 min var den nödställda ombord. Vinschningen försvårades av den kraftiga sjöhävningen och den hårda vinden, men den nödställda kunde själv utan problem ta sig i räddnings-selen.

Vi avgav genast rapport per radio och fick order att gå till F 13. Klockan var 15.35 och det var nästan mörkt. Navigatören och mekanikern tog nu hand om den räddade, som var kraftigt nedkyld. Han bäddades ned bland filter och fick något att dricka. Vi flög på NV kurs mot fastlandet. Det hade börjat regna, men sikten var fortfarande god.

Vi fick kontakt med kusten väster om Häradsöskär, där vi svängde upp på en nordlig kurs mot Sankt Annas skärgård. Det var helt mörkt och vädret blev sämre. Molnbasen var 150 m och sikten 2 - 3 km i regn. Efter passage av Sankt Annas skärgård övergick regnet i snöfall med fallande temperatur och siktvärden. Isbildningsrisk förelåg. Vi beslöt att landa och gick ned vid en gård ca 1 km norr om Slätbakens mynning. Klockan var då 16.05.

Efter landningen larmades ambulans, F 13 och Cefyl. Den räddade bars in i gårdens kök och fick varm dryck. Klockan 17.00 anlände ambulansen, som tog den räddade vidare till Norrköpings lasarett."

par för sitt liv" löd rubriken  
 GVAPEN-NYTT. Signaturen  
 bild av R.A.F:s nuläge och  
 nässigt sett. ● Från brit-  
 olm har genom Storbritan-  
 aptain E C S FEWTRELL,  
 ärts. Avsikten är att ge en  
 A. F. och dess framtid. In-

möta de nya uppgifter som  
 ittiska flygvapnet nu en pe-  
 kala. ● ● ●

## och struktur

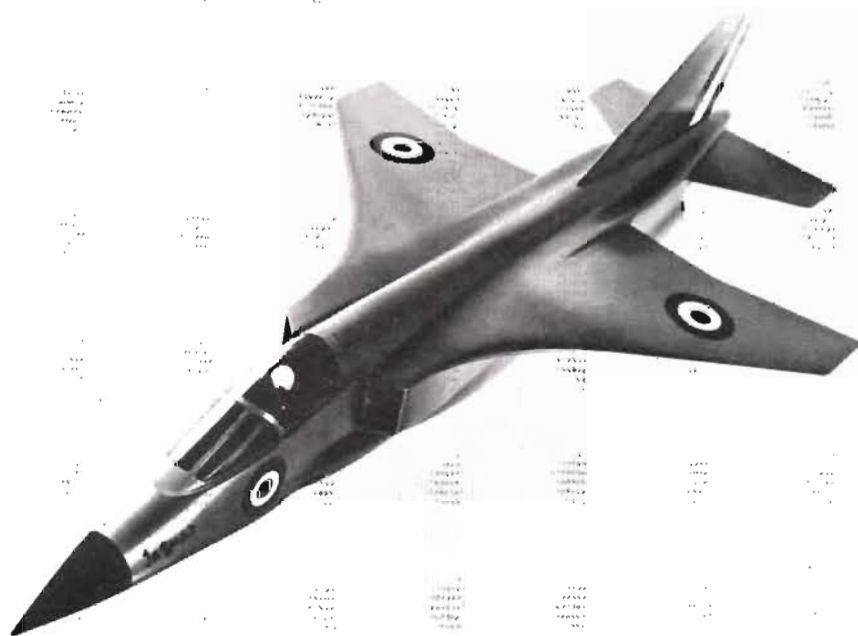
## idagens R. A. F.

sin grund i den nya försvarspolitiken samt  
 förhållander att ansvaret för det nukleä-  
 ra avskräckningsvapnet under det när-  
 maste tiotalet år vilar på Polaris-styrkan.  
 Den i 'Supplementary Statement on De-  
 fence' skisserade reformen av R.A.F. åter-  
 speglas också i de nyligen tillkännagivna  
 kommandosammanslagningarna samt den  
 indragning och upplösning av R.A.F.-för-  
 band utom Europa som ägt rum under  
 det senaste året.

### NYBILDNINGAR

I april nästa år bildas ett attackkom-  
 mando (Strike Command) genom sam-  
 manslagning av R.A.F:s jakt- och bomb-  
 kommandon. Det nya kommandot — vars  
 högkvarter förläggs till High Wycombe,  
 Buckinghamshire — skall bestå av två  
 eskadror. Nr 1 (bomb)-eskader med hög-  
 kvarter i Bawtry, Yorkshire och Nr 11  
 (jakt)-eskader förlagd till Stanmore,  
 Middlesex. Dessförinnan bildades den 1  
 augusti 1967 Air Support Command. Det-  
 ta fungerar som en transportenhet med  
 kraftigt vidgad förmåga att utföra strate-  
 giska och taktiska stöduppdrag över stora  
 avstånd.

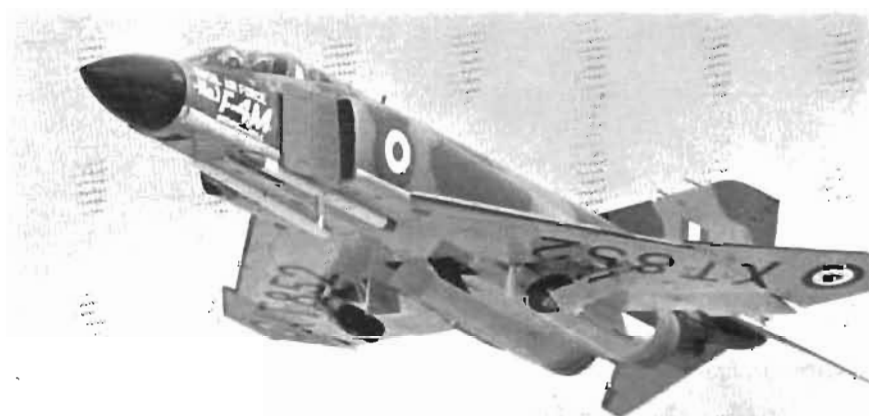
Till nästa år planeras också samman-  
 slagning av ytterligare två stora R.A.F.-  
 kommandon — flygutbildning och tek-  
 nisk utbildning. Namnet blir R.A.F. Train-  
 ing Command och dess högkvarter för-  
 läggs till Brampton, Huntingdonshire. ■

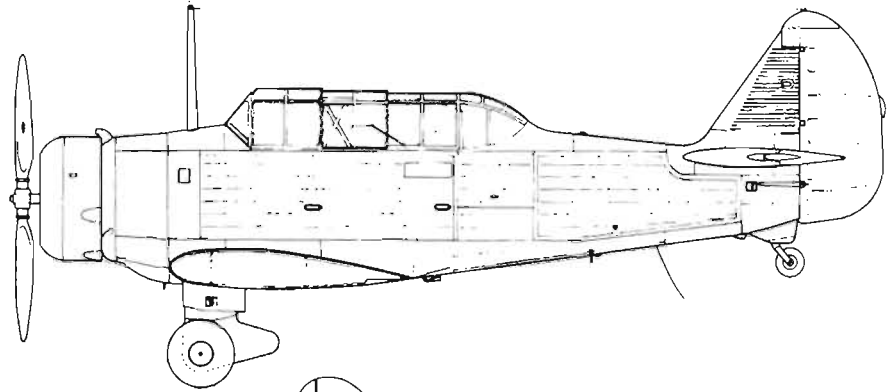
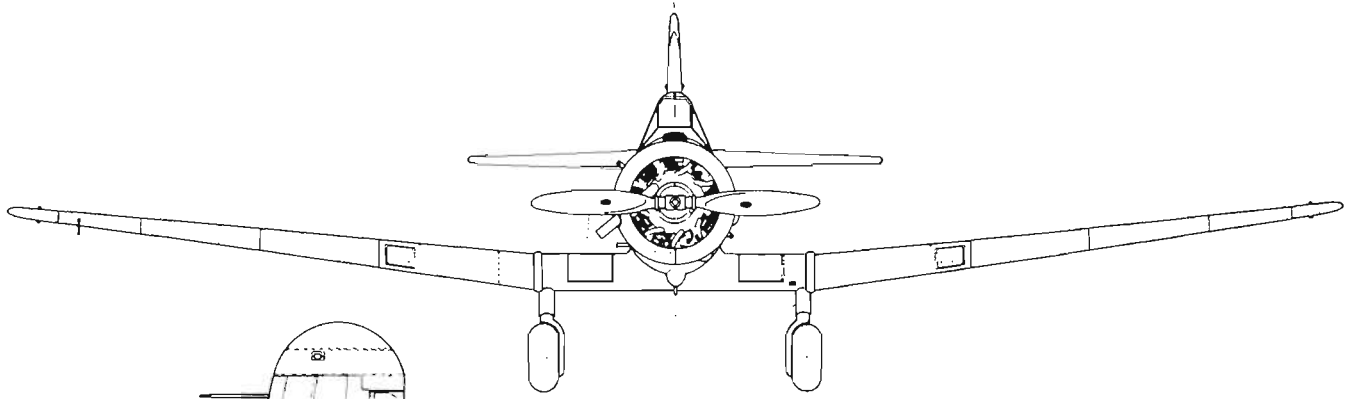


▲ Jaguar — ett avancerat lågaltack- och skolflygplan (bl a visat på Parisutställningen). I förbandstjänst omk 1973—74. Försedd med två Rolls-Royce/Turbomeca-motorer samt bomber, raketer, robotar och kanoner. ● BAC VC. 10 Mk.1 — R.A.F:s transportversion av den civila fyrmotoriga jet-jätten VC. 10, med motorerna längst akterut. Planet lastar bl a 150 fullt utrustade soldater. 14 flygplan har beställts.

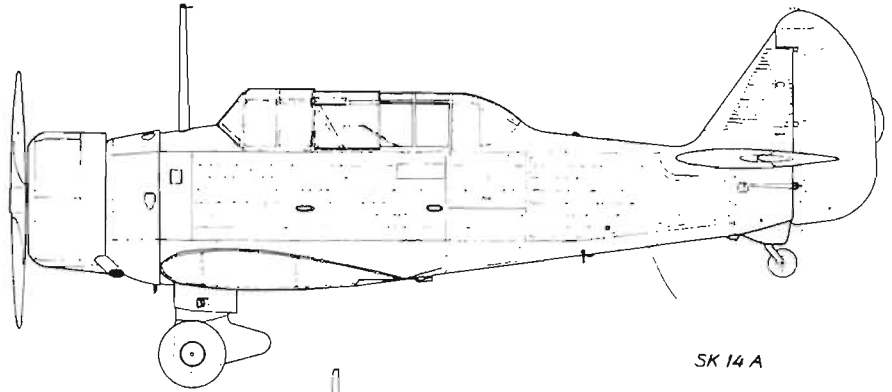
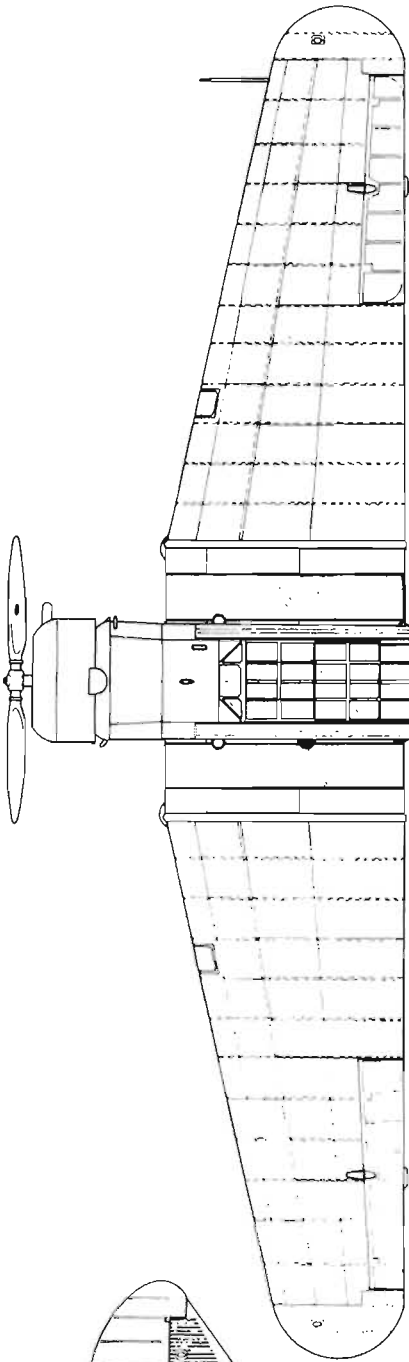


▲ Short Belfast C. Mk.1 — ett turbopropdrivet, fyrmotorigt transportflygplan för utpräglat strategiska uppgifter. Förstärkningar i lastrummet medger att tunga militära fordon fraktas över långa sträckor. Tio flygplan har beställts. ● McDonnell F-4M Phantom — avses fr o m 1968 tillsammans med P. 1127 Harrier GR. Mk.1 ersätta trotjänaren Hunter för såväl attack- som jakt- och spaningsuppgifter. Phantom tar bomber och raketer i attackversionen, medan jakten utrustas med IR-målsökande Sidewinder och radarstyrda Sparrow-robotar. I spaningsversionen ingår brittisk specialutrustning.

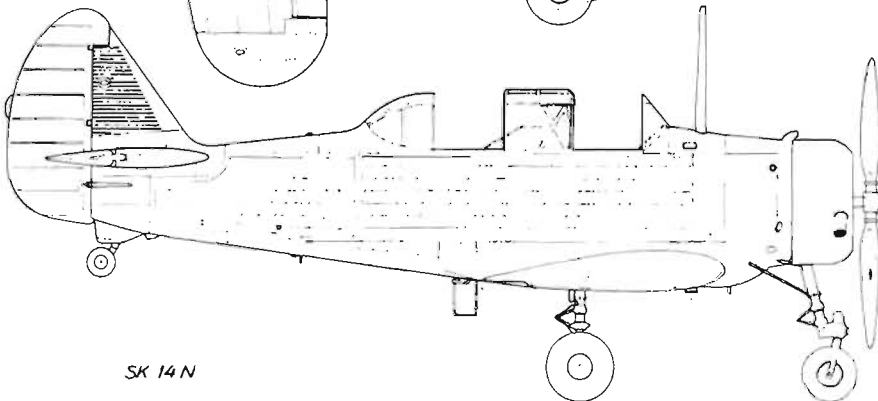




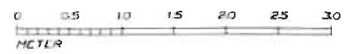
SK 14



SK 14 A



SK 14 N



NORTH AMERICAN NA 16-4M

RITAD AV HÅKAN LUNDBORG



## FLYGKLUBBSFEST

En verklig flyg- och folkfest ägde den 24 september rum på Malmen. Det var Linköpings flygklubb som anordnade flygdag. Man hade tur med vädret och arrangemangen klaffade fint. Drygt 15.000 besökare räknades in. Mycket flyg av olika slag fick man också se och bli anlande drygt 30 privatplan utöver de i flygprogrammet deltagande.

Det två timmar långa flygprogrammet var av hög klass och saknade döda punkter. Flygläraren *Martin Lang* från Norrköping visade bl a en förnämlig avancerad flygning med det tjeckiska planet Zlin. Det är inte var dag man tex får se en ryggsjinn. Ett verkligt uppskattat och precist upp-

visningsprogram gjorde flygvapnets uppvisningsgrupp från F16. Kapten *Hans Hedman* ledde sin J35-grupp till ett stiltfullt och mycket väl genomfört program.

Som extrakrydda i programmet visade provflygare *Jon Ertzgaard* Viggen nr 2. Publikens imponerades storligen av dess höga fart och stigförmåga liksom av dess vid ett par tillfällen mycket låga farter. ■

## VETERANSÄLLSKAP

I våras samlades i Linköping ett 150-tal flygentusiaster — flertalet med minnen från flygets barndom — för att vara med om att bilda Östergötlands flyghistoriska sällskap.

Man enades om, att sällskapets ändamål skulle vara att bedriva och understödja forskning rörande svensk flyghistoria, att sprida kännedom om denna samt att främja och stödja flygmuséet i Linköping.

god  
jul



Till ordförande för sällskapet valdes iandshövding *Per Eckerberg* och övriga valda i styrelsen kan nämnas: dir. *Tryggve Holm*, general *Peyron*, CCVM, överste *Knutsson*, C F3 m fl.

Hittills har närmare 200 personer anmält sig som medlemmar, men givetvis hälsas flera intresserade välkomna i sällskapet. Årsavgiften för enskild medlem är 10 kronor, som kan insättas på bankgiro 60—3172. Flygminnen av olika slag mottages tacksamt och kan sändas till C F3, Malmslätt, eller Östergötlands flyghistoriska sällskap, Box 244, Linköping. ■

# F 3

## HÄNT VID FLOTTILJERNA • HÄNT VI

### RESERVARE PÅ HELTID

På sistone har man kunnat läsa i pressen att "Flygande Tunnan blir pensionär", "Gamla Tunnan har tjänat ut", "Legendariska J29 — Tunnan lämnar förbanden" osv.

Nytt nr 4/67) Tunnan på Försvarets Krigsskola, F20, i Uppsala.

• Målflygverksamheten består av målgång med S 29 C, målbogsring med J 29 F samt radiakflygning med S 29 C. Vid fullt utbyggd organisation kommer

och målflygdivisionen är underställd chefen för F3. Organisationen av målflygdivisionen påminner om den tidigare divisionsorganisationen, innebärande en divisionschef med sig underställd flygstyrka och markstyrka. Kompanichef finnes alltså ej, och stationsavdelningschefen för befälet över fyra troppar — två flygplantroppar, en elektro- och en materieltropp.

De två flygplantropparna är så fördelade, att den ena sköter enbart flygplan 29 under det att den andra handhar Sk 16 och helikoptrar, vilka står till flottiljchefens förfogande.

• Flygstyrkan, som leds av divisionschefen, utgörs av såväl aktiva som reserv/värnpliktiga flygförare. Särskild vikt måste läggas vid återinflygningar samt övergångar till S 29 C alternativt J 29 F. Antalet flygförare håller sig mellan nio och elva, vilka fullgör flygtrjänsten som FFSU (= fortsatt flygslagsutbildning).

Redan tidigare har F3 haft denna sorts verksamhet, då man på prov svarat för en målgrupp. Den 1 juli 1967 ökades denna målgrupp till en division.

□ Målflygdivisionen betjänar samtliga flygvapnets jakt- och stridsledningsförband inklusive skolor, från längst i norr till längst i söder. Av hittills vunna erfarenheter synes målflygverksamhetens placering till F3 vara en lyckad lösning med ett centralt läge i förhållande till förbanden. Såväl betjänade som betjänande parter har hittills varit synnerligen nöjda med denna målflygverksamhet inom flygvapnet. ■



foto: sven lindh

S 29 C — utrustad med fölltankar med inbyggda målyteförstärkare, som bättre reflekterar radarvågorna.

På F3 vill man inte helt hålla med om detta. Efter 16 års tjänst i flygvapnet, med världsrekord, VM-segrar, utrikestjänst m m, har flygplanet fortfarande en viktig uppgift att fylla i flygvapnet och säkerligen i flera år framåt. J 29: an ingår nämligen som huvudkomponent i flygvapnets målflygverksamhet, som koncentrerats till F3. Den aktiva tjänsten som jaktflygplan har Tunnan alltså lämnat och har överförs till "reserven". Förutom på F3 finns (jfr FV-

divisionen att sammanlagt ha 25 flygplan S 29 C och 10 flygplan J 29 F. Flygtidsproduktionen beräknas under första året bli ca 2.500 tim för att sedan successivt öka till ca 4.000 tim/år under 68/69. För att kunna få ut denna flygtid flyger man nu fyra pass per dag med sex flygplan (plus två flygplan i reserv) och avser successivt öka antalet till minst åtta flygplan i fyra pass per dag.

Bestämmelserna för målflygverksamheten utfärdas av chefen för flygvapnet,

## CELEBERT

Den amerikanske flygattachén, överste *Edward Foote*, besökte den 9 oktober flottiljen för att genomföra en av honom mycket uppskattad "baksitsflygning" i Sk 35 med kapten *Rolf Eriksson* som förare.

Den 12 oktober fick vi besök av Israels flygattaché i London, även ackrediterad i Sverige, överstelöjtnant *Yoseph Ofer*. Han fick en genomgång av flottiljens organisation samt en visning av anläggningarna på förmiddagen. Eftermiddagen ägnades åt en orientering om F20 av dess chef, översten *S-O Olsson*.

Det mest celebra besöket inföll den 24 oktober, då kommandören för Finlands försvarsmakt, generallöjtnant *Yrjö Keinonen*, tillsammans med chefen för flygvapnet besökte flottiljen. Dagen ägnades åt genomgångar rörande flottiljens organisation, TIS-utbildningen samt fältmässig flyg- och bastjänst i anslutning till den pågående flottiljövningen.

Vid efterföljande lunch överlämnade generallöjtnant *Keinonen* Finlands försvarsmakts standar till chefen för flygvapnet. ■

ORR

## AKTIVITET

Kunglig Skaraborgs flygflottilj i Såtenäs har under den gångna hösten stått som arrangör och värd för diverse evenemang. Här några smakprov.



▲ Ovan: Ryske flottamiralen *GORSJKOV* med fru... avspeglad i glasögonen. ■ Nedan: Italienske CFV, general *REMONDINI* flankerad av bl a överste *Wagner* och generalmajor *Odvqvist*. ■ Nedan t h: Major-General *SANDS* på bästa humör tillsammans med C F7, överste *Barkman*.



31/8: Flygvapenmästerskapet i fälttävlan äger rum i trakten av Trollhättan. Mästare blir 1:e flygplanmästare *T Jonsson*, F16. Äldste deltagare är generalmajoren *I Berg*, vilken placerade sig som 5:a i veteranklassen. 13/9: Kronprinsen besöker flottiljen och instrueras av kapten *J-O Gezelius* i attacktaktik och materiellkänedom.

# F 7

14/9: Ryska flottamiralen *S G Gorsjkov* samt sju ryska marinofficerare kommer på besök. Sex divisioner A 32:or anfaller med mycket gott resultat. 18/9: Länsstyrelsen med landshövdingen *K Frithiofson* i spetsen besöker flottiljen. 19/9: Italienske flygvapenchefen general *Aldo Remondino* gör flottiljen den äran. 10/10: Major General *H J Sands, Jr* Commandant of the ACSC (US Air Command and Staff College) med tretton lärare på visit — inbjudna av generalmajor *E Rosengren*, MHS. ■

foto: erik johannesson



## HÄNT VID FLOTTILJERNA

### FC FLYGER VIGGEN

Sedan lång tid har Försökscentralens provflygare deltagit i utvecklingsarbetet på flygplan 37 Viggan.

Arbetet har under de senaste åren bl a inneburit att ett stort antal provpass flugits i olika simulatorer, där såväl flyg- och styregenskaper som radar- och navigeringsutrustning har utvecklats, bedömts och efterhand utvärderats.

Med en sådan bakgrund som provflygare äkns en inflygning på en flygplantyp inte som någonting nytt. Förstahandsintrycket blir i stället ett något förvånat konstaterande, att flyg- och styregenskaper i en uppbyggd fast hydraulsystemrigg i det närmaste till fullo igenkänns i prototypen.

# FC

Major *K-E Henriksson*, chefsprovflygare, och kapten *L Jetsén*, provflygare vid försökscentralen, flög Viggan för första gången i mitten av oktober. Inflygningen, som omfattade ett pass, programmerades som en provflygning med sikte på en allmän värdering av flyg- och styr-



Provflygaren och kaptenen *Lars Erik "Jocke" JETSEN* vid FC testar läget på 37:an.

egenskaper, motorfunktion m m samt kontroll av en omfattande mätutrustning. Efter detta inflygningspass har den fortsatta kontakten med flygplanet skett i form av provflygningar i SAAB:s regi, en form av utprovning som även i fortsättningen kommer att bedrivas.

Följande subjektiva bedömningar kan i korthet summeras:

- Flygplanet är lättfluget med goda flygegenskaper inom det till dags dato utprovade flygprogrammet.
- Flygplanet känns trots sin storlek och relativt höga vikt som ett litet flygplan.
- Landningstekniken påminner om den som användes med Draken, med undantag av en avsevärt förbättrad fartstabilitet.

- Sikten från förarplats är ypperlig, vilket underlättar bedömningen vid exempelvis landning.
- Utformningen av förarkabinen är av hög standard och ger föraren ett intryck av att sitta i ett färdigt serieflygplan.

- Noshjulsstyrningen, som manövreras med sidoroderpedalerna på amerikanskt vis, känns till en början något ovan för en 32 och 35 pilot. Denna känsla övervinns emellertid snabbt.
- Bromsning med motorn — reversering — är helt ny och intressant bekantskap för en militärpilot. En mycket

- kraftig retardation vid utrullning kan väntas vid höga effektuttag.
  - Flygplanets prestanda med maximalt ränd efterbrännkammare är imponerande.
- Ytterligare resultat och med mera djuplodande bedömningar låter sig helt naturligt av sekretesskäl ej göras i dagens läge. ■

## FVM I TENNIS

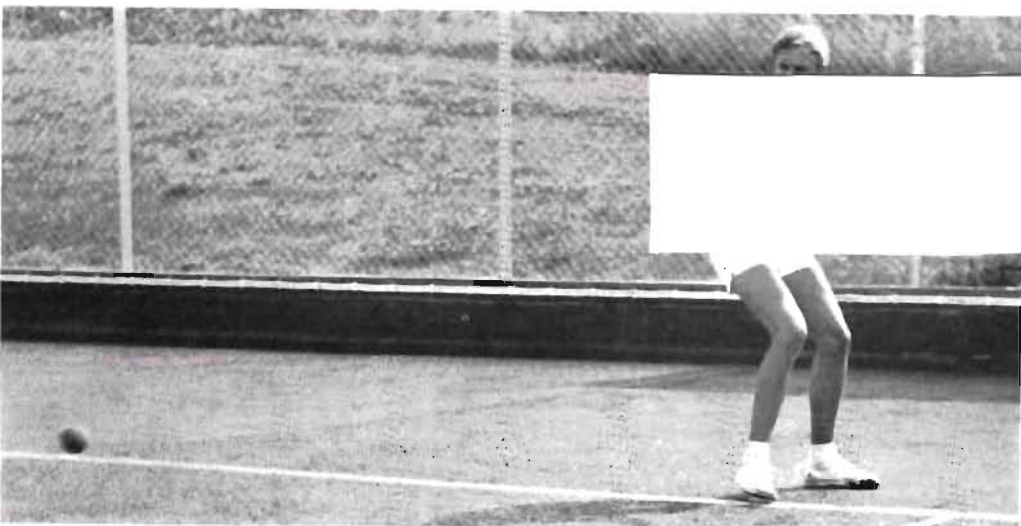
**1967 års flygvapenmästerskap i tennis hade samlat rekordartat deltagande. Tävlingarna gick den 14–17 augusti på fina banor i Tumba och Tullinge och i utmärkta arrangemang av värdflottiljen F18.**

I finalen tog Wieslander första set med 6–2 och Sommelius det andra med 6–1. Wieslander kom dock starkt igen i avgörande set, som han vann med 6–3 och därmed mästartiteln.

- Ny för året var veteranklassen som samlat 15 deltagare. Till finalen gick flottiljpolis *Bellhagen*, F13 och kaptenen *Lannmark*, FS efter segrar i semifinaler-

na *Amelin* och *Lidbrink* med 6–2, 6–4 efter att i andra set legat under med 4–0. De båda finalistparen hade slagit sig fram till final bland 11 dubbelpar.

- Årets tävlingar hade som redan nämnts samlat flera tävlande än någon gång tidigare. Till detta bidrog naturligtvis tillkomsten av veteranklassen. Tennisintresset är dock i stadig stigning och frågan är om inte tiden nu är mogen att arrangera tävlingarna årligen i stället för bara vartannat år?! ■



Flygunderingenjör Wieslander, FS/FF — dubbelmästare med dubbelfattning.

**B**land 31 deltagare i seniorsingle ställde mångårige flygvapenmästaren kapten *Sommelius* från F5 i Ljungbyhed upp som favorit och han lyckades gå fram till final efter semifinalvinst med 7–5, 6–3 över major *Amelin* från F7 Såtenäs. På andra halvan avancerade till final tvåhändigsspelande flygunderingenjören *Wieslander* som tävlade i FS/FF:s lag. *Wieslander* hade också en motståndare från F7 i sin semifinal, nämligen majoren *Lidbrink* som förlorade med 6–3, 2–6, 6–3.

na över respektive fanjunkare *Jonsson*, F14 och 1:e verkmästare *Grahn*, F12.

I finalen förlorade *Bellhagen* första set men fick med sitt varierande spel *Lannmark* att springa sig trött och avslutade matchen med att ta åtta games i följd och därmed vinna med 2–6, 6–3, 6–0.

I tävlingarnas sista match, dubbelfinalen, säkrade flygunderingenjör *Wieslander* sitt andra mästerskap genom att tillsammans med flygunderingenjör *Granqvist* också från FS/FF slå F7-majorer-

## RESULTAT

### Single seniorer:

- 1:a Flygundering Wieslander, FS/FF
- 2:a Kapten Sommelius, F5
- 3:a Major Amelin, F7

### Single, veteraner:

- 1:a Flottiljpolis Bellhagen, F13
- 2:a Kapten Lannmark, FS/FF
- 3:a Fanjunkare Jonsson, F14 och 1:e verkmästare Grahn, F12.

### Dubbel:

- 1:a Flygundering Granqvist/flygunderingenjör Wieslander, FS/FF
- 2:a Major Amelin/Major Lidbrink, F7
- 3:a Kapten Antoni 1:e verkmästare Grahn, F12 och kapten Asthner/flygnavigatör Johansson, F11.

## FVM PÅ PISTOL

Den 25 augusti stod F3 som arrangör för flygvapenmästerskapet i skolskjutning på pistol m/40. Östgötaflottiljen bjöd skyttarna på goda arrangemang och vackert väder.

Förvaltare *Carl-Gustaf Rask* F21 blev årets flygvapenmästare. I huvudskjutningen, som för övrigt vanns på goda 177 poäng, av 1:e verkmästare *Karlsson* F12 sköt *Rask* endast 168 poäng och låg på det på 9:e plats. Därefter skärpte sig

*Rask* och avancerade mot toppen, så att han efter 1:a mästerskapsomgången låg på 2:a plats. I slutomgången sköt *Rask* lugnt och säkert fem tiar och en nia och därmed var mästartiteln hans. ■

### Resultat:

- 1:a Förvaltare *Rask* F21 ..... 348 p
- 2:a 1:e verkmästare *Karlsson* F12 247 „
- 3:a 1:e flygtekniker *Fryxell* F17 .. 346 „
- 4:a Kapten *Carleson* F3 ..... 345 „
- 5:a Fanjunkare *Ohlsson* F18 .... 342 „



Fr.v: 3:an, 2:an och 1:an — eller Fryxell, Karlsson och Rask — tog efter tävlingen ett raskt sammanträffande för ett träffande samtal om samlade träffar.

## FLYGMILITÄR 5-KAMP

Årets mästerskapstävling i flygfemkamp utkämpades i år på F10, den 26—28 september. Femkampsledaren överste Rasmusson, C F10, hade — för att få större bredd och större intresse för tävlingen — uppmanat flottiljerna att i största möjliga utsträckning ställa upp med helt lag, dvs tre man per flottilj.

● Inte mindre än nio flottiljer hörsammade uppmaningen och ställde upp med ett eller flera lag. Därmed fick tävlingen ett intressant förlopp i och med att lagstriden utvecklade sig till en verkligt spännande kamp. Totalt tävlade 33 man individuellt.

● Första grenen, duellskjutning, startade morgontidigt på F10:s nya duellbana och p.g.a att dimma täckte slagfältet (= flyg-

fältet) slapp skyttarna några störande moment i form av startande och landande flygplan. F11:s fältflygare *Andersson* och kapten *Rittby* sköt bäst med resp. 183/20 och 180/20. F11 tog härigenom hand om ledningen i lagtävlingen tätt följd av F10 och F15.

Nästa gren var basketboll som ägde rum i Ängelholms idrottshall. Bäst i grenen blev löjtnant *Jonsberg* F5 med 140 poäng. F4 gjorde här en uppryckning med löjtnant *Tjärn* och fältflygare *Karlsson* på platserna närmast efter. I lagtävlingen gick F4 upp på andra plats efter F11 och närmast före F13. Individuellt tog löjtnant *Tjärn* ledningen följd av kapten *Rittby* och fältflygare *Andersson*.

● Även simningen (100 m fritt) klarades av under första dagen. På kvällen, i

Ängelholms nybyggda simhall, visade F5:s löjtnant *Jonsberg* att han även var bäst i den grenen. 1.07,3 blev segrartiden och med 1.07,5 blev fältflygare *Kylborn*, F1, tvåa. I övrigt visade sig F11 ha de bästa simmarna och skaffade sig därigenom, som det tycktes, en betryggande 30-poängsledning före närmaste lag F4 och med F13 ytterligare 30 poäng efter.

Efter första dagens tre grenar ledde således F11 med 64 platssiffrapoäng, före tvåan F4 med 94 och trean F13 med 124. Sedan följde F5 med 127 och F1 151. Individuellt ledde då fältflygare *Andersson*, F11, med platssiffra 11, tvåa var löjtnant *Jonsberg*, F5 och trea kapten *Rittby*, F11, med 16.

● Hela andra dagen ägnades åt fäktning. Platsen var åter Ängelholms idrottshall. Varje man utkämpade 32 matcher. F4:s fältflygare *Gustavsson* vann 28 duster och näst bäst blev fältflygare *Kylborn*, F1, som vann 27 segrar. Även i lag hade F1 och F4 de bästa fäktarna, varför de knappade in på F11:s ledning i lagtävlingen. Inför sista grenen hade F11 92 poäng, F4 108, F1 162 och F5 163 poäng. Individuellt hade en rätgrupp om fem man gått loss och spänningen inför flykttävlingen var stor. Fältflygare *Andersson* ledde med platssiffra 22. Fältflygare *Kylborn*, löjtnant *Tjärn* och kapten *Rittby* hade samtliga 23 och löjtnant *Jonsberg* hade 25.

Hinderbanan var uppbyggd i en starkt kuperad terräng på Hallandsåsen och orienteringslöpningen gick genom en terräng full av snår och taggrådsstängsel. Bäst i båda momenten var fältflygare *Andersson*, som därmed säkrade förstaplatsen. Löjtnant *Jonsberg* blev tionde man i flykttävlingen men tvåa totalt.

● Utgången av lagtävlingen blev oviss in i det sista. F4 fick först sitt lag i mål och när så småningom F11 kom, blev det ett räknande med tider, koefficienter och platssiffror fram och tillbaka. När så småningom slutresultatet framräknats — efter allsköns kollning — befanns F4 ha slagit F11 med 138 poäng mot 140. En snygg triumf för ett lag som inte gav tappat utan kämpade hårt in i det sista. ■

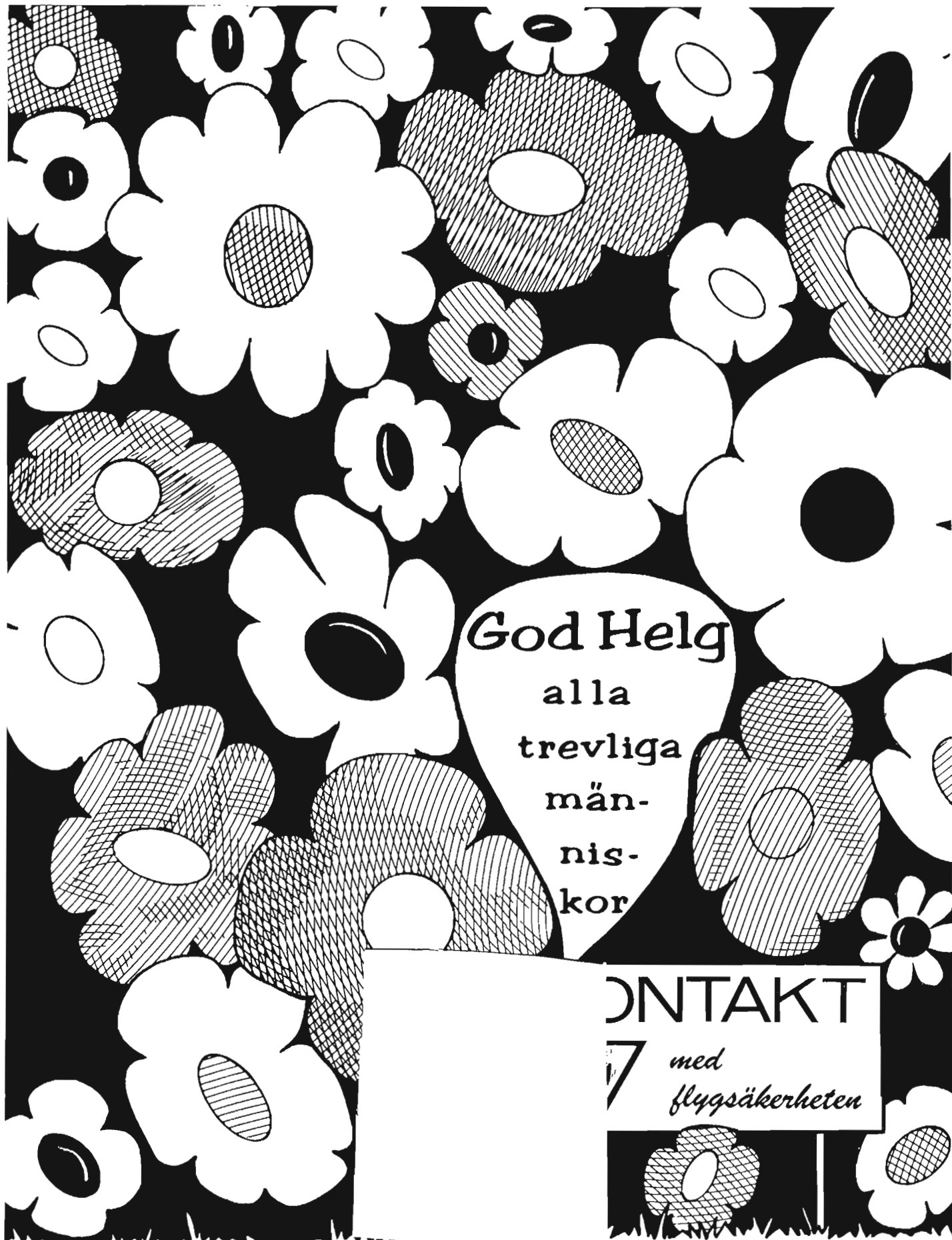
*Gunnar Ekman*



foto: yge henrikson

1967 års flygvapenmästare i flygmilitär 5-kamp blev "smått sensationell" F4. Men segern blev minsann inte lättköpt. Det var först en sista järnviljelorcering på slutampen av hinderbanan som ledde fram till 1:a-prisbucklan. Fr v: Fältflygare KARLSSON, löjtnant TJÄRN samt fältflygare GUSTAVSSON.

Slutresultat, lag:	Slutresultat, individuellt:
1:a F4 138 p	1:a Fältflygare Andersson, F11
2:a F11 140 ..	2:a Löjtnant Jonsberg, F5
3:a F1 216 ..	3:a Löjtnant Tjärn, F4
4:a F5 222 ..	4:a Fältflygare Kylborn, F1
5:a F13 234 ..	5:a Fältflygare Gustavsson, F4
6:a F15 237 ..	6:a Fältflygare Karlsson, F4
7:a F6 275 ..	7:a Kapten Rittby, F11
8:a F10 289 ..	8:a Fänrik Bandholtz, F1
9:a F7 333 ..	9:a Löjtnant Marcusson, F11
	10:a Fänrik Lundin, F6



God Helg  
alla  
trevliga  
män-  
nis-  
kor

ONTAKT

7 med  
flygsäkerheten

SCHULZ/SKOGSBERG

Haverier i samband med landning upptar alltså en alltför stor del av vapnets haveriantal. I flygvapnets strävan att så snabbt som möjligt förbättra denna icke önskvärda tendens, fortsätter här flygstabens flygsäkerhetsavdelning sin upplysningsdrive i "konsten att landa". — Amnet har tidigare, förutom i ett tiotal artiklar och diverse OFYL-meddelanden, även behandlats på OFYL-affischer.

foto: nils andersson



■ ■ Grunden till en misslyckad landning läggs i de flesta fall redan i planén genom att avvikelser görs från den normala planébanan. Detta har närmare belysts i Flygvapnets Flygsäkerhetsanalys 1965/66. ■ En ganska vanlig orsak till att den normala planébanan inte följs, är en överdriven rädsla för att inte kunna bromsa in flygplanet på banan utan i stället åka ut i banans förlängning och eventuellt hamna i utrullningshindret. Detta har medfört, att en del förare medvetet avviker från det lämpligaste landningsförfarandet genom att försöka sätta flygplanet så nära bankanten som möjligt och göra utflytningen före banpassagen eller hålla lägre fart än föreskrivet. ■ Det kan också innebära, att man koncentrerar sig för mycket på den kommande inbromsningen och inte i tillräcklig grad beaktar svårigheterna före och i samband med sättningen. Alltför ofta blir resultatet en genomsjunkning eller vikning med haveri som följd. ■ ■ ■

Under 1966 rapporterades ungefär hundra genomsjunkningar, minuslandningar eller vikningar. Tjugo av dessa ledde till haveri. Under samma tid förekom sju utrullningar i utrullningshinder vid landning. I bara tre fall var bromsförhållandena kritiska. I de andra fallen hade föraren alltför hög fart och/eller satte sig långt in på banan eller använde en olämplig bromsteknik. I medeltal var reparationskostnaderna för flygplan som rullat ut i utrullningshinder ca 2.000 kr/flygplan. Större delen av dessa kostnader har inte åsamkats av hindret utan ligger på skadade bromsar och däck. Det är skador som uppkommit, då föraren försökt bromsa hårdast möjligt för att inte hamna i hindret. Genomsjunkningarna kostade i genomsnitt ca 6.000 kr/flygplan. Riskerna för såväl materiel som personal är större vid haverier i samband med plané och sättning än vid utrullning i utrullningshinder.

En del av farhågorna för att köra av i banans förlängning kan bottna i bristande kunskaper om inbromsingsproblemen, t.ex. bästa bromsteknik m h t aerodynamiska förhållandena, friktionsförhållandena, bankonsistens, hydroplaning.

Det är därför önskvärda om det är önskvärda för att föraren ska kunna öka sin fart och därmed för att kunna sänka farten från 250 km/tim till 200 km/tim som från 150 km/tim till 100 km/tim. Det avstånd

som hinner passeras under olika hastighetsavsnitt är proportionellt mot den medelhastighet man har när avsnittet passeras. I de två avsnitten ovan är alltså medelhastigheten 225 resp 125 km/tim. Bild 1 visar att det åtgår 500 m för att sänka farten 50 km/tim i det högre hastighetsavsnittet och endast 200 i det lägre.

#### anik

den hög

att

stort

Det

Man inser därmed lätt landningsfartens betydelse. Som tumregel gäller, att om man ökar sättningfarten med 10 km/tim så ökas rullsträckan med ungefär 100 m. Detta kan synas vara ett starkt motiv för de som uppengarligen håller för låg fart t.ex. vid halka. Dessa glömmer då de stora riskerna för minuslandning och genomsjunkning. De landningsfarter som anges i SFI har noggrant kalkylerats m h t erforderliga marginaler såväl för minuslandning som krav på rullsträcka. Det absolut säkraste förfarandet är att alltid tillämpa i SFI

# ... har även DU problem med RULLSTRÄCKKAN?

angivna hastigheter. Här är också att märka att fartmarginalerna såväl uppåt som neråt är tämligen små. Farterna måste därför hållas med stor precision.

## Lyftkraft och friktion

Under landningssträckan bromsas flygplanet upp genom det aerodynamiska

motståndet och friktionen mot banan. Det aerodynamiska motståndet varierar – vid de farter det här är fråga om – med kvadraten på lufthastigheten. Lyftkraften är också proportionell mot kvadraten på lufthastigheten. Det medför att under första delen av landningssträckan är vikten på hjulen låg, **bild 2**. Bromsförmågan är beroende av den vikt med vilken hjulen vilar mot

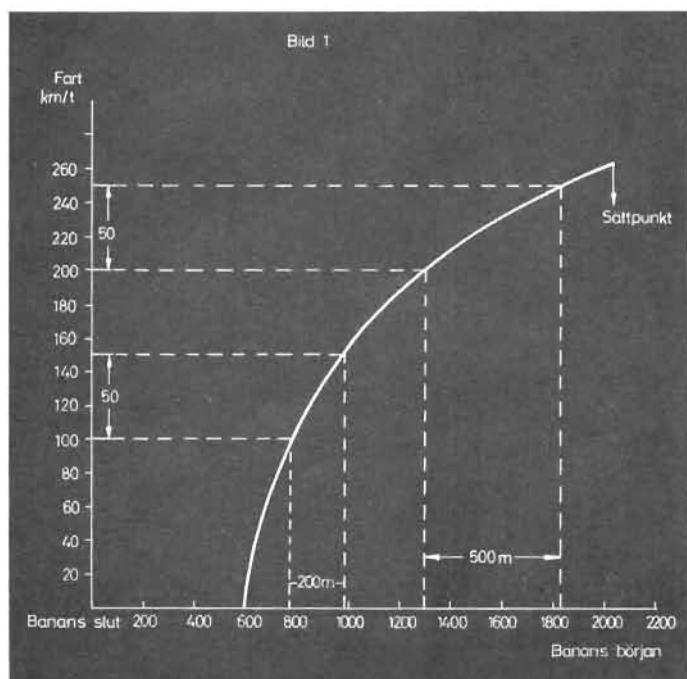
banan. Av detta följer att bromsarnas förmåga att reducera hastigheten är mindre vid hög fart.

Hög fart innebär alltså ett lägre friktionsmotstånd. **Bild 3** är en principskiss av hur bromsförmågan utvecklar sig m h t farten vid olika bankonsistens. Som framgår av kurvan minskar bromsförmågan vid ökande fart utom då banan är belagd med våt is. Koefficienten är då praktiskt taget konstant. Kurvan för torr is (ej redovisad på bild 3) utvecklar sig däremot på ungefär samma sätt som vid våt bana. Värdena är dock något lägre. Om man har en bana med torr is vid temperaturer nära fryspunkten kan bromsverkan sjunka, då hastigheten minskar, därför att isen då har längre tid på sig att smälta under inverkan av friktionsvärmens och däcktrycket.

● Anledningen till att friktionen minskar snabbare vid våt än torr bana är, att vid högre fart blir det mindre tid för vattnet mellan däcken och banan att sprutas ut. Vattnet kan närmast liknas vid ett smörjmedel som minskar friktionen mellan däck och bana.

## Använd pumpteknik

För att hydroplaning skall uppträda fordras relativt hög fart och stor mängd vatten på banan. Denna effekt minskar



med dräneringskanaler tex i form av långsgående spår i däckan eller om banan är grovkornig. En sliten asfaltbana ger således större risk för hydroplaning än tex en betongbana, som är uppbyggd av större partiklar. Ett slitet däck råkar lättare ut för hydroplaning än ett nytt, som har spårn intakta. Utpräglad hydroplaning är dock inte så vanligt förekommande. Det händer oftast på flygfält som har ojämn bana – dvs större fördjupningar där större vattenmängder kan samlas. När man passerar ett sådant område och råkar ut för hydroplaning, kan friktionen bli så liten att bromsregulatorerna slutar att verka och hjulens rotation upphör. Om man sedan kommer in på ett torrare område med stillastående hjul och ansatta bromsar, blir resultatet oftast punktering. För att bromsregulatorerna skall kunna verka på avsett sätt, måste hjulen hela tiden rotera. Det är alltså av största vikt, att man använder pumpteknik vid bromsning på våta banor. Detta gäller också om banan är isbelagd – framförallt vid förekomst av isfläckar omväxlande med bara områden.

● Bromskoefficienten sjunker också genom närvaron av damm och fettämnen på banan. Fettämnen kan ha samlats genom flygplanavgaser eller kan ha "svettats" ut av vissa banmaterial tex asfaltämnen. Denna effekt kan ofta vara mest utpräglad just i början av ett regn alltså innan fettämnen hunnit spolats bort. Speciellt gäller detta, om en plötslig regnskur uppträder efter en period med varmt vackert väder. Då måste man vara beredd på, att bromsverkan kan vara avsevärt nedsatt.

Inbromsningsförfarandet för flygplan 32 har tidigare behandlats i "Kontakt med flygsäkerheten" (FV-Nytt 3/67) och tas därför inte upp i detta sammanhang. I stället behandlas nedan vissa förhållanden som gäller flygplan 35.

### 35:ans bromsteknik

Det finns fyra metoder vid inbromsning med flygplan 35:

- AD-bromsning till en viss fart – därefter hjulbromsning.
- AD-bromsning till en viss fart i kombination med hjulbromsning – därefter hjulbromsning.
- Enbart hjulbromsning.
- Bromsskärmsländning.

Som framgår av bild 4 är AD-bromsmetoden inget effektivt sätt att stanna upp flygplanet med. Metoden är dock fullt tillräcklig om bromsverkan är god och landning sker på en bana med normal längd. Den egentliga fördelen är, att man spar bromsar och däck. Detta motiverar att AD-bromsning är huvudmetod under **gynnsamma** betingelser.

AD-bromsning och samtidigt hjulbromsning är en något effektivare metod. En väl utbildad förare har inga svårigheter att tillämpa den metoden. Hjulbromsningen måste utföras med relativt lätt tryck på pedalerna och detta medför att däck och bromsar inte belastas särskilt hårt. Nackdelen är främst att hjulen kan låsa sig, om flygplanet tillfälligt lättar vid t ex passage av ojämnheter i banan. Mht att bromsarna då kan komma att ligga an, finns det risk för att rotationen upphör med punktering eller slitskada på däckan som

följd – när hjulen åter får bankontakt. Sådana punkteringar har inträffat. De har dock hittills varit så få, att det inte bedömts erforderligt att förbjuda metoden. Självfallet måste man som förare släppa bromspedalerna, om man märker att flygplanet eller något hjul lättar. Har man det klart för sig, är risken för punktering tämligen liten.

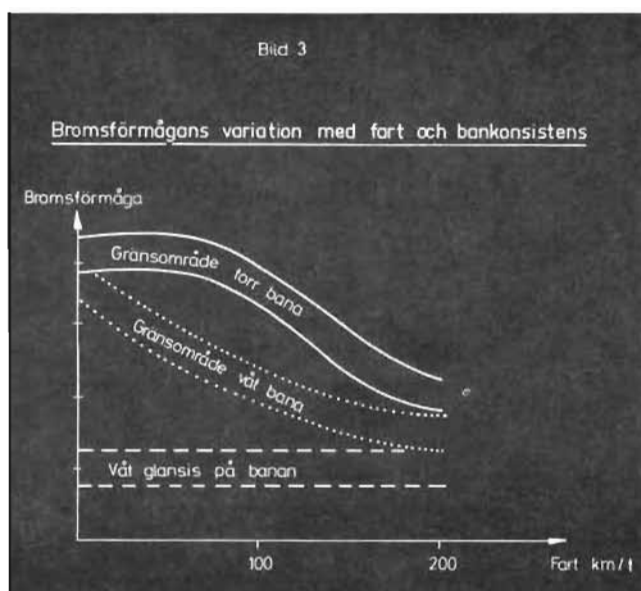
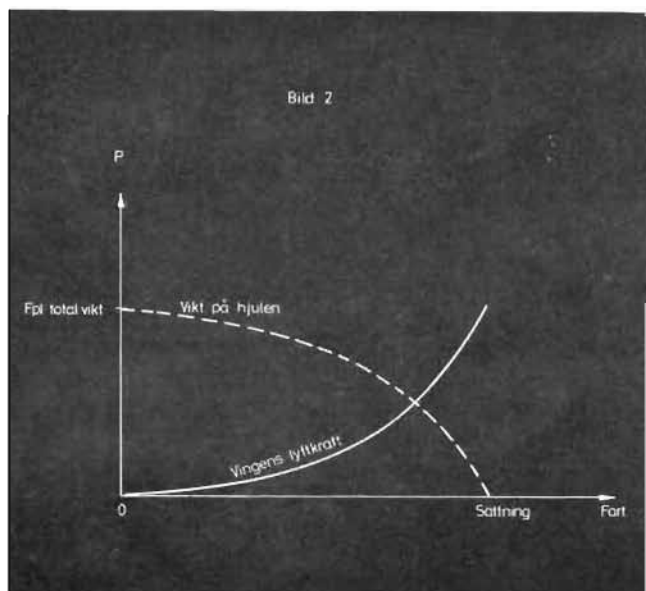
### Välja rätt bromssätt

Hjulbromsarna har stor kapacitet och det återspeglas också i kurvan på bild 4. Om man har att välja mellan AD-bromsning och hjulbromsning (t ex vid utebliven bromsskärmfunktion) och av någon anledning måste stanna på kortast möjliga sträcka, är det effektivare att hjulbromsa – om bromsverkan är måttlig eller däröver. Är bromsverkan däremot måttlig till dålig eller dålig, erhålls en viss vinst genom AD-bromsning.

Den klart effektivaste metoden är att **använda bromsskärm** – framförallt i kombination med hjulbromsning. Den metoden är dessutom som regel nödvändig för att stanna kvar på banan vid lägre bromskoefficient än 0,3 och svag vind. Är bromsverkan nedsatt bör alltså **varje** landning med flygplan 35 planeras och genomföras som skärm-landning.

### Sammanfattande regler

- Vid en normal landning med god bromsverkan:





AD-bromsa – eventuellt i kombination med lätt hjulbromsning.

2. Vid nedsatt bromsverkan:  
Använd skärm i kombination med hjulbromsning.

Det finns faktiskt förare som anser att det på något sätt är "genant" att använda skärm och de dröjer därför i det längsta med att nyttja skärmen. En sådan inställning måste **motarbetas**. Studerar man SFI:s diagram över landningssträckor, inser man snabbt att det inte finns teoretiska möjligheter att utan skärm hålla sig kvar på banan om det är halt. Det borde alltså vara "genant" att **inte** utnyttja de möjligheter som står till buds, d v s skärm!

### Flyt inte ut

Om man tvingas landa under sådana förhållanden, att hjulbromsning är enda möjliga metod – tex om banan är sli- rig och det blåser så stark sidvind att AD-bromsning eller skärmlandning inte kan genomföras – bör man så tidigt som möjligt sätta ner flygplanet på alla tre hjulen och påbörja inbromsning. Om landningen blir kritisk m h t möjligheterna att stanna på banan, kan man öka friktionen genom att föra fram spaken. Vingens lyftförmåga minskar härigenom och större del av flygplanets tyngd vilar då mot banan. Noshjulets styrförmåga ökar också vid ökad belastning. Girtensoner kan alltså lättare undvikas.

Detta förfarande innebär dock en mycket hård belastning på däck och bromsar och bör därför bara utnyttjas i yttersta nödfall.

### Ut i nätet . . .

Måste man landa under, så kritiska förhållanden, att en utrullning i utrullningshinder inte kan undvikas – tänk då på:

1. att rulla in i hindret så nära mitten som möjligt och styra så, att Du inte kommer snett in i hindret. Härigenom erhålls minsta möjliga skador.
2. att inte överbelasta däck och bromsar för att undvika att hamna i hindret! Punktering och skadade bromsar kostar som regel mer än de skador flygplanet får i hindret. Dessutom kan Du kanske inte undvika, att flygplanet går in i hindret snett eller under kaning – med än större skador som följd . . . om du bromsar för hårt! ★

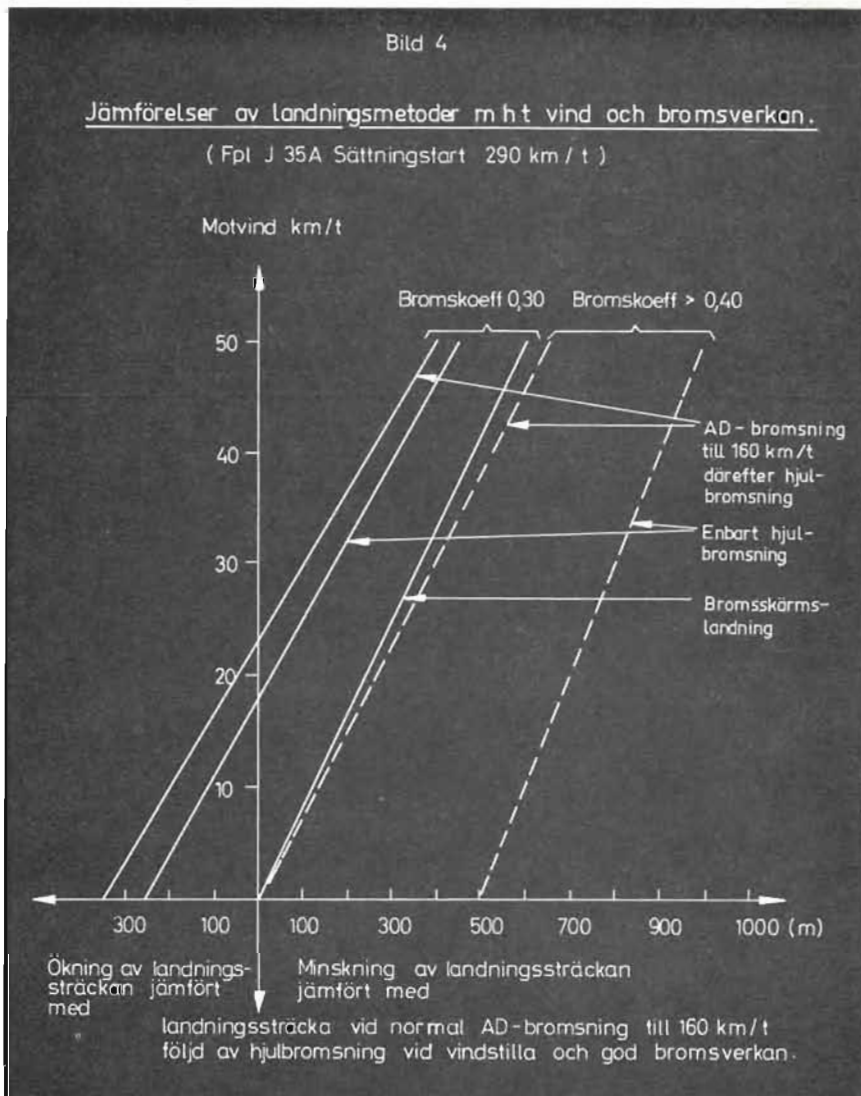


foto: john forsell



■ ■ Människan i dagens svenska

Var den nya- eller marknadstrafiken? ■ Det finns alltså skäl att närmare studera denna problemställning. ■ ■ ■

Det har konstaterats, att många mo-

atmaskin med mycket komplicerade uppgifter – utgör härvidlag inget undantag.

*Tio miljoner per dag*

Vid våra apotek säljs för närvarande flera tusen olika slags läkemedel. Av dessa förbrukas tio miljoner doser per dag, däri inräknat receptfria preparat. Av dessa är åtgången **nio miljoner** per dag för personer som inte vårdas på sjukhus.

Ovan gjorda statistikutdrag är resultatet av en undersökning som gjorts av Militärapoteket – tyvärr utan att uppgifter kunnat lämnas över hur många "friska" läkemedelsförbrukare, som jämsides med denna läkemedelsförbrukning har att ombesörja kvalificerade uppgifter i vårt samhälle, t ex att köra bil eller flyga.

I Ordnings- och Säkerhetsföreskrifter för Militär Flygning (OSF) finns stadgat att: "Receptbelagda läkemedel ej utan samråd med flygläkare får användas av flygande personal". Vår nuvarande förbandsläkarorganisation tillåter emellertid inte alltid "samråd med flygläkare" av den anledningen, att en del flygförband långliga tider för sin flygmedicinska rådgivning hänvisats till en icke flygmedicinskt specialutbildad läkare. Å andra sidan kan vissa "receptbelagda läkemedel" i små mängder inhandlas utan recept och antagligen förekommer det då och då läkarkonsultationer utanför krigsmaktens sjukvårdsorganisation – exempelvis vid akut insjuknande i hemmet eller under ledighet.

*Gör det inte själv*

Hur det än förhåller sig föreligger det situationer, där en flygare själv har att ta ställning till tillfälliga fysiologiska rubbningar i sitt hälsotillstånd och värdera hur dessa kan inverka på flygsäkerheten. Han kan därvid vara benägen att själv "medicinera" med eller utan läkarsamverkan. Det måste stå

Av FS/Fh fackred.

klart för honom, att många tillsynes oskyldiga läkemedel besitter inte önskvärda egenskaper, som indirekt kan inverka på tankeklarhet, reaktionshastighet och omdöme.

Vårt stressamhälle skapar människor med magbesvär – översura magar som hör av sig med hungersmärtor och stundtals ett envist kurrande. De upprörda rapporterna från magen kan lyckligtvis lugnas med mediciner, som dämpar sekretion och sura funktioner. Den normala dosen har som regel mycket små biverkningar. Men redan en lätt **överdosering** – en stridsflygare kan under en laddad övning tvingas slarva med maten – medför betänkliga följder. Det recept som vanligtvis används för att stilla hungersugningarna kan ge en viss atropinliknande verkan – dvs ögats pupill vidgar sig och linsen får svårigheter med omställningen. Detta medför besvär med avståndsbedömningen och synskärpan – s k ackommodationsrubbingar.

### Vanlig felbedömning

Tillfällig huvudvärk, tandvärk eller smärtor av andra tillfälliga orsaker är en ingalunda ovanlig företeelse även hos unga människor. Dyliga friskhetsrubbingar utgör oftast i och för sig ett hinder för flygning. Problemet med stridsflygaren är dock, att han i sin ambition att "inte utebli" frestas att själv laborera med smärtstillande medel. Kanske anser han, att tidsintervallet mellan intagningen av medlet och flygtillfället – eller annan kvalificerad insats – varit tillräckligt stort, så att den psykiska bieffekten bedömts som ringa. En vanlig felbedömning!

Många av våra s k smärtstillande medel är att betrakta som ren narkotika – eller närmar sig gränsen! Oftast rör det sig dock om fenacetiner, acetylsalicylsyra (det vanligaste magnecylet t ex), som i vanliga fall inte är så avrubbande. Men hur många människor är medvetna om att redan 2–3 vanliga magnecyltabletter kan inverka menligt? All överdosering är farlig! **Speciellt i flygsammanhang!**

### "Farliga" kanaler . . .

Genom många varierande kanaler – fästmo eller maka – kommer vi över medel av s k meprobamatyp (Restenil, Meprodorm, Meprotyl, Meproban o s v). Den nervöse, den upphetsade brukar tyvärr i dyliga medel finna en tillfällig bot mot sin stress. Risken och faran är uppenbar för den **övertrötta**, som tar dessa medel för att känna sig

mindre spänd. Den inre "krampen" kanske försvinner, men han blir dåsig och sömning – i synnerhet om han är en ovan tablettätare.

Under narkotikarubriken inryms även oftast hostmedicin. Ingen flygare klarar sig väl från att någon gång bli förkyld och få hosta. Han måste oftast själva ta ställning till frågan: flyga eller inte – och kopplar väl inte alltid in flygläkaren i dessa funderingar. Huvudsaken för honom är, att han blir av med retningen i luftrören. Kanske finner han en tillsynes oskyldig flaska i toalettskåpet, som utskrivits till någon av de andra familjemedlemmarna. Det finns åtskilliga **hostmediciner** som innehåller morfin- eller morfinliknande preparat – alltså narkotika. I sin strävan att följa reglerna i OSF ser han (oftast?) till att tillräcklig tid förflyter fram till flygpasset och bedömer, att en god förkylningsskur kvällen innan inte för in honom på tjänstefelets bana. Hostan försvinner som regel, men även om han håller sig inom den dosering som anges på etiketten, kan en viss avtrubning sitta i även påföljande morgon – i synnerhet om han dessutom dras med den psykiska effekten av en lindrig infektion.

### Bieffekter

I detta sammanhang varnas även för s k antihistaminmedel. Dessa används mot allergiska obehag men ingår även i medlen mot åk (flyg)-sjuka. I det se-



nare avseendet kan varningen ha aktualitet för flygare som börjar sin utbildning och som själv laborerar med att undertrycka sitt illamående. Frånsett det faktum att envist återkommande och markerat illamående under flygning **alltid** bedöms som en klar säkerhetsrisk, bör det understrykas att antihistaminpreparat (Postafen, Allergisan, Trihistan, Di-Paralene och liknande läkemedelstyper) som regel har mer eller mindre långdragna bieffekter i form av minskad prestationsförmåga och tankeklarhet.

- Laborera aldrig själv före eller i samband med flygning med något läkemedel, vilka de än må vara.
- Är Du i behov av behandling, vänd Dig till Din flygläkare – som bäst kan avgöra om Ditt tillstånd utgör en flygsäkerhetsrisk.

Till sist varnas även för den kombinerade effekten av läkemedel och alkohol. Det finns starka misstankar att läkemedel (t ex lugnande medel, magtabletter el dyl) i kombination med öl eller sprit (även mindre mängder) ger en starkare och något mer långdragen berusningseffekt.

### Läkemedelsfirma meddelar

Medicinalstyrelsen har nyligen i en cirkulärskrivelse uppmanat alla läkare att i samband med förskrivning av aktuella medel upplysa patienterna om de risker det kan innebära att köra bil efter att ha intagit preparaten. Medicinalstyrelsen påpekar, att man utöver narkotika särskilt bör uppmärksamma antihistaminika, hypnotika, sedativa, ataraktika, neuroleptika och psykolytika. Riskerna för oväntade effekter vid kombination av flera läkemedel eller av läkemedel-alkohol framhålls särskilt i skrivelsen.

För att underlätta läkarnas upplysningsarbete på denna punkt har läkemedelsfirman Astra i samarbete med professor Roger Bonnichsen vid Statens Rättskemiska Laboratorium utarbetat nedanstående anvisning.

- 1 Olika människor kan reagera olika inför samma läkemedel. Känn därför själv efter om DU känner dig dåsig eller okoncentrerad efter att ha tagit läkemedlet. Dåsigheten kan bero på medlet och göra dig olämplig som trafikant.
- 2 Kombinera aldrig läkemedel och alkohol – de flesta läkemedel kan förstärka effekten av alkohol så att to m en öl kan göra dig olämplig som trafikant.
- 3 Tag aldrig större dos av ett läkemedel än läkaren föreskrivit. De flesta preparat kan starkt försämra förarskickligheten vid överdosering.
- 4 Tag aldrig flera olika läkemedel samtidigt utan att ha rådfrågat läkare. Om läkemedel tas tillsammans kan de nämligen ofta förstärka varandras verkan eller ge oväntade effekter. Om du går till en ny läkare och får läkemedel utskrivet, så bör du därför alltid upplysa honom om vilka medel du tidigare har. I samband med många typer av läkemedel bör du på eget bevåg inte ens äta sådana smärtstillande medel som kan köpas utan recept. ★

**Nödsyrgassystemens funktionsprincip är, med ett undantag, annorlunda och mindre väl anpassad till människans andning än ordinarie syrgassystem. Genom bristande kännedom om detta har flygföraren i en del fall, när nödsyrgasen utlösts manuellt, trots att han inte fått tillräckligt med syrgas. Detta trots att systemet fungerat på avsett sätt.**

# DET HANDLAR OM DIN NÖD



**E**n orsak till förarens feluppfattning kan ha varit, att beskrivningar och nödinstruktioner på nödsyrgassystem inte varit nog tydliga, eller att övning i nödsyrgassystemens användning icke förekommit för vissa av utrustningarna (dyrbart och tidsödande). En översyn av beskrivningar och instruktioner skall göras. Innan detta hunnits med, lämnas här en förtydligande bruksanvisning för nödsyrgassystemen i våra flygplan.

## *Två huvudtyper, A och B*

Samtliga krigsflygplan i flygvapnet samt Sk 60 och Tp 52 har förutom ett ordinarie syrgassystem även ett nödsyrgassystem. Nödsyrgassystemet har två uppgifter: dels att vara reserv för det ordinarie systemet vid felfunktion eller kapacitetsbrist, dels att förse besättningen med syrgas efter utsprång från stora höjder.

Nödsyrgasen har mest kommit till användning som reserv för ordinarie systemet – således inte i samband med utsprång från höjder över 7 km ("nödsyrgashöjd"). Utsprång över denna höjd är sällsynta.

Två huvudtyper av nödsyrgassystem förekommer:

**A:** det som används i flygplan 35 D, E, F och som är sammanbyggt med syrgasapparaten för ordinarie syrgassystemet (AGA-regulator 324).

**B:** det som används i samtliga övriga krigsflygplan samt i Sk 60 och Tp 52 och som är helt skilt från det ordinarie syrgassystemet.

## **A: Automatisk OCH manuell**

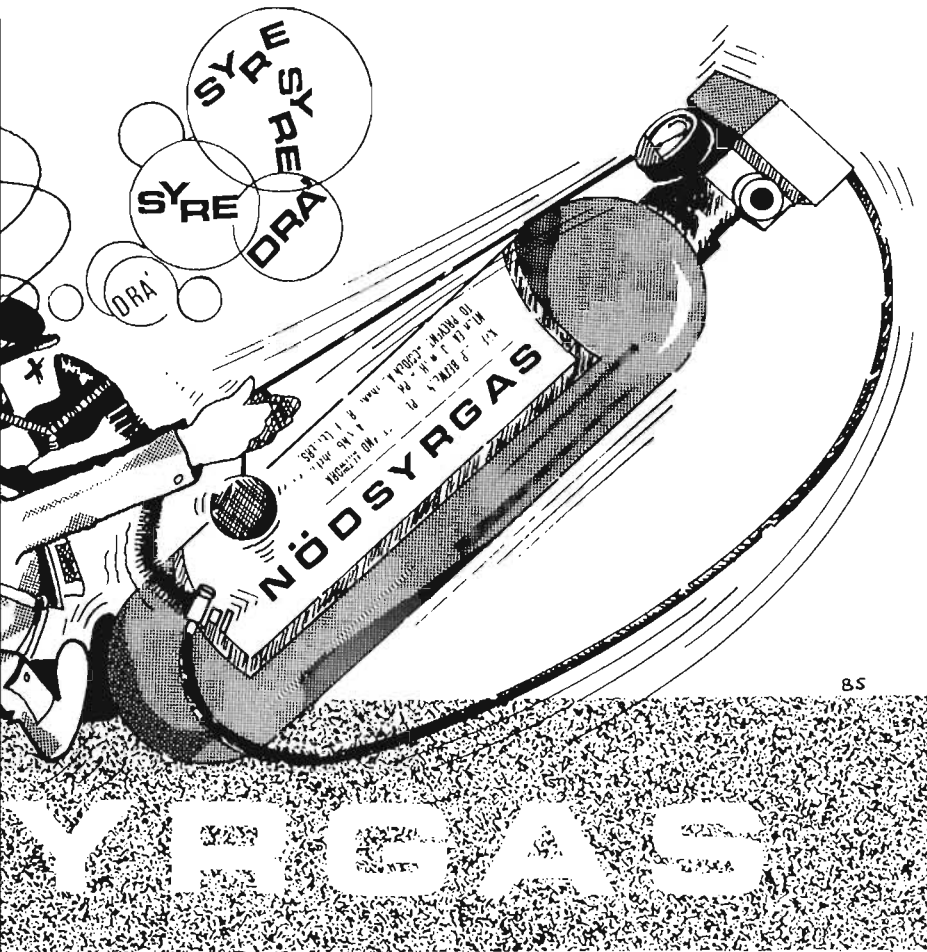
Nödsyrgassystemet i flygplan 35 D, E, F – kan utlösas automatiskt eller manuellt.

**Automatisk utlösning** sker vid nödsprång, varvid funktionen hos nödsyrgassystemet är exakt densamma som hos ordinarie syrgassystem. Det enda som händer är, att automatisk omkoppling sker från syrgasbehållarna i flygplanet till syrgasbehållaren i fallskärmspacken – men fortfarande via den ordinarie syrgasregulatorn till syrgas-

masken. Förrådet i nödsyrgasbehållaren räcker i detta fall även om utsprång skulle utföras från flygplanets maximala topphöjd. Då gasen tar slut – vilket inte inträffar över tre kilometers höjd även om hopparen andats kraftigt – blir det totalstopp för inandning, eftersom regulatorn icke är konstruerad för att ge lufttillblandning.

Hopparen bör därför lossa syrgasmasken så snart huvudfallskärmen utvecklats på omkring tre kilometers höjd.

**Manuell utlösning** innebär, att nödsyrgasen tillförs genom en helt annan funktionsprincip än vid den automatiska och ordinarie. Syrgasen kommer att strömma direkt från nödsyrgasbehållaren in i maskslangen. I de flesta fall kommer inte föraren att märka något övertryck – utom möjligen under första minuten efter utlösningen, om denna skett på stor höjd. Föraren kommer relativt snart efter utlösningen att märka ett inandningsmotstånd pga minskat syrgasflöde som en följd av sjunkande behållartryck. Systemets kapacitet efter manuell utlösning är således relativt liten, men den räcker gott om föraren andas normalt och sam-



tidigt snabbt minskar till flyghöjd, där kabinluften kan andas och masken tas av.

#### Regler för 35 D, E, F

- Testknappen till syrgasregulatorn i flygplan 35 D, E, F fungerar endast upp till ca 4 km kabinhöjd dvs ca 7,5 km verklig höjd (med fungerande kabinövertryck) – och är i första hand avsedd för kontroll före flygning.
- Vid manuell utlösning av nödsyrgasen: drag till kraftigt i handtaget! Utdragslängd ca 0,5 cm, utdragskraft ca 8 kilopond. Starta tersuret.
- Andas inte kraftigare än normalt och var beredd på ett visst tilltagande inandningsmotstånd – som kan vara besvärande, men som dock ger Dig tillräckligt med syrgas.
- Minska höjden snabbt så att Du inom tre minuter har nått ner till sådan höjd att Du kan ta av masken vid kraftigt andningsmotstånd. Kolla varningslampan för kabintryck och/eller kabintryckmanometern. Om trycket är normalt, kan Du ta av

masken på 6 km verklig höjd (=3 km kabinhöjd).

- Rapportera det inträffade på radio och avbryt uppdraget.

#### **B:** Andningsmotstånd

Nödsyrgassystemen i flygplan 29, 34, 35 A, B, C, 60 och 52 kan utlösas manuellt – även automatiskt vid nödsprång från flygplan 34 och 52. Syrgasen kommer oberoende av utlösningssätt att strömma direkt från nödsyrgasbehållaren in i maskslangen.

I samband med den manuella utlösningen skall föraren koppla loss syrgasmaskslangen från den flygplananslutna syrgasslangen (snabbkopplingen), så att säkerhetsventilen i kopplingen vid behov kan träda i funktion – dvs öppna vid större tryck än 25 mm Hg. Om utlösningen sker på stor höjd, kommer föraren i början att få markant övertrycksandning (max 25 mm Hg). Alltefter trycket minskar i nödsyrgasbehållaren pga utströmning minskar även syrgasflödet, så att undertryck uppstår i maskslangen vid inandning. När undertrycket nått ett visst värde, öppnas en backventil i snabbkopplet

och luft sugts in i masken. Man får då andningsmotstånd både vid in- och utandning. Då nödsyrgasbehållaren tömts byggs inget tryck upp i slangen under utandningen, och andningsmotstånd uppstår endast under inandning. Det blir precis som att andas genom "fri snabbkoppling" med påtagen mask, som säkert de flesta provat på. Detta inandningsmotstånd blir dock inte större, än att man väl skulle kunna klara av det även i medvetlös tillstånd.

Som framgått av ovanstående kan man vid utlösning av nödsyrgasen på stor höjd uppleva tre efter varandra följande andningsförhållanden:

- motstånd vid utandning (övertrycksandning),
- motstånd vid såväl in- som utandning,
- motstånd vid inandning.

Den andra fasen – såväl in- som utandningsmotstånd – är specifik för nödgassystemet och kan vålla obehagskänslor, speciellt om man inte är beredd på det.

Systemets kapacitet medger nödsprång från 14 km höjd, varvid hopparen kan drabbas av viss syrebrist – dock ej av sådan omfattning att medvetlöshet inträder. Om föraren efter utlösning på 14 km sitter kvar i flygplanet och dessutom har för lågt kabintryck, skall flyghöjden snabbt minskas så att syrebrist undviks.

#### Regler för övriga flygplan

- Vid utlösning av nödsyrgasen: drag till kraftigt i handtaget! Utdragslängd ca 0,5 cm, utdragskraft ca 10 kilopond.
- Lossa snabbkopplet mellan syrgasmaskslang och den i flygplanet fasta syrgasslangen.
- Andas inte kraftigare än normalt och var beredd på att andningen blir något besvärande pga ett visst motstånd – i vissa fall både vid ut- och inandning.
- Minska höjden snabbt till sådan höjd att Du kan ta av masken. Kolla varningslampan för kabintryck och/eller kabintrycksmanometern. Om trycket är normalt, kan Du ta av masken på 5–6 km verkligt höjd (=3 km kabinhöjd) beroende på flygplantyp. – Vid normalt fungerande kabintryck är nödsyrgasförrådet fullt tillräckligt, om man går ner till icke syrgashöjd inom 5 min från utlösningen.
- Rapportera det inträffade på radio och avbryt uppdraget. ★



## EN PRESENTATION

Flygstabens pressavdelning har fått ny ledning - chef är från 15 oktober major Arne Andersson, som efterträtt överstelöjtnant Einar Tibell. ■ Med anledning av detta chefsbyte har Flygvapen-Nytts redaktion funnit det lämpligt att presentera sig för läsekretsen. På bilden ovan vid bordet ses från vänster: fröken Gunnel Wirenius, värnpliktige Claes Frössén, stabsredaktör Bertil Lagerwall, major Arne Andersson, stabsredaktör Lennart Olander samt stabsredaktör Jahn Charleville.

Inför ett nytt år är det brukligt att önska sig något. Inför 1968 önskar sig redaktionen bl a detta: ● ● Att alla bidrag insänds före utsatt datum för manusstopp (se tidtabell på sid 2) — helst en vecka före! ● Att alla manus skrivs med skrivmaskin — enbart på "framsidan"! ● Att dubbel radavstånd används med minst fem (5) cm marginal till vänster. ● Att man hellre skrev för mycket än alltför kortfattat. Detta gäller framför allt bidrag till "Hänt vid flottiljerna". ● Att alla artikelbidragsgivare inte skall tycka illa vara för att redaktionen förbehåller sig rätten att redigera allt material. ● Att alla fotografier "ovillkorligen" förses med fotografens namn och adress! (Förväxling utesluts och utsändandet av honorar underlättas!) ● Att alla fotografier förses med en utförlig bildtext (var, när, hur och varför etc) på separat papper fastsatt på bildens baksida! ● Att denna vädjan rätt skall höras. ● ● ●



