



# ***FLYGVAPEN NYTT***

NR 1 1966





# FLYGVAPEN NYTT

## • INNEHÅLL

Ledare: Flygsäkerheten .....	1
FV i statsverkspropositionen .....	2
En elevs syn på MHS .....	5
Resa med Hercules .....	6
1940 och beredskapen .....	10
"V-8" över F 8 .....	16
Flygfältsbelysningen .....	18
Värnpliktsutredningen .....	22
SPAF .....	24
Flottiljpolisen .....	26
Hänt vid flottiljerna .....	28
Flygvapen-sport .....	32

- Ansvarig utgivare:  
Generalmajor GÖSTA ODQVIST
- Redaktion:  
Stabsredaktör LENNART OLANDER  
Stabsredaktör JAHN CHARLEVILLE
- Layout:  
JAHN CHARLEVILLE



Bidrag  
från FV alla personalkategorier välkomnas.

Atergivande  
av innehållet i Flygvapen-Nytt medges  
— källan bör i så fall anges.

Adressen:           Telefonnumret:  
Flygvapen-Nytt           08/67 95 00  
FS/Press                 anknytning 177  
STOCKHOLM 80           (el 774 = Fh<sup>4</sup>)

### FÖRSTA SIDES-BILDEN

Inte mindre än åtta helikoptrar av typen Vertol 107 (Hkp 4) — se även mittuppslaget — förbandsflög över trakten kring Barkarby en onsdag i januari. Det var första gången i svensk helikopter-historia. De tjänstgör vanligen inom räddningstjänsten.

Foto: O Gellermark

(Omslagsbilden till nr 5/65 hade tagits av N Andersson, F 16.)



### NÄR KOMMER NÄSTA NUMMER?

Nr	Manusstopp	Utgivningsdag	Motto för fototävlingarna
2	1/3	15/4	FV och vintern
3	1/5	10/6	Skjutning mot markmål
4	1/9	15/10	Flygsäkerhetsutrustning
5	1/11	10/12	Fältmässig övning

Eventuellt extranummer 10/9

## Flygsäkerheten

Under 1965 har 12 besättningsmedlemmar omkommit och 16 flygplan totalhavererat. För 1964 var motsvarande förluster 9 respektive 18. Antalet omkomna har visserligen ökat, men trots detta kan man konstatera att också 1965 flygsäkerhetsmässigt varit ett relativt bra år och att den gynnsamma tendens som noterades 1964 har fortsatt. Tillfredsställelsen över detta får dock inte medföra minskad uppmärksamhet på flygsäkerheten. Med ökade ansträngningar borde vi ytterligare kunna minska haverierna.

Vilka är orsakerna till denna f n gynnsamma utveckling? Utan att inbördes prioritera de olika faktorerna kan man kanske våga påstå att det förbättrade läget, förutom ett ökat allmänt "flygsäkerhetsmedvetande", kan härledas enligt nedan.

1) Den utbyggda organisationen för flygsäkerhetstjänsten i central och nu också regional instans har givit utdelning. Chefen för flygvapnet hoppas att det i en framtid skall bli möjligt att också vid flottilj tillsätta flygsäkerhetsofficerare i heltidsbefattning. Systemet med driftstörningsanmälan har sannolikt bidragit till ett förbättrat flygsäkerhetsläge. Även om vårt nuvarande system ännu inte fått sin slutliga utformning kan man konstatera att det gett flygsäkerhetsinspektionen resurser att kartlägga riskerna och på ett mer fullständigt sätt följa upp flygsäkerhetsläget. Samtidigt har också möjligheterna att snabbt bearbeta och delge erfarenheterna förbättrats.

2) Den förbättrade utbildningen (bl a central typinflygningsskola [TIS], simulatorer osv) har helt säkert varit en bidragande orsak. Framför allt bedöms standardisering av utbildning och övningar som i hög grad flygsäkerhetsfrämjande. Standardiseringen är nu genomförd under grundläggande flygutbildning (GFU), typinflygningsskola (TIS) och grundläggande flygslagsutbildning (GFSU) men säkert står mycket att vinna på standardisering också under fortsatt flygslagsutbildning (FFSU) och allmän flygträning (AFT).

3) Den förbättrade materielen har gett säkrare funktion.

Om flygsäkerheten påverkas positivt av ovan angivna faktorer finns det tyvärr dock också negativa sådana som verkar i motsatt riktning.

1) Vi har väl kvalificerade flyg- och divisionschefer som i regel genomgått särskild utbildning för sin befattning.

Emellertid medför knappheten på personal att dessa chefer ej i tillräcklig utsträckning kan tilldelas ställföreträdare och andra medhjälpare med önskvärd erfarenhet och utbildning, som vid ordinarie chefs frånvaro kan leda flygtjänsten.

2) Den jämfört med andra flygvapen relativt komprimerade och pressade utbildning som vi tvingats till bl a på grund av tekniska och ekonomiska begränsningar är icke å priori flygsäkerhetsfrämjande.

3) Dessa begränsningar har också medfört, att vi ibland i samband med utbildning och materielanskaffning tvingats avstå från önskvärda åtgärder som skulle kunna höja flygsäkerheten. Så till exempel är det f n inte möjligt att öka flygtidstilldelningen, vilket erfarenhetsmässigt skulle medföra minskad haverifrekvens. Anskaffning av SRE-stationer (fjärrövervakningsradar) för förbättrad kontroll av luftrummet har måst senareläggas osv.

Dessa sist angivna faktorer kan alltså påverka flygsäkerheten i negativ riktning. De måste särskilt beaktas av den personal som på olika nivåer, i flygledning, regionalt och lokalt planerar och leder flygutbildning.

# Materielbeställningen fortsatt typarbete



Försvarsministern anger också i år i sin allmänna översikt att de fleråriga försvarsbeslut som gällt sedan 1958 har gett ökad stadga åt planeringen av verksamheten inom det militära försvaret. Departementschefen framhåller att budgetförslaget för 1966/67 har gjorts upp i enlighet med riktlinjerna i nu gällande försvarsbeslut och svarar mot den av 1964 års riksdag fastställda målsättningen för krigsmakten. Ökningen av den totala kostnadsramen liksom avvägningen i stort mellan olika anslag inom denna ram följer enligt departementschefen försvarsbeslutet.

I motsats härtill kan konstateras att flygvapnets utveckling beträffande anslagsramar m m avviker i flera väsentliga avseenden från de direktiv som ÖB givit för utarbetande av förslagen till äskanden för 1966/67. ÖB direktiv baserades på det omfattande underlag som utarbetats för ÖB 65 — krigsmaktens utveckling inom olika anslagsramar — och ansluter till alternativet 3.600 enligt 1963 års försvarsöverenskommelse.

Härtill kommer att statsmakterna — med hänsyn till det ansträngda samhällsekonomiska läget — har bedömt det nödvändigt att söka minska den av myndigheterna planerade medelsförbrukningen med totalt ca 350 miljoner kr under nästa budgetår. Denna minskning, som anges vara en tillfällig åtstramning, avses uppnås genom att vissa materielbeställningar inte får läggas ut vid planerad tidpunkt och genom att vissa byggnader och befästningar senareläggs eller byggs ut i långsammare takt än planerat. Åtgärderna syftar således till att öka anslagsbehållningarna under materiel- och byggnadsanslagen med det angivna beloppet.

Departementschefen anser att det är möjligt att genomföra denna minskning av de medel som får disponeras, utan att målsättningen för krigsmakten rubbas.

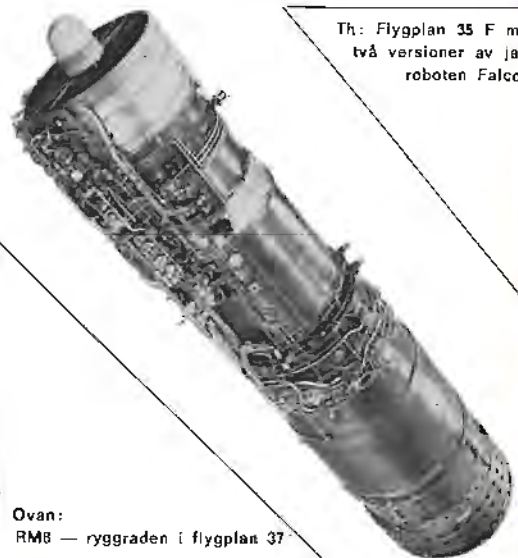
Budgetåret 1966/67 är det fjärde och sista budgetåret i den fyraårsperiod som omfattas av 1963 års försvarsbeslut. Försvarsutgifterna föreslås uppgå till 4.814,9 miljoner kr, varav 4.776,2 miljoner kr för militära ändamål och 38,7 miljoner kr för flygtekniska försöksanstalten och försvarets fabriksverk. Föreslagna utgifter fördelas

med 4.409,9 miljoner kr på driftbudgeten och 405 miljoner kr på kapitalbudgeten.

## UTANFÖR RAMEN

Vid beräkning av den totala kostnadsramen för det militära försvaret beaktas bl a kostnader för teknisk utveckling samt pris- och lönehöjningar. Härtill kommer objekt som beaktas utanför ramen, t ex flyttningen av I1 och Ing 1 från Järvafältet samt beredskapsstyrka för FN-tjänst. Departementschefen anger för budgetåret 1966/67 följande ramar för försvarsgrenarna: armén 1.474,5 miljoner kr, marinen 652,5 miljoner kr, flygvapnet 1.690 miljoner kr samt för gemensamma ändamål 824 miljoner kr. Härtill kommer prisregleringsanslag m m på 173,9 miljoner kr.

I förhållande till riksstaten för innevarande budgetår innebär försvarsministerns förslag för 1966/67 en ökning med 296 miljoner kr eller ca 6,5 proc. Av ökningen utgör 105,2 miljoner



Th: Flygplan 35 F med två versioner av jaktroboten Falcon.

Ovan: RMB — ryggraden i flygplan 37

# Ar uppskjuts e på Viggen

kr förutsatt kompensation för teknisk utveckling med 2,5 proc av basbeloppet enligt 1963 års försvarsbeslut. Pris- och lönestegringar m m motiverar en ökning med 242,3 milj kr. Ändringar i fråga om anslag utanför den för det militära försvaret bestämda ramen föranleder en nettominskning med 51,5 milj kr.

Det militära försvarets andel av bruttonationalprodukten uppskattas preliminärt till 4,2 proc mot 4,6 proc för innevarande budgetår.

Den fortsatta planeringen för det militära försvaret bör enligt departementschefen ske enligt de principer som beslöts av 1963 års riksdag. Som beräkningsunderlag för myndigheternas planering anges för budgetåret 1967/68 i avvaktan på ett nytt beslut om försvarets framtida utveckling följande ramar för försvarsgrenarna: armén 1.503 milj kr, marinen 658

Ändamål	Belopp (mkr)		Andel %	
	1966/67	Förändring	1966/67	Förändring
Armén	1.474,5	+ 94,5	31,8	- 0,5
Marinen	<sup>2)</sup> 652,5	+ 46,5	14,1	± 0
Flygvapnet	1.690,0	+ 94,9	36,4	- 0,9
Gemensamt	824,0	+129,1	17,7	+ 1,4
Prisregleringsanslag m m	173,9	- 69,0		
Summa	4.814,9	+296,0	100,0	-

<sup>1)</sup> Prisregleringsanslag ej inräknat. <sup>2)</sup> Kostnaderna för Muskövarvet inräknade.

milj kr och flygvapnet 1.726 milj kr samt för gemensamma ändamål ca 843 milj kr. För följande budgetår anges att en årlig ökning skall göras, som i stort sett motsvarar den utvecklingsprocent som f n tillämpas.

Anslagsmedlens fördelning på försvarsgrenarna m fl ändamål samt förändringar i förhållande till innevarande års riksstat framgår av tabellen.

Den ökade andelen för gemensamma ändamål beror huvudsakligen på överföring från försvarsgrenarnas delramar dels till de nya gemensamma militärområdesstaberna, dels till fastighetsfonden för att medge en snabbare upprustning av kaserner.

## 22 MILJ MINDRE

Flygvapnets delram för 1966/67 har minskats med ca 22 milj kr i för-

hållande till de medel som enligt ÖB direktiv äskats för det kommande budgetåret. Av dessa medel har 8 milj kr överförts till arméns delram, 6 milj kr till marinens delram samt 8 milj kr tillförts gemensamma ändamål. Som underlag för ÖB fördelning av anslagsramar ligger den avvägning beträffande försvarets utveckling som fastställts av statsmakterna 1963. Avvägningen mellan försvarsgrenarna grundas på det organisatoriska och materiella innehåll som respektive försvarsgren skall inrymma för att av statsmakterna angivna målsättningar skall kunna uppfyllas. Möjligheterna att fylla för flygvapnet angivna mål påverkas givetvis genom dessa dispositioner.

För inriktningen för följande budgetår innebär en uppräknings av delramen för 1967/68 - 1.726 milj kr - med 2,5 proc årligen för teknisk utveckling att långsiktplaneringen blir inriktad enligt alternativet 3.460 i ÖB-65, d v s en lägre kostnadsnivå än vad 1963 års försvarsöverenskommelse innebar. Denna sänkning av kostnadsramen kommer att medföra betydande konsekvenser för planeringen på längre sikt. Uppräkningen av ramen för 1966/67 till 1967/68 kan konstateras ha skett med en lägre procentsats för teknisk utveckling (2,2 proc) än den som gäller för innevarande försvarsbeslut (2,5 proc).

## INGA NYA ATAGANDEN

Trots strävan att så stor andel som möjligt av de totala resurserna för det militära försvaret skall tillfalla materielanskaffningen beräknas dessas andel sjunka från ca 40 proc under



innevarande budgetår till ca 38,3 proc för nästa budgetår på grund av ökad byggnadsverksamhet.

Vid anskaffningsplaneringen under materielanslagen måste beaktas det krav från statsmakternas sida, som uttalats i 1963 års försvarsbeslut, angående handlingsfrihet vid utgången av fyraårsperioden 1963/67. Detta medför enligt departementschefen, att åtaganden av väsentligen ny och för framtiden bindande karaktär bör undvikas under sista året av giltighetstiden för försvarsbeslutet och i avvaktan på försvarsutredningens resultat.

### TVÅSTEGSFÖRFARANDE

För materielanskaffningarna innebär den tidigare angivna reduktionen av betalningsutfallet på 250 milj kr att beställningar för 500–600 milj kr, som myndigheterna har planerat, inte kan läggas ut vid den tidpunkt man tidigare räknat med. ÖB har fått i uppdrag att låta utarbeta en plan över materielbeställningar under återstående del av innevarande budgetår och nästa budgetår. Med hänsyn härtill tar departementschefen inte nu ställning till de föreslagna materielobjekten. Reduktionen har enligt ÖB direktiv fördelats på armén, marinen och flygvapnet med resp 73, 34 och 143 milj kr.

För att ge statsmakterna ökade möjligheter — att mot en ekonomiskt realistisk bakgrund leda och kontrollera försvarets utveckling — föreslår departementschefen, att tvåstegsförfarande införs vid större materielanskaffningar i likhet med rådande förfaringsätt vid beslut i större byggnadsfrågor.

För anskaffning av flygmateriel upptas 1.015,25 milj kr, vilket är ca 28 milj kr mindre än för innevarande budgetår. Beställningsbemyndigandena föreslås till 1.050 milj kr. Flygförvaltningen föreslår under anslaget bl a fortsatt utbyggnad av Stril 60 och bassystemet. Fortsatt anskaffning avses för flygplan 35 F och jaktrobot typ Falcon. För flygplanssystem 37 avses fortsatt typarbete. Bemyndiganden begärs för materielbeställning till en första serie skol- och attack-

flygplan för ca 25 milj kr samt motorer för ca 57 milj kr.

### BETÄNKLIGHETER

Anslag till drift och underhåll av flygmateriel upptar 265 milj kr, vilket är en ökning med 50 milj kr men en minskning i förhållande till flyg- och intendenturförvaltningarnas förslag med ca 5 milj kr. Departementschefen räknar härvid med samma flygtidsuttag som beräknats för innevarande budgetår. Den fortlöpande stegringen av kostnaderna för drift och underhåll av flygmateriel angav departementschefen redan förra året inge betänkligheter. Han redogör därför ingående för flygförvaltningens sätt att beräkna anslaget storlek.

Förutom av drivmedelskostnader och avlöningskostnader styrs utgiftsutvecklingen av kostnader för översyner av flygplan, motorer och övrig utrustning. Härtill kommer kostnader för modifieringar, som inte kan förutses på samma sätt som övriga kostnader. Det torde enligt departementschefens mening inte finnas någon möjlighet att i väsentlig omfattning minska kostnaderna för typmodifieringar, eftersom de betingas av flygsäkerhets- eller vapenfunktions-skäl. Han avser emellertid föreslå, att riksrevisionsverket närmare skall utreda om inte modifieringsverksamheten i stället borde belasta flygmaterielanslaget. I avvaktan härpå till-



styrker departementschefen att 215 milj kr ställs till förfogande under anslaget, under det att 50 milj kr tas upp till Kungl Maj:ts disposition att utnyttjas först efter framställning till Kungl Maj:t.

Departementschefen anför beträffande personalläget i stort, att knappheten på arbetskraft gör det nödvändigt att personalutvecklingen klarläggs, så att resurserna rätt kan avvägas mellan skilda behov. Myndigheterna beräknar att antalet vakanser skall minska de närmaste budgetåren. Tillgången på arbetskraft

är emellertid knapp. Med hänsyn till rådande arbetsmarknadsläge har därför stor restriktivitet iakttagits i fråga om att inrätta nya tjänster. Större uppmärksamhet måste enligt departementschefen i fortsättningen ägnas åt möjligheterna att begränsa behovet av personalökning. De personalbehov som uppstår måste i första hand tillgodoses genom att omdisponera befintlig personal. Vidare bör önskemål om personalförstärkning i möjligaste mån tillgodoses genom att utnyttja äldre personal, bl a pensionerad militär personal.

### FÖRSENAD ADB

I avvaktan på särskild proposition med förslag till personalorganisation för bl a de nya militärområdesstaberna föreslår departementschefen, att försvarsgrenarnas allmänna avlöningsanslag förs upp med endast beräknade belopp. I statsverkspropositionen upptas emellertid det nya avlöningsanslaget för flygstaben, vilket brutits ut ur flygvapnets allmänna avlöningsanslag. Departementschefen tillstyrker emellertid inte några personalförändringar vid flygstaben. Detta innebär bl a att personal kommer att saknas för angelägna uppgifter inom ADB-området, varigenom övergång till ADB-rutiner försenas. Vid flygstabens personalavdelning kommer att saknas särskild personal med juridisk utbildning för handläggning av bl a ärenden rörande tillsättning av tjänster, avsked m m — vilket kommer att försvåra handläggningen av sådana ärenden.

Anslaget till övningsverksamheten föreslås av departementschefen ökas med 3 mkr, vilket är 220.000 kr mer än vad Försvarets Intendenturverk föreslagit. Departementschefen anger emellertid att från detta anslag skall bestridas kostnader även för övertidsersättningar och förbandsövningstillägg. Dessa beräknas uppgå till 3,3 mkr, vilket medför att medlen för övningsverksamheten minskas med 300.000 kr. Då föreslagen medelsökning för övningsverksamhet uteblir, innebär detta att erforderlig och föreslagen återgång till normal övningsfrekvens inte kan genomföras.

I avvaktan på tillkomsten av MHS hade vi elever fått vänta längre eller kortare tid. Denna väntan gav rikliga tillfällen till meditationer och spekulationer över vårt kommande öde. Sålunda såg vi med viss tvekan och kanske motvilja fram mot en kurs som skulle få en längd motsvarande två gamla stabskurser. En viss, som det senare skulle visa sig, obefogad rädsla för att vi skulle komma till korta vid samarbetet med kamrater ur andra försvarsgrenar fanns också.

Efteråt kan det konstateras att kursens uppläggning var bra, men att omfånget kanske var i största laget. Det är naturligt, att om en kurs som den gamla stabskursen förlängs med det dubbla, så är det svårt att på papperet plocka in exakt rätt omfång. Detta problem gäller de flesta nya kurser och rättar till sig när erfarenheter vunnits.

En grundläggande faktor för att kunna genomföra utbildning på bästa sätt är goda lärare och ändamålsenliga lokaler. Vad de senare beträffar så är de "nya" lokalerna rymliga och ändamålsenliga och torde i hög grad bidra till trivseln på skolan. Genom den sammanslagning som MHS innebar fanns företrädare för alla försvarsgrenar samtidigt som antalet fast anställda lärare åtminstone på flygsidan ökades. Liksom tidigare kompletterades lärarkadern med tillfälliga lärare och föreläsare. Med rätt rekrytering torde denna ordning ge möjlighet till mycket god utbildning. Trots att vår kurs var den första i den nya formen, kan det konstateras, att den genomfördes på ett föredömligt sätt. Kursen var intressant och givande men hade tidvis ett alltför uppskruvat tempo.

När jag nu, två år efter kursens slut, ser tillbaka på denna och betraktar den mot bakgrund av den stabstjänst jag bedrivit, så torde kursens värde i någon mån kunna bedömas.

#### ET SKICKLIGA NOG

Stabstjänsten kännetecknas liksom andra verksamhetsområden, såväl i som utom krigsmakten, av en ökad specialisering. Vid samtal med olika kamrater konstateras snabbt de skilda arbetsuppgifterna och därmed de skilda utbildningsbehoven. Jag tror

mig ha konstaterat, att vi för att få fram skickliga officerare i stabs- och förvaltningstjänst måste göra som vetenskapen.

Inom vetenskapen har man en s k "grundforskning", varifrån specialforskning startas. I vårt fall kan man tänka sig en "grundutbildningsnivå", varifrån specialutbildning startas. Denna grundnivå skulle omfatta dels den utbildning som fordras för att kunna bedriva vidare studier, dels de rent allmänbildande kunskaper som fordras för att rätt, d v s utan skygglappar, kunna bedriva tjänsten inom specialområdet.

Specialutbildningen skulle sedan bedrivas vid olika militära och civila

## FRÅN \* VÅR LÄSEKRETS

*I ett tidigare nummer av "Flygvapen-Nytt" (nr 1/65) redovisade överste S Bruse sina erfarenheter som kurschef och lärare vid MHS. För att komplettera bilden ger här en elev från den första flygstabskursen vid MHS (1961-1963) sina intryck. Naturligtvis kunde detta skrivits omedelbart efter kursens slut; genom att vänta torde erfarenheterna vara mer nyanserade och dessutom kan även vissa erfarenheter från stabsarbetet efteråt redovisas.*



Kapten S E NORRMO

# en elevs syn på MHS

utbildningsanstalter eller kurser såväl inom som utom landet. Omfattning och längd för denna utbildning måste klarläggas speciellt för de olika områden som officerarna inriktas mot eller i enstaka fall exklusivt för den enskilde officeren.

#### SIKTET PÅ FRAMTIDEN

Sedd mot denna bakgrund motsvarar dagens MHS inte kraven. Det märks främst på att det finns vissa ämnen, som jag tycker mig sakna nytta av -- ämnen som andra kamrater vid samma kurs har den största nytta av, och tvärtom. För att rätta till detta fordras först och främst ett stabilt personalläge så att en inriktning på lång sikt av flygofficerarna med genomgången högre kurs kan ske. Där efter måste "grundnivån" klarläggas.

Båda dessa förhållanden är angelägna att reda ut men torde kräva ytterligare ett flertal år. Till dess kan bara konstateras att den nuvarande utbildningen vid MHS med smärre justeringar torde vara den bästa, som kan erbjudas våra officerare.

Som avslutning vill jag framföra några synpunkter på den ofta så misskända stabstjänsten. Hur ofta hör man inte yngre officerare bekymra sig över en eventuell placering i stabstjänst. Visst medför högre utbildning och efterföljande stabstjänst ofta mindre flygtjänst, mer arbete och fler förflyttningar. Men det finns förvisso även positiva drag i denna tjänst. På pluskontot kan främst sättas ett intressant arbete i centrum för krigsmaktens utveckling, vilket innebär arbetsuppgifter som berör inte endast den egna försvarsgrenen utan hela totalförsvaret. Dessutom tillkommer otvivelaktigt större chanser till befördran och därmed arbetsuppgifter av ökat intresse. ■

# Med Hercules mot Cypernsol

Av  
major  
EINAR TIBELL



Vi flyger till Amsterdam, Antwerpen, Belfast, Birmingham, London, Paris, Pisa, Nicosia och El Arish. Det låter nästan som en annons för ett flygbolag och är det på sätt och vis också. Det är nämligen de platser som flygvapnets transportgrupper trafikerar i samband med materieltransporter för försvaret, studieresor och inte minst i samband med de internordiska transporterna till FN-förbanden i Gaza och Cypern.

Jag hade i början av december förmodningen att få följa med på en rutinmässig flygning till Cypern. Resan började 6 dec med en vinglig bussresa till Arlanda tidigt på morgonen. Det var mörkt och en otäck snöstorm med blötsnö rasade. Väl ute på Arlanda fick besättningen börja med att sopa rent vingarna på vår C-130 Hercules. Det innebar arbetsmässigt ungefär detsamma som att skotta ren en mindre fotbollsplan.

Snöskottningen genomfördes med berömvärd fermitet och efter ungefär en timme kunde vi starta trots att snöstormen rasade med oförminskad styrka. Vi skulle mellanlanda på Værlose, norr om Köpenhamn, för att hämta en full last av materiel och 33 norska och danska poliser. Efter lunch startade vi med dryga 17 ton ombord för att gå till Pisa. Europa var täckt av moln och mina förhoppningar om att få se Alporna såg inte ut att kunna förverkligas.

En hoppets stråle tändes strax söder om Stuttgart då vi fick marksikt, men släcktes åter efter någon minut





då vi gick in i ett kompakt molntäcke med ganska ordentlig isbildning. Hercules' automatiska avisning fungerade emellertid ordentligt och isbildningen vållade inga bekymmer. Det gjorde emellertid den jetvind vi hade sällskap med på 22.000 fot. Den hade en styrka av 200 km/tim och gav oss en upphällning av 20°, vilket onekligen är ganska mycket med ett flygplan som normalt marschar med en fart kring 300 knop. Nu gick farten ned till 205 knop!

### FÄRGSKÅDESEL

Man skall aldrig misströsta. Sanningen i det påståendet fick jag erfara då vi helt plötsligt befann oss flygande i strålände solsken. Under och framför oss badade Alperna i eftermiddagssolen. Det var ett fantastiskt skådespel i blått, svart och vitt. Topparna gnistrade i vitt som ibland övergick i klarblått. Ljusbätnarna på våra kameror, som snabbt tagits fram, åkte i topp. Det nästan olidligt vita mönstrades på ett fascinerande sätt av alla schatteringar i grått och

svart — skogen som förgäves strävade mot topparna och de djupa dalarerna där natten redan hade börjat.

Allting har en ände. Så också denna skönhetsupplevelse. En stund senare landade vi i Pisa där solen redan gått ned. Det var en skönt sval kväll och en fin kontrast till den snöstorm vi haft på morgonen. Efter urlastning av viss last och en del förberedelser för nästa dags flygning kunde vi så tänka på att fara in till staden. En FN-anställd kanadensisk korpral körde oss.

Det blev en oförglömlig resa. Vår kanadensiske vän hade varit i Pisa endast några veckor, men hade tydligen aklimatiserat sig väl. Så väl att han även anammat italienarnas temperament och sätt att köra bil. Det var världens åttonde underverk att vi kom helskinnade fram till vårt hotell efter den svindlande färden genom Pisas trånga, krokiga och av promenerande människor kryllande gator. Med gaspedalen i botten och signalhornet på.

Efter en snabb men resultatlös shoppingrund kunde vi så bänka oss till middag på en av stadens bättre restauranger, där vi fick det tvivelaktiga sällskapet av världens fyra katter och okänt antal hundar.

### "PÅ VÄRMEN"

Nästa dag gick reveljen liksom alla dagar 06.30. Efter erforderliga förberedelser kunde vi så starta mot Nicosia. Vi såg inte mycket av Italien förrän vi lämnade landet vid Brindisi. Här hade ytterlufttemperaturen stigit med 15° och solen sken från klar himmel. Efter några timmars flygning över de sedan antikens historia kända öarna i den grekiska arkipelagen och längs den vilda turkiska kusten landade vi på eftermiddagen i Nicosia. Här blev vi slutligt övertygade att vi var "på värmen", dels genom den behagliga temperaturen, dels genom det tempo som platsens ledighetskommitté höll.

Tyvärr medgav inte lossningsarbetet och övriga nödvändiga åtgärder

att vi kunde komma in till staden före mörkrets inbrott. Man håller emellertid inte så noga på affärstiderna, så vi fick tillfälle att köpa några verkligt utsökt broderade dukar. Priserna låg efter diverse ackorderande under hälften av vad vi får betala här hemma.

I detta sammanhang vill jag intyga att cyprioten är en ärlig handelsman. När jag efter åtskilligt prutande hade pressat priset från 14 till 10 engelska pund, skulle jag betala med resecheckar. Jag hade ett häfte med, som jag trodde, två checkar om vardera fem pund. Jag skrev på dem och överlämnade hela häftet till den cypriotiske affärsinnehavaren. Jag var glad över köpet och inte så lite stolt över att jag lyckats pruta 60:-kr. Min lycka grumlades när jag kom hem och skulle skriva reseräkning. Då upptäckte jag att jag i checkhäftet haft tre checkar à 5 pund. Jag visste emellertid att det skulle gå en ny flygning några veckor senare, så jag bad fanjunkare Berndt Delarwé på F7 att gå till affären och fråga var min check hade tagit vägen. Jag skall villigt erkänna, att jag inte hyste några större förhoppningar om att få den tillbaka. Döm om min förvåning när jag strax efter jul fick ett brev från Delarwé med inneliggande check. Affärsinne-

havaren hade haft den i sin plånbok i förhoppningen att någon svensk skulle komma in, så att han kunde få skicka den till mig. Han rekommenderas härmed.

### ÅTER MOT SVERIGE

På morgonen den 8 dec lämnade vi Nicosia och Cypern för direktflygning till Værlose. Det vållade inga svårigheter. Vi flög på höjder mellan 21.000 och 29.000 fot och passerade åter Alperna i strålände sol. I övrigt gick flygningen omväxlande i och över moln. Efter sju tim och åtta min landade vi på Værlose där vi möttes av den i dessa trakter typiska vintern — snål blåst, temperaturen strax över noll grader och dis med lätt regn.

Efter övernattnig i Köpenhamn med tapt vid tio-tiden kunde vi nästa morgon flyga tillbaka till Arlanda och avsluta en tur- och retur flygning nästan till Orienten på tre och en halv dag. Det var en mycket intressant och intensiv resa för mig, som sedan några år "flyger ett skrivbord".

För läsaren har väl resan hittills mest tätt sig som en nöjesresa och därför skall jag också lämna några mera tjänstemässiga synpunkter.

### STOR KAPACITET

Flygplan C-130 Hercules är ett rent transportflygplan. Man märker att

konstruktörerna redan från första pennstrecket verkligen tänkt igenom sin uppgift. Lastutrymmet är ytterst väl planerat och de rätta hjälpmedlen som wirar, krokar, vinschar m m sitter på rätt plats och har de riktiga dimensionerna. Den utrustning piloten har till sitt förfogande är omfattande och förnämlig. Navigeringsutrustningen torde höra till de bästa som kan erbjudas i dag. Det kan jag själv konstatera, när jag på hemresan fick sköta navigeringen från Frankfurt till Værlose. För praktiskt taget varje system i flygplanet finns minst ett system i reserv. Allt detta tillsammans gör att man kan ta sig fram i praktiskt taget vilket väder som helst. Flygplanet har en förhållandevis hög hastighet — 550 km/tim — och mycket lång aktionstid — tio timmar med full last. Detta innebär en mycket stor transportkapacitet som för att bli rätt utnyttjad kräver en ytterst noggrann planering av flygplanets användning, samtidigt som det ställer höga krav på besättningarna.

Under "min" flygning bestod besättningen av: fanjunkare Berndt Delarwé, 1:e pilot; fanjunkare Nils Gullbrandsson, 2:e pilot; fanjunkare Sven Johansson, navigatör; 1:e flygplanmästare Åke Larsson, färdmekaniker; 1:e flygtekniker Fred Olson,



lastmästare; 1:e flygtekniker Arne Johansson, lastmästare.

Samtliga från F7, Såtenäs.

Förarna brukar dela på flygningarna, så att de flyger var annan sträcka som 1:e pilot. De har samma utbildning och på detta sätt bibehåller de rutinen såväl beträffande handhavandet av flygplanet som beträffande planläggningen av flygning. Det är ett stort ansvar som vilar på dessa transportförare. De flyger över hela Europa och ned till Cypren och El Arish. De planlägger självständigt varje flygning och hela ansvaret ifråga om flygning eller icke flygning vilar på besättningschefen. De uppträder i luften enligt samma regler som gäller för det kommersiella flyget med allt vad detta medför ifråga om krav på kunskaper om internationella luftfartsregler och språkkunskaper.

#### HART SLIT

De utför med andra ord exakt samma jobb som en civil trafikpilot i tex SAS. I detta sammanhang kan man inte undgå en liten reflektion om vad en av flygvapnets transportförare får i lön för sitt arbete jämfört med en civil pilot. Det är onekligen ganska stor skillnad på en fanjunkarelön och den lön trafikpiloterna har! Det verkliga slitjobbet har

lastmästarna. De är de första vid flygplanet på morgonen och de sista som lämnar det på kvällen. Under vår resa hann de tex aldrig få någon lunch. Kravet på att två lastmästare skall ingå i besättningen förefaller väl motiverat.

Det var en upplevelse att få tillfälle leva ihop med en sådan här besättning under några dagars flygning utomlands. Deras arbete präglades av ett lugn och en säkerhet som baserades på ett inbördes förtroende, där var och en visste att han behärskade sin uppgift och att de andra besättningsmedlemmarna också gjorde det. Genom detta blev stämningen i förarkabinen den bästa tänkbara och tillät även ibland nog så beska kommentarer och skämt.

Många anser att transportbesättningarna har ett avundsvärt arbete eftersom de flera gånger i månaden får flyga utomlands. Jag kan instämma i detta, om man därmed avser, att de har ansvarsfulla och stimulerande uppgifter. Däremot *protesterar* jag mot detta om man därmed avser, att dessa flygningar är rena nöjesresor för besättningarna. Efter vad jag kunde konstatera innebär en utlandsflygning tvärtom ofta en betydligt längre arbetsdag under svårare förhållanden än vad vi har i vår rutinemässiga tjänst. ■

#### ATT VILJA MEN INTE . . .

Flygvapnets transportjätte Hercules var strax före jul på reguljärt besök på Cypren med bl a julgranar till den svenska FN-bataljonen i lasten. Om aftonen i Nicosia skulle besättningen besöka ett kul litet matställe, som enligt någons utsago skulle ha en fågel på taket som kännetecken. För att snabbt komma dit hejdade man en taxi, vars förare endast visade sig förstå nygrekiska. Denna ytterst prekära situation gjorde de svältande svenskpassagerarna smått ledsna i ansiktet. Men Åke "Lappen" Larsson, som sat i framsätet, tog då till det internationella teckenspråket, smackade och flaxade med armarna likt en örn med flygvärlighet. Ett förklarat leende lyste då upp chaufförens ansikte. Han trampade gasen i botten och stannade först efter en lika hånande som lång åktur. Chevalereskt ryckte han sedan upp dörrarna och släppte ut sina passagerare — på flygplatsen . . .





# 1940

## OCH BEREDSKAPEN

Av överstelöjtnant NILS KINDBERG

Laddat förspel, dramatisk upptakt och ett av överraskning och stor spänning fyllt första förlopp har präglat den första, inledande krisen — "Aprilkrisen 1940" — vars början den 9 april beskrivits i förra numret. Läget den 10 april har därefter blivit följande:

- hela flygvapnet räknar i allt ca elva, tolv flygdivisioner, med i regel tio flygplan vardera, hela den för operationer omedelbart disponibla krigsflygplanstyrkan uppgår (med några reserver) till omkring 150 plan,
- den operativa, första och enda flygeskadern räknar i början blott sex flygdivisioner, är återuppsatt till den högsta styrka, som i rådande läge kan åstadkommas; den har omkring 75 krigsflygplan och lyder, såsom tidigare nämnts, direkt under ÖB,
- i flygeskadern ingår F 1, om stabsgrupp och två B 3-divisioner, summa ca 30 plan; F 4, om stabsgrupp och en B-4-division, summa ca 15 plan; samt F 3, omkring tre divisioner, i allt ett 20-tal S 6 och fem S 14 ("Storkar"), summa 25 plan; om man också inräknar den alldeles "nyfödda" fjärrspaningsgruppen (4/F 3) med dess fyra plan (B 3 och P 5) blir det vid hela F 3 ett 30-tal,

- jaktflyget — F 8 — den enda befintliga, reducerade jaktflottiljen om stabsgrupp och två divisioner, lyder i utgångsläget som nämnts under en arméinstans; förbandet utgörs i allt av omkring 18 äldre J 8-plan vid den ena divisionen och ca tolv kort före aprilkrisens utbrott erhållna nyare amerikanska J 9-plan, vilka med stora svårigheter nyss hemförts via Trondheim i Norge; (ytterligare omkring 50 sådana plan följer långt senare via Petsamo i nordligaste Finland); i krisens början har F 8 alltså blott omkring 30 plan,

VAR MEDARBETARE skildrar här fortsättningen på 1940 års vårkriser. "Aprilkrisens" senare skeden och den därpå följande "Majkrisens" förspel behandlas. Senare kommer ett sammandrag att införas om majkrisens förlopp och om de viktigaste följdåtgärderna för att stärka vårt flyg under och efter de två kriserna. De blir vidtagna dels i anslutning till tidigare planer m m, dels till ÖB:s "13 april-direktiv" och en rad därefter träffade beslut i hög instans. Alla präglas de av det rådande, hotande krigsläget och den även för de förut skumsynta påtagliga, akuta faran för vårt land.

- förband ur F 2, i allt omkring 3 divisioner, summa omkring 25 flygplan för direkt marinsamverkan, lyder redan under olika marininstanser; de utgörs vid kustflottan av en T 2-division om ett knappt 10-tal plan och en S 9-grupp, kryssarbaserad, om 5 plan; samt därutöver av en på de dåtida marindistrikten grupp- och rotevis uppdelad S 5-division, ca tio plan, utspridda på tre olika kustbaser,
- ett mindre spaningsförband ur F 3, med fyra-fem plan S 6 och S 14, är beordrat till Övre Norrland för direkt armésamverkan,
- härutöver är två transportflyggrupper (med förhyrda ABA-plan), basförband, flottiljdepåer, skolor och verkstäder m m B-organiserade; transportflyg och basförband är underställda eskaderchefen,
- av flygvapnets uppsatta elva-tolv krigsflygdivisioner ingår alltså som synes sex i flygeskadern, de övriga fem-sex står i krisens öppningsskede utanför eskadern.

### OROANDE 12 APRIL

Under båda vårkriserna 1940 fortsätter flygeskaderns strategiska flygspaning. Den inriktas — allt efter lägets ändringar — främst mot Sjäλλandskusten och Öresund, Kattegatt,

HEINKEL HE 59 C —  
tyskt spaningsplan —  
fotograferat över Öresund från ett svenskt plan på beredskapsflygning. He 59 avpatrullerade från hösten 1939 och länge därefter Öresund för spaning bl a av skånekusten.



Skagerack samt över landgränsen mot Norge. Latent spänning och upprepade alarmeringar för att åstadkomma högsta stridsberedskap vid flyg och övrigt försvar kännetecknar tiden. Dygnet den 11–12 april anses inkomna underrättelser till ÖB om i Danmark iakttagna tyska förberedelser för en med bombflyg m m stödd tysk invasion från Hälsingörshället till ett avsett "brohuvud" vid Hälsingborg alldeles särskilt oroande.

För flygvapnets del inträder härigenom den nödvändiga förbättringen i jaktflygets lydnadsställning, att F 8 med omedelbar verkan beordras ingå i flygeskadern. I rask följd kommer order om spaning med i Skåne redan befintliga 4/F 3, mot Hälsingör, Sundet i övrigt och kuststräckan Falsterbo—Simrishamn—Karlshamn. Dessutom befallas den 11 inemot kvällen, att av flygeskadern allt disponibelt stridande flyg — bombförband stödda av jakt — i dagningen den 12 april skall befinna sig över Öresund, berett att ingripa i försvaret. Eskaderchefen beordrar F 8 att snarast ombasera till främre bas vid Ljungbyhed. F 1 beordras att med flottiljens då beräknade hela styrka — stabsgrupp och två "tung" bombdivisioner, omkring ett 20-tal B-3-plan — vid dagningen vara på plats.

Utförandet i praktiken gestaltar sig så:

Spaningen den 12 april kl 0415–0800, med såväl 4/F 3 som med ett av F 1 i förväg utsänt eget "flygplan Wrede" mot Öresund och Hälsingör klargör att ingen invasion förestår.

För F 8 del har tanken på ombasering under förnatten till den ordnade främre basen Ljungbyhed måst överges. Senare på natten hindrar dimma på Barkarby m m förflyttning därifrån till Skåne.

Av F 1 kan blott stabsgruppen och en division — i allt något under 15 st B 3 — efter nattflygning från Västerås stridsladdade inta det beordrade försvarsläget över Sundet.

Den andra F 1-divisionen — redan baserad på det civila flygfältet Torslanda vid Göteborg — förhindras starta därifrån med sina tunga bombaster, i följd av den 11–12 inträffad svår tjällossning. Chefen för F 1, dåvarande överstelöjtnanten Axel Ljungdahl och den övriga F 1-armadan nödgas sålunda i morgontimmarna kryssa med ca halv styrka och oskyddad av jaktflyg över norra Öresund — dessbättre inte anfallen av några Me 109-förband. Invasionen har ju uteblivit.

F 4 — vår vid den tiden enda lätta bombflottilj — med sina få dåtida B 4-plan, och över 800 km flygning i rak linje till stridsplatsen, beordras

bl a med tanke på fara för sekundära tyska anfall från Trondheims-trakten mot Jämtland att kvarstå på Frösön.

#### ETT STARKARE FLYG

En lång rad kritiska lägen med högsta beredskap för att möta befarade tyska kupper m m följer slag i slag. Bl a blir den 13–14, 16–17 samt den 20–22 april provande i detta avseende. I flygvapnets ledning har man konstant en påfrestande tid. Den 13 april beordrar ÖB omfattande utredningar i anslutning till de tidigare för att snarligen via statsmakterna söka åstadkomma ett starkare svenskt flyg. Resultaten — och deras följder i vad rör ökningar av förband, personal, flygplantillgångar och utvecklingen av en stärkt, högkvalificerad och leveranskapabel flygindustri i vårt land — börjar först i slutet av 1940 och under 1941 att göra sig märkbara i form av regerings- och riksdagsbeslut.

13 april-direktiven från ÖB är grundade på flygvapenledningens och försvarsledningens m fl högre myndigheters genom 1939–1940 års krigshändelser stärkta visshet om det ditintills beslutade flygvapnets otillräcklighet och svagheter samt på en rad ingående samråd om de närmast behövliga åtgärderna för att avhjälpa

bristerna. I ÖB-direktiven anges som huvudpunkter bl a:

- det i april 1940 befintliga svaga flygvapnet — sex blott till ca två tredjedelar av beslutad styrka uppsatta flygflottiljer, se ovan — bör mer än fördubblas på ett år,
- våren 1941 bör flygvapnet omfatta 13 flottiljer, inräknat redan organiserat flyg, med sex bomb- (senare benämnda attack-) flottiljer och tre jaktflottiljer, samt två nya fjärrspaningsdivisioner, ev sammanförda till en helt ny flottilj,
- varje flottilj skall bestå av (minst) tre krigsdivisioner,
- åtminstone i krig skall flottiljerna vara sammanförda i två flyg-eskadrar,
- dessutom skall vidgad utbildningsorganisation (medförande ökade personalbehov), utökad flygindustri och större egna flygvapenverkstäder m m framskaffas — för att åstadkomma och underhålla den utökade nya och moderna flygmateriel, som beredskap och krig kräver, av hög kvalitet och i tillräcklig mängd.

I flygmaterielhänseende krävs närmast:

- att anskaffa ersättning för beställd, men utebliven amerikansk, modern och krigsduglig materiel för jaktflyget — nya jaktplan — både till F 8, den enda existerande jaktflottiljen, och till de i februari 1940 av riksdagen beslutade två nya jaktflottiljerna F 9 och F 10, vilkas uppsättning skall påbörjas den 1 juli 1940,
- att anskaffa nya bombplan (lätta och tunga), både till de två 1936 beslutade, men knappt mer än påbörjade flottiljerna F 6 och F 7, och till två i 13 april-direktiven upptagna, ännu blott planerade helt nya flottiljer, de blivande F 12 och F 14.
- att få fram strategiska spaningsplan till de i direktiven föreslagna, två nya fjärrspaningsdivisionerna (senare ingående i F 11),
- att komplettera och förnya flygplanbeståndet vid armé- och marinflottiljerna F 3 och F 2 samt vid

de 1936 påbörjade bombflottiljerna F 1 och F 4, för att där skapa ökad modernitet och kvalitet, tekniskt och stridsmässigt sett.

Samtliga de nämnda flygmateriel-frågorna beror på möjligheterna att köpa flygplan m m utifrån — om detta kan gå, vilket är tvivelaktigt — och att snabbt utvidga och nyanlägga flygfabriker här hemma, vilket måste bli en högst komplicerad affär på lång sikt. Hur flygvapnets materielfrågor och utbyggnad till sist kan lösas skildras senare.

För utökandet av vårt flyg till i 13 april-direktiven angiven storlek m m måste också en rad andra stora frågor lösas. De gäller personal (stater), all annan utrustning än flygmateriel, baser, utbildning m m. Det nämnda liksom de förut angivna, centrala flygmaterielfrågorna drar med sig högst avsevärda kostnader och blir därmed riksdagsfrågor, vilka kräver en rad nya utredningar och beslut, som går långt utöver 13 april-direktivens ram. I första omgången (1940) och bortsett från flygmaterielkostnaderna beräknar flygförvaltningen att det för direktivens förverkligande årligen skall behövas 70 miljoner, och därutöver för engångskostnader gällande byggnader, intendenturmateriel m m ca 40 miljoner. Därtill kommer — som senare skall visas — kostnader för flygfältsbyggen, flygmaterielanskaffning m m för åtskilliga hundratal miljoner kronor.

#### APRILKRISEN FORTSÄTTER

Nya, alarmerande underrättelser den 13 april ger ÖB anledning befara tyska anfall mot flygfält och hamnar i södra Sverige samt företag från Norge-hållet in i de svenska gränstrakterna i väster. Anfällen från söder syns bl a kunna utgöras av luftlandsättningar på våra flygfält. Vid västra landgränsen befaras tysk förföljning in i Sverige av över gränsen vikande, norska trupper.

Chefen för flygvapnet och chefen för flygeskadern får per telefon muntlig orientering om lägesförämringen och samtidigt muntlig hög-



VANLIGASTE SKOLPLANET vid F 5 den kritiska våren 1940 var SK 12 (Focke Wulf Fw 44 J Stieglitz). Toppfarten för detta sk-plan var ca 180 km/tim.





UNDER BEREDSKAPSTIDEN 1939—1945 hyrde flygvapnet bl a transportflygplan — Tp 5 (lunkers Ju 52/3-m) från civilflygets ABA (AB Aerotransport). De ingick 1940 i flygeskaderns "transportflyggrupper" och insattes t ex vid ombasering. Marschfart ca 215 km/tim. Tp 5 kunde ta 16 passagerare.



kvartersorder om skärpt beredskap. Några nya ombaseringar är inte avsedda, bl a av det skälet, att flygfältet vid Karlsborg p g a fortsatt tjällossning inte kan användas av tungt bombflyg. Den 13 april kl 15.30 uttelefoneras en samfärd eskaderorder om de behövliga åtgärderna. För flygeskadern gäller därefter från den 14 april kl 03.00 följande:

- flygspaning av främst strategisk art på västkusten och sydkusten.
- bombförbanden i tredje startberedskap (start möjlig inom två timmar) sålunda:
  - en F 1-division B 3 (tung) — Trollhättan,
  - en F 1-division B 3 (tung) — Hässlö,
  - en F 4-division B 4 (lätt) — Frösön,
  - en F 6-division B 4 (lätt) — Karlsborg,
- det enda befintliga jaktflyget — två F 8-divisioner (en med J 8 och en med J 9) — Ljungbyhed.

Basförbanden samt flygvapnets depåer står från den 14 april kl 03.00 beredda till mark- och luftförsvaret. En basgrupp verkställer på eftermiddagen den 13 och under natten till den 14 en omfattande bombtransport billedes från det allt för utsatta Rinkaby i Skåne till Trollhättan.

Övrraskningar från öster och sydöst är också möjliga. Torpeddivisionen ur F 2 (tilldelad kustflottan) — chef dåvarande kaptenen *Torsten Rapp*, numera Ö B — utökar den 14 april från dagningen sin spaning över mellersta Östersjön till Finska vikens mynning och fram till de estländska och lettiska kusterna. Divisionens bas — Lindarängens då existerande civila sjöflygstation i Stockholm — inredes till försvar.

Också flygeskaderns spaning i Skåne — 4/F 3 (B 3 och P 5) samt "första gruppen F 3" (S 6) — inriktas på spaning öster- och sydostut; norrut till i höjd med Åhus och ut över farvattnet närmast norr om Bornholm.

De befarade tyska anfällen den 14 april uteblir dock. Läget anses emellertid så riskfyllt, att den anbefallda

högre beredskapen bibehålls under större delen av dagen. Två liknande hot den 15—17 april föranleder nya "pådrag" och därefter återgångar till något lägre beredskap.

Under senare delen av april överför tyskarna åter starka krafter till Norge. Rapporter inlöper till försvarsstaben om tyska truppsammandragningar även i Danmark. Ovissheten om tysk avsikt vållar under resten av april och början på maj ett allttjämt spänt läge. Möjligheten av tyska angrepp västerifrån och inträffade talrika överflygningar nödgår ÖB att ombasera en viktig del av vårt fåtaliga jaktflyg — J 9:orna — till västra Sverige.

Striderna i norr under senare delen av april till medio maj mellan anfallande västmaktsstyrkor och tyskar vid Narvik m m och dessa operationers befarade konsekvenser för Sverige (malmfälten) medför ombasering av svenskt stridande flyg för att förstärka det svaga spaningsflyget i Övre Norrland. Man vill härigenom bl a möjliggöra ingripande mot eventuella luftlandsättningar inom riksgränsområdet (malmbanan m m).

I fråga om flygvapnet märkes nu bl a:

- förstärkning av flygbasförsvaret,
- vid flera tillfällen temporära skärpningar av beredskapen i följd av ingångna, oroande rapporter,
- som nyss nämnts — överflyttning av jaktflyg västerut,
- ett tillfälligt beredskapsställande av två B 3-divisioner i södra Sverige för anfall på en norr om Bornholm av trafikflyg inrapporterad fartygsanhopning,
- en nödlandning av ett svenskt fjärrspaningsplan (19 maj — B 3 ur 4/F 3) på en nordtysk krigsflygbas — utväxlat efter någon tid mot ett tyskt tvåmotorigt Heinkelplan, dessförinnan nödlandat på Gotland,
- ett flertal tyska plans överflygningar, nödlandningar och nedskjutningar på svenskt område, allt medförande en rad bärgningar och omändertaganden m m.

Den 16 april utges högkvartersordern om förflyttning av en lätt B 4-division (F 4 enda och reducerade) från Frösön till Boden. Uppgift tryggnade av malmbanan samt ingripande mot luftlandsättningar enligt anvisningar från chefen för Övre Norrlandsgruppen ur armén. Då Boden från början befinns alltför avlägset och på divisionschefens, dåvarande kapten (nu eskaderchef och generalmajor) *Ingoar Berg* framställning, beordras via försvarsstab och eskaderstab ombasering till Gällivare. Den 21 april till 10 maj verkar divisionen inom gränsområdet, från ca 60 km ostnordost Abisko till sjön Vastenjaure, ca 110 km sydsydväst Narvik. Den 10–11 maj återgår förbandet till Frösön — på grund av efterhand minskad intensitet i Narvikstriderna och begynnande islossning på Lapplandssjöarna.

Den 16 april träder också vissa nya order för flygspaning i kraft. Bl a bestämmes:

- att chefen för 1:a armékåren (i södra Sverige) vid behov äger "rekvirera" flygspaning hos flygeskaderchefen,
  - att chefen för 2:a armékåren (i västra Sverige) på liknande sätt skall betjänas med två på Malmen beredskapsställda S 14-plan (Fieseler Storch),
  - att F 3-gruppen i Boden (S 6 och S 14) skall träda under befäl av chefen för den nybildade Övre Norrlandsgruppen ur armén.
- Om jaktflygöverflyttningen till västra Sverige (Trollhättan) kan nämnas:
- att det modernaste jaktflyget — 2:a divisionen F 8, med våra nyss erhållna (och dittills enda moderna) USA-byggda J 9-jaktplan — intar den 22 april den nya baseringen, med uppgift "att ingripa mot neutralitetskränkande flyg" inom i första hand området norska gränsen — Töcksmark — Arvika — Vänersborg — Göteborg,
  - den givna uppgiften kan för den disponibla flygstyrkan — blott ett 10-tal J 9-plan — nog betecknas som klart i överkant,

- J 9-divisionens påpassliga, ofta företagna "ingripanden" leder likafullt efter hand till minskad frekvens i de tyska inflygningarna.

Under perioden förekommer från 23 april till 10 maj ny reglering av ÖB-planerna i stort för det operativa försvaret i krig. Det latent hotet från Tyskland och känslan av att detta hot när som helst kan resultera i ett akut "Krigsfall 1" mot nazistväldet är orsaken. Nya reglerande och orienterande, samfälliga order ges för flygets basering, beredskap och motverkan. I det rådande läget blir bl a Frösön, Karlsborg, Trollhättan och Ljungbyhed utgångspunkter för vårt bomb-, jakt- och spaningsflygs avsedda företag.

### MAJKRISENS FÖRSPEL

Först ett sammandrag. Under hela april och början på maj har den svenska samlingsregeringen konsekvent avslagit alla framförda tyska krav på krigsmaterieltransitering genom Sverige till den vid Narvik isolerat kämpande tyska styrkan. "Ingen tysk krigsmateriel genom Sverige, så länge strider mellan tyskar och norrmän pågår" är vår militära och politiska lednings — ja, hela svenska folkets paroll. Som påtryckning på Sverige koncentrerar tyskarna då allt starkare krafter längs svensk-norska gränsen. Den 6 och 13 maj är rapporterna så bestämda och oroande, att ÖB bl a utsänder ordern: — "Anfall från väster kan väntas. Skärpt beredskap."

*Norrmännens kamp* mot övermakten pågår alltjämt och i överensstämmelse med ovan angiven grund för vår hållning lämnas den 18 maj i Berlin svenska regeringens avslag på tyskarnas krav. "En dag av högsta spänning", antecknar en hög tysk general i sin dagbok. I Sverige meddelar ÖB samtliga försvarsgrenar att fara för omedelbart krigsutbrott föreligger och att alla erforderliga skärpta beredskapsåtgärder snarast skall vidtagas. Krisen är akut till 20 maj. Den svenska militära ledningen vidtager en rad fortsatta åtgärder för att öka beredskapen och läget förblir

DEN 14 APRIL 1940 sköts ett tremotorigt tyskt Ju 52-plan på hemväg från Norge ned av luftvärnets kulsprutor utanför i Uddevalla. Planet totalförstördes. Tre besättningsmän omkom och en sårades. Bilderna — tagna i Norge före hemflygningar — som räddades ur vraket, är som synes brandskadade.





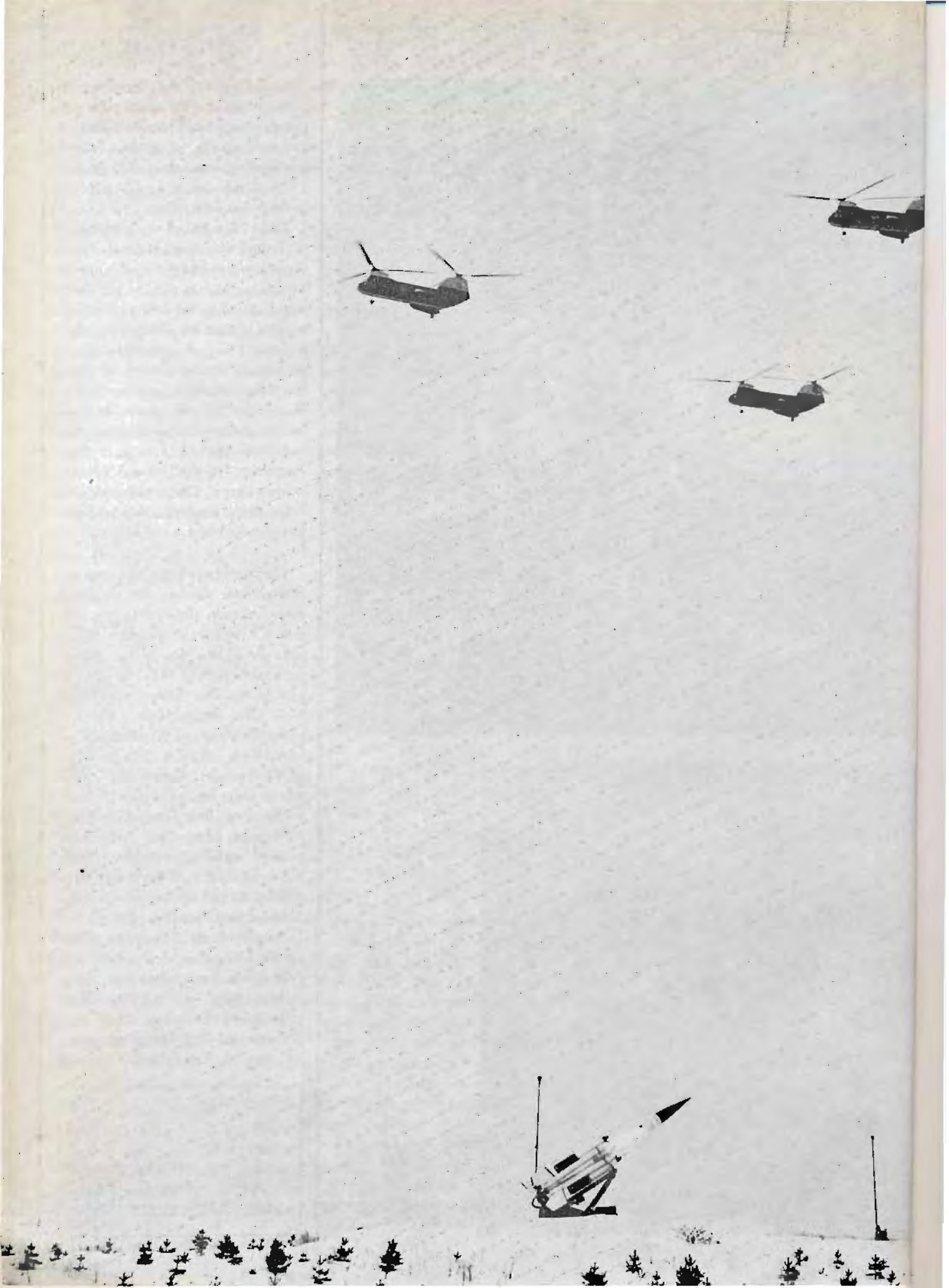


spänt. Den 21 maj kommer på svenskt initiativ ett unikt möte till stånd – i ett tyskt/svenskt sammankopplat stabståg på gränsen väster om Storlien – mellan vår ÖB general Thörnell och den tyske ÖB i Norge general von Falkenhorst.

Tyska klagomål på vår gränsvakt i väster och dito svenska mot de tyska flygplanens många gränskränkningar behandlas. Mötets resultat blir positivt i så måtto, att viss avspänning uppnås och att en avsevärt minskad frekvens i de tyska överflygningarna av svenskt område därefter inträder. Läget förblir dock högst allvarligt ända till den 10 juni, dagen efter de norska truppernas kapitulation. Om "Weserübungs" bli ur tysk flygsynpunkt "lyckliga", men för Norge och världen så ytterst skakande slut heter det i den tyska högkvarterkommunikén bli a:

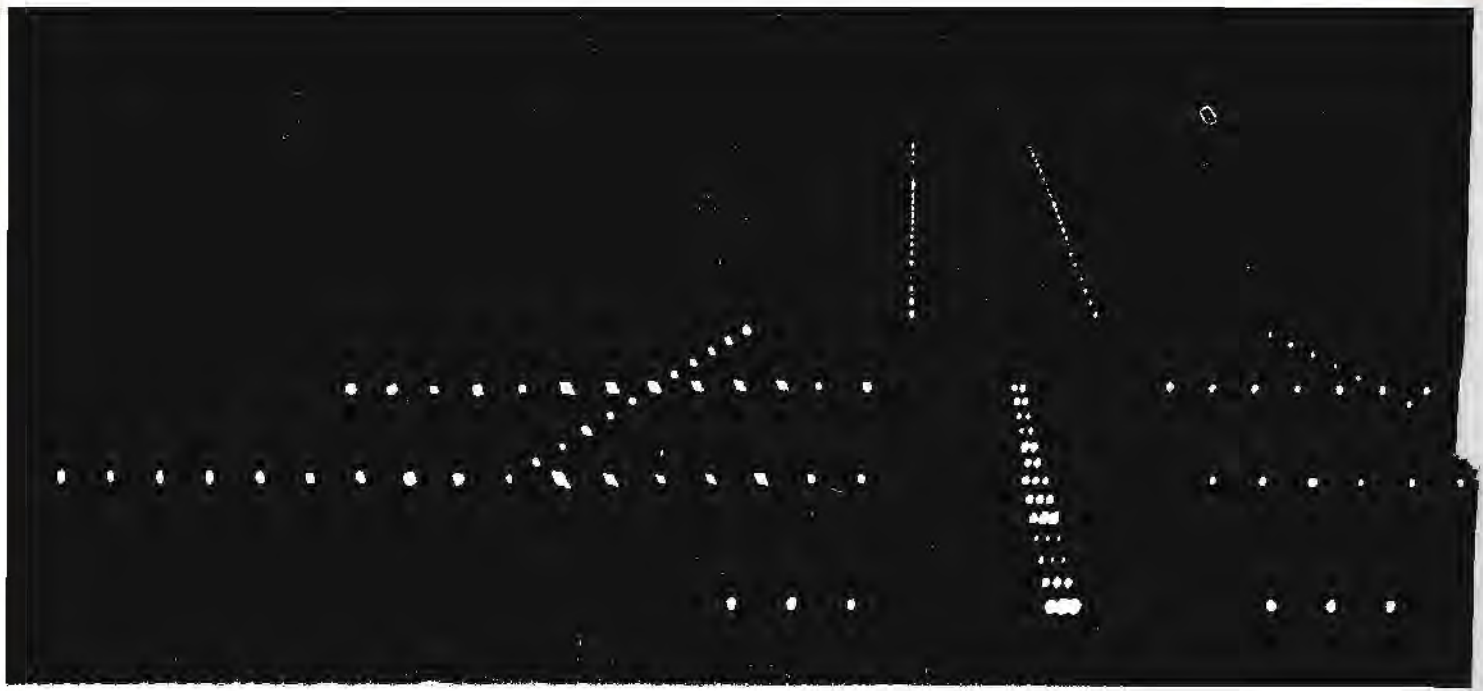
"Luftwaffe visar sig som den utslagsgivande faktorn för operationens lyckande. Det bär tyngsta börden i kampen mot fiendens flotta, vida överlägsen den tyska. Enbart Luftwaffe förmår ända till den 10 juni bringa den isolerat, utan varje land- eller sjöförbindelse kämpande tyska Narviksgruppen underhåll, förstärkningar och stöd. Oslo, Stavanger, Kristiansand, Namsos och Åndalsnes är andra viktiga platser för Luftwaffes avgörande insatser. Som alltid ingriper Luftwaffe i striderna på marken, under offensiven från Oslo till Bergen och framförallt från Oslo till Trondheim. Innan tysk landförbindelse med Trondheim säkrats, har Luftwaffe flugit flera tusen soldater dit. Luftwaffes jaktflyg behärskar från första dagen luften över operationsområdet." – Därpå följer en redogörelse för västsidans och de egna förlusterna i flyg, fartyg och personal, som här kan förbigås. ■

Här sätter nu spaltutrymmet punkt för denna gång. Om fortsättningen på den ytterst farliga, krigshotfyllda Majkrisen 1940 läser ni närmare i nästa nummer av FLYGVAPEN-NYTT.



"V-8" over F 8





Vid de civila flygplatserna, där man opererar med lägre landningsminima än vad som är fallet vid FV baser, krävs av bl a ekonomiska skäl högsta möjliga regularitet. Regulariteten för FV operationer kan i stället tillgodoses genom tillgång till ett stort antal baser.

Regulariteten höjs, om inflygningsdelens "ljusmatta" förstärks antingen genom ett utökad antal horisonter och/eller genom en tätare armaturplacering.

För FV baser har man valt en glesare "ljusmatta" för att inom en given ekonomisk ram och med tillgodoseende av de operativa kraven kunna installera inflygningsdelen vid så många fält som möjligt.

Detta tillvägagångssätt medger emellertid att längre fram genom för tätning av horisonter och/eller armaturer öka regulariteten för de enskilda baserna, dvs medge landning vid lägre landningsminima än för närvarande.

#### PROV VID F13

Vid de mycket omfattande prov med optiska landningshjälpmedel

som utfördes vid F13 under början av 60-talet framkom bl a att den av ICAO (internationella civila luftfartsorganisationen, inom FN:s ram) för civilt bruk rekommenderade inflygningsdelen ej var lämplig för militära flygplatser.

Sålunda är siktförhållandena under landning med främst "Draken" sådana, att en anläggning enligt civilt mönster ej kan ses av föraren. Vidare ligger väsentliga delar av den civila anläggningen inom det område som skall vara fritt från hinder för att inte förorsaka skador vid minuslandning eller avbruten start.

En komplett flygfältsbelysning består vid en flottilj av en inflygningsbelysningsdel och en banbelysningsdel. Den förstnämnda utgörs av en centerlinje mellan horisont ett och tre med såväl lågintensiva (Li) som högintensiva (Hi) ljusarmaturer. Armaturerna är i trippelutförande mellan den yttre och mellersta horisonten och dubbelutförande mellan den mellersta och främre horisonten. Detta gäller såväl Hi som Li. Vid en civil anläggning är Li enkla armaturer.

Tre horisonter med vitt Hi och Li är på FV-fält placerade 400, 800 och 1200 m från bantröskeln. Delningen kan variera med hänsyn till "fysiska" hinder, marktillgång m.m. Avståndet mellan tröskeln och den inre horisonten får dock inte understiga 350 m. Detta för att ett utrullningshinder skall ha möjlighet att verka utan att flygplan kolliderar med belysningsarmaturer, varigenom såväl personalskador genom brand som motorskador genom insugna glas- och metalldelar lätt kan uppstå.

Den yttre horisonten och centerlinje mellan denna och mellersta horisonten finns endast vid flottilj. Orsaken är att den utökade inflygningsdelen, enligt erfarenheter från utförda prov, erfordras vid inflygning av orutinerad personal. Skulle i framtiden behov uppstå att komplettera övriga baser utom flottiljflygplatser med en förlängning är detta redan förutsatt vid installationen.

#### HJALPANDE RULLBLIXT

I centerlinje finns förutom ovan nämnda Hi- och Li-armaturer även

# Draken-landning i blyxtbelysning

Avsikten med följande artikel är att lämna en redogörelse för orsakerna till att de militära och civila flygfältsbelysningarna — främst då inflygningsdelen — fått en olika utformning. Först måste emellertid särskilt påpekas att dessa olikheter på intet sätt påverkar flygsäkerheten utan endast i mer eller mindre grad regulariteten för den enskilda basen.

en sk rullblyxt. Den består av urladdningslampor som genom ett stegrelä tändes successivt utifrån och in mot banändan. Ljusflödet är mycket stort, max 30 milj normalljus. Rullblyxtens uppgift är att i tid hjälpa föraren att få rätt inriktning mot banan och förhindra kraftigare svängar i ett sent skede, då manövrerbarheten blivit sämre.

Av detta följer att rullblyxten skall utnyttjas med stor urskiljning då risk annars finns, att den bländar vid goda siktförhållanden.

Mellan tröskeln och den mellersta horisonten finns två sk sidolinjer med Li- och Hi-ljus. Deras uppgift är att — liksom en "ryssja" — föra flygplanet mot banans centrum, eftersom föraren i "Draken" icke längre ser centerlinje, då han närmar sig den yttre horisonten.

Vad en 35-förare ser utgörs sålunda av dessa sidolinjer och de utanför dessa liggande delarna av de långa horisonterna samt den förlängda tröskeln.

Det har under den tid FV utnyttjat Draken visat sig, att antalet minus-

och pluslandningar högst avsevärt har ökat. För att komma tillrätta med detta problem provades i samband med F 13-försöken olika typer av glidbaneindikatorer såsom POMOLA, VASI och sektorfyror. Alla dessa typer har såväl fördelar som nackdelar.

Den förstnämnda POMOLA (Poor Mans Optical Landing Aid) bortföll ganska snabbt vid utprovningen då denna konstruktion förutom att den var otymplig krävde av föraren, att denne skulle avgöra om den presenterade figurationen angav en för hög eller låg planébana.

Önskemålet från en förare måste vara en utrustning som presenterar den rätta planébanan med en färg och ljuskaraktär som ej kunde förväxlas med andra ljusfenomen på marken. Återstod då att prova VASI (Visual Approach Sloop Indicator) och sektorfyror. De sistnämnda är sedan många år kända inom vapnet. Deras främsta begränsning är den alltmer smalnande sektorn ju närmare banan flygplanet kommer, vilket föranleder att flygplanet vandrar

snabbt igenom de tre sektorerna vid små spakrörelser. Dessutom syns fyror dåligt under dagförhållanden.

## TJUGOFALT DYRARE

VASI ger en kring glidbanan jämn kanal ända ner till sättningspunkten. Mot denna konstruktion — som är godkänd av ICAO — talar de förhållandena, att fyror avger fast rött sken och kräver stora markutrymmen som bl a försvårar snöröjning. Härtill kommer att VASI är ca 20 ggr dyrare än sektorfyren. En VASI-anläggning finns installerad dels vid F 12 och dels vid Sundsvalls-Härnösands civila flygplats.

En helt ny sektorfyr "Siemens", som enligt "Normer för flygfältsbelysning" kommer att installeras i samtliga banändar, provades vidare med gott resultat vid F 13.

Olika förslag till modifieringar av fyren har beaktats och kommer att beaktas för att underlätta uppställning och inriktning. Beträffande fyrens placering finns också olika alternativ. En placeras fyren 100 m

plus tröskeln vid banans vänstra sida. För att eliminera sektorfyrens nackdel enligt vad som sagts ovan, kan man tänka sig att placera två fyrar med ca en meters mellanrum i sida och den ena fyren eleverad en halv grad lägre. En förare skulle då vid inflygning och placerad rätt i glidbanan se två blinkande gröna ljus. När den ena fyren visar rött anger detta att föraren kommit litet för lågt, men först när båda fyrarna visar rött måste en åtgärd vidtas.

Fördelen med ett sådant arrangemang skulle vara dels en lugnare inflygning och dels ett bättre ljusutflöde så att sektorfyren skall kunna utnyttjas även vid dager.

För att underlätta sättningen för rutinerade förare är de första 400 m av banan försedda med sk sättljus. Detta gäller endast på flottilflygplatser. Sättljuset som består av mycket ljusstarka armaturer (1.000 W) är installerade på banans vänstra sida sett från inflygningsdelen. Armaturerna

som belyser banan ger ett strimmigt mönster, vilket underlättar höjdbedömningen.

I samband med Ängelholmskatastrofen skedde en översyn av de civila och militära normerna för att skapa största möjliga överensstämmelser. Resultatet av dessa överläggningar har blivit, att vad gäller banbelysningsdelen inga större skiljaktigheter längre förefinns.

### RÖTT UTBYTS

Detta innebär att trösklarna visar grönt Hi och Li i samtliga riktningar. Banljusarmaturens toppar — som tidigare varit röda — kommer att utbytas mot vita. För att ange kvarvarande 600-meter rullsträcka kommer Hi-armaturerna inom detta område att visa gult ljus.

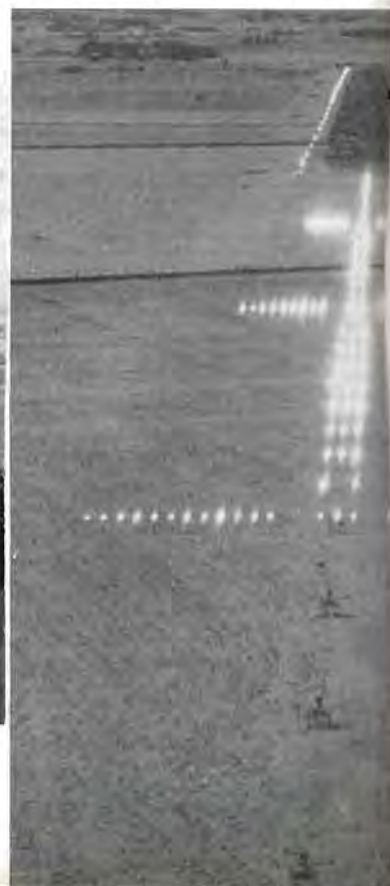
Hur man skall markera motsvarande sträcka av rullbanan, då endast Li-armaturerna (topparna) är tända är ännu ej fullt utrett. Prov pågår f n vid F 10.

Det blå ljuset används helt för belysning på förbindelsebanorna och det röda ljuset för markering av uppställningsplattor m. m.

### INTERIMSLÖSNING

Kostnaderna för att överallt införa permanent belysning på förbindelsebanorna är emellertid så stora att som en interimslösning, som ev kan bli av stationär karaktär, reflexkäppar tillsammans med flygplanstrålkastare kommer att få tillgripas. Av denna orsak pågår f n viss modifiering av strålkastarna på flygplan 32 och 35 i den riktningen, att de två strålkastarna separat kan manövreras och den ena strålkastaren få lämpligare inriktning för körning på marken. För flygplan 37 kommer en separat markkörningslampa att installeras.

På de militära flygplatser där även civil flygverksamhet bedrivs, kommer den civila inflygningsdelen att ofta integreras i den militära. Den civila första horisonten som ligger inom ut-



rullning utformas så att den blir överrullningsbar. Även den för civilt bruk nödvändiga centerlinjen mellan horisonten och banan kommer att utformas på liknande sätt.

Manövrering av flygfältsbelysningen kan ske såväl i torn, kommandocentral eller dylikt. Finns civil anläggningsdel sker manövrering endast från TL-tornet. Viss manövrering kan även ske i transformatorkioskerna.

### MÅSTE VANJA SIG

Inom såväl militär som civil flygverksamhet råder olika uppfattningar om hur den totala flygfältsbelysningen skall manövreras under olika ljus- och siktförhållanden.

Vid de civila flygplatserna är ofta intervallen mellan två landningar så stor, att det enskilda flygplanet kan få en mera individuellt anpassad belysningseffekt.

Ju högre landningsfrekvens som erfordras — vilket oftast är fallet vid

militära flygplatser — desto mindre individuell kan belysningseffekten göras. Detta innebär i sin tur att de militära förarna måste vänja sig vid att landa med mera ljus, än vad normalt skulle vara nödvändigt för att ge möjligheter för nästa flygplan att så tidigt som möjligt få kontakt med den optiska anläggningen. Från TL-synpunkt måste det också vara ett krav att dels manöveranordningarna vid flottilj och övriga flygplatser är standardiserade och dels att vissa standardinställningar kan göras i förväg.

För att utreda hela detta komplex kommer vissa prov att utföras under våren 1966. Avsikten är sedan att kunna ge ut generella anvisningar för handhavandet av den optiska flygfältsbelysningen.

Oavsett att nuvarande installationer (ca sex st/år) görs efter fastställd norm, sker parallellt härmed fortsatta prov med nyare och effektivare belysningseffekter, som om de visar

sig lämpliga successivt kommer att genom modifieringar tillföras anläggningarna. Närmast ligger väl framtagning av en ny typ av lampa, den så kallade jodlampan, som har avsevärt högre ljusflöde och längre livstid. Det senare av stort värde från bl a underhållsynpunkt.

När kraven på landning vid mycket låga landningsminima blir aktuella måste överrullningsbara armaturer — lämpliga även under vinterförhållanden — konstrueras för t ex förlängning av centerlinje in i rullbanans mitt. ■

*D. Kuylenstierna*

★

Då redaktionen är väl medveten om, att belysningsfrågor över huvud taget rymmer många motsatta åsikter, vill Flygvapen-Nytt på detta sätt invitera till en fortsatt diskussion med inlägg från förbandens sida. I en kommande artikel sker en uppföljning i detta ämne.



**Värnpliktsutredningens betänkande som överlämnades 13 dec. 1965 remissbehandlas f. n. av militära och civila myndigheter. Chefens för flygvapnet yttrande lämnas via ÖB till Kungl. Maj:t 15 febr. och proposition avses föreläggas riksdagen i slutet av mars. — För flygvapnets del innebär utredningens förslag i korthet följande.**

# Krigsförband övas vart fjärde år

Uttagning av värnpliktiga enligt det nya systemet börjar hösten 1966. FV årsklass delas i grupp A som till antal och kategori motsvarar krigsorganisationens årliga omsättningsbehov. Dessa värnpliktiga tillhör FV värnpliktstiden ut (47 års ålder).

Grupp B omfattar det antal värnpliktiga som tillsammans med grupp A bildar den organisation som fordras för flygande förbands utbildning (flygtidsproduktionen). På grupp B ställs inga krav på lokal rekrytering. Värnpliktiga i grupp B överförs till armén efter grundutbildningens slut och före tiden för första repetitionsövningen.

Grundutbildningens längd blir som nu för huvuddelen av FV värnpliktiga 12 månader. Sådana kategorier som inte direkt eller indirekt medverkar i utbildning av flygförband får en utbildningstid som enbart tillgodoser krigsbefattningens behov. Grundutbildningen blir således för:

kommissarier	330 dagar
robotmekaniker	300 "
sjukvårdare	300 "
kockar	255 "

Nuvarande system med fyra inryckningsomgångar bibehålles i stort oförändrat. Utredningen räknar med att en allt större del av den framtida årsklassen kommer att fortsätta sina civila vidareutbildning genom högre studier. Värnpliktstjänstgöringen bör endast få fördröja dessa studier ett studieår eller två terminer. För att göra nuvarande system mer studievänligt tidigare lägges inryckningstiderna till kvartalens början. (bild 1)

Likformig allmänmilitär utbildning

för alla oavsett försvarsgren. Utredningen anser att värnpliktig personal bör utbildas att bättre än nu — oberoende av uppgifter i övrigt — kunna medverka aktivt i markförsvaret. För FV del innebär detta krav ingen ökning av nuvarande timantal men en förskjutning mot fler övningar i tillämpad form.

## EN MÅNAD MINDRE

Värnpliktig underofficersutbildning avkortas och officersutbildning tillkommer. Tiden för grundutbildning av värnpliktiga som uttagits för underofficersutbildning avkortas med en månad till 420 dagar. Värnpliktiga som genomgått underofficersutbildning kan efter eget medgivande erhålla officersutbildning. Denna omfattar 90 dagar och förlägges till sommarhalvåret.

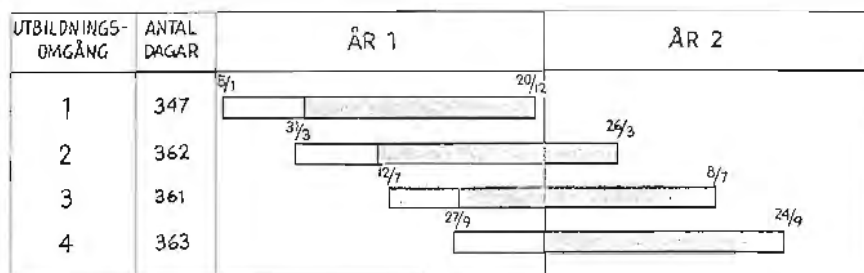
48-timmars utbildningsvecka — ingen generell lördagsledighet. Utredningen anser det inte lämpligt från pedagogisk synpunkt att omfördela nuvarande antal tjänstgöringstimmar från sex till fem dagar. Utöver nu tillämpade tjänstefria lördagar under tre sommarmånader vill utredningen inte förorda femdagars utbildningsvecka. Generell ökning av utbildningstimmarna måndag—fredag anses olämpligt från pedagogisk synpunkt. Bibehållet krav på nettoutbildningstid skulle kräva förlängning av grundutbildningen med i det närmaste fyra veckor. Detta anses inte acceptabelt från arbetsmarknadssynpunkt.

Repetitionsutbildningen omfattar: Krigsförbandsövning. Särskild övning. Mobiliseringsövning.

Huvuddelen av flygvapnets krigsförband övas vart fjärde år. Krigsförbandsövning enligt det nya systemet avses anordnas i mindre skala från år 1967. Efter hand utbygges de så att övningarna bedrivs i full personell omfattning från och med budgetåret 1971/72. (bild 2)

Flygvapnets värnpliktiga fullgör högst fem krigsförbandsövningar. För att kunna bygga upp förbanden med värnpliktiga ur lämpliga åldersklasser åläggs äldre värnpliktiga en retroaktiv tjänstgöringsskyldighet. Antalet övningar anpassas efter levnadsålder och ev tidigare fullgjord repetitionsövning. För flertalet värnpliktiga vid t ex basbataljon behöver inte alla övningstillfällen utnyttjas. Utredningen visar med ett exempel hur en basbataljon bör byggas upp med årligt tillskott, viss omskolning och lämplig krigsplaceringstid.

Krigsförbandsövning får en längd av 15 dagar för huvuddelen av flygvapnets förband. Med hänsyn till belastningen på flottiljerna avses krigsförbandsövningarna tills vidare begränsas till 15 dagar. När mer erfarenhet vunnits och chefen för flygvapnet anser det lämpligt kan övningen utsträckas till 18 dagar. (bild 3) In- och utryckning avses normalt äga rum måndag resp lördag. Inryckningen sker normalt i form av mobiliseringsövning på krigsbaseringsplatsen.



GRUNDLÄGGANDE SKOLMÄSSIG UTBILDNING      FORTSATT UTBILDNING INOM FÖRBANDS RÅM

1. Grundutbildningens inpassning m m för flertalet av de värnpliktiga i allmänhet vid flygvapnet enligt värnpliktsutredningens förslag.



2 Gången av repetitionsutbildningen för värnpliktiga vid flygvapnet enligt värnpliktsutredningens förslag (exempel).

Efter viss tid i personalreserv sker omskolning till annan befattning.

Verksamhet	Dagar	
	alt. I	alt. II
Övning i mobilisering (organisering av basen, betjäning av flygförband) (inryckningsdag ej medräknad) .....	1,5	1,5
Yrkesutbildning .....	3,5	3,5
Markstridsutbildning .....	3	3
Formell förbandsutbildning .....	3	—
Tillämpad krigsövning .....	4	4
Avrustning (utryckningsdag ej medräknad) .....	2	2
Söndag (tjänstefri) .....	1	1
Summa	18	15

### SJU DAGAR FÖRE

Förbandens värnpliktiga befäl rycker in sju dagar före huvudstyrkan. Värnpliktiga officer, underofficer och visst underbefäl rycker in sju dagar före förbandet till fredsflottiljplats. Utbildningen för dessa inriktas på uppgiften att utbilda/öva samt leda verksamheten vid sin enhet under förbandsövning.

Reservpersonalens tjänstgörings-skyldighet anpassas efter nya systemet. Krigsförbandens aktiva personal deltar. En av förutsättningarna för övningarna är att den krigsplacerade aktiva personalen frigöres för förberedelser och utbildning av resp enheter. Utredningen framhåller vikten av att teknisk personal inte enbart utbildar och övas i sin huvuduppgift utan även tar aktiv del i utbildningen av sin enhets militära funktioner i övrigt.

Stabsunderofficer och materielredogörare tjänstgör två dagar efter krigsförbandsövning. Övningen avslutas normalt med två dagars återställning av materiel och övningsplats så att förbandets mobiliseringstid inte förlängs över övningen.

Krigsförbandsövning vid luftbevakningskompani blir åtta eller sex dagar. Värnpliktiga placerade i optisk luftbevakningstjänst avses normalt övas under sex dagar. Flottiljchef kan utnyttja resterande två dagar i samband med kompaniövning lördag-söndag. För att tillgodose ett ökat behov av att vid större övning ha tillgång till optisk luftbevakning avses

halva antalet värnpliktiga vid luftbevakningsstation övas varje gång. Detta ger samtidigt möjlighet till intensivare övning för den enskilde luftbevakaren.

### DELAD ÖVNING

Särskild övning för befäl. Officer och underofficer samt underbefäl i mer kvalificerade befattningar fullgör särskild övning av en veckas längd. Med inryckning måndag och utryckning lördag blir den formella övningstiden fyra dagar. Efter den värnpliktiges medgivande får övningen fullgöras uppdelad på två tillfällen. Övningen syftar till ytterligare förkovran i krigsbefattning och kan antingen fullgöras i samband med kortare övning eller genom att delta i spel och genomgång av förbandets mobiliserings- och krigsplaner. Övningen inpassas mellan krigsförbandsövningarna.

Särskild övning för förband. Vid övergång till ny flygmateriel fordras snar omskolning av aktuella basförband. För att öka takten utöver den som 4-årsrytmen medger kan väsentligaste delen av en basbataljons stationskompani inkallas för enbart teknisk omskolning under en vecka. För robotkompani skall särskild övning försöksvis omfatta en vecka. Om sådan övning ej ger tillfredsställande resultat kan tiden ökas till tio dagar. Även denna typ av särskild övning

inpassas mellan krigsförbandsövningarna.

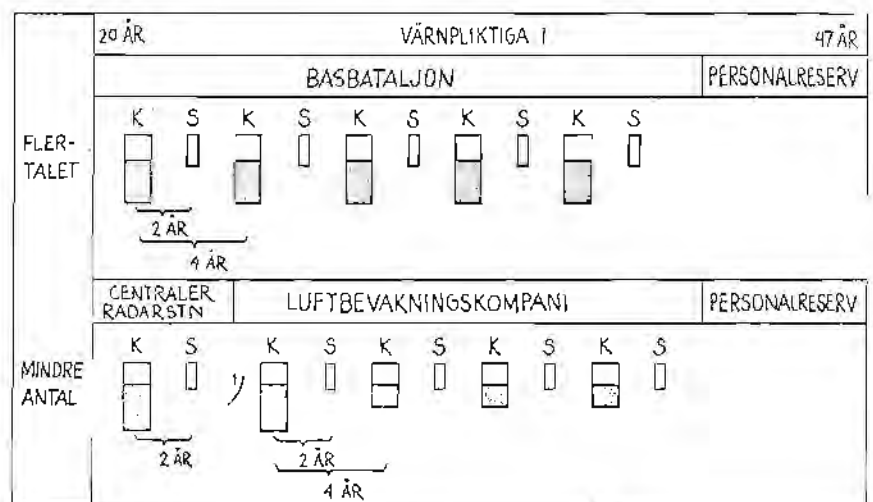
Mobiliseringsövning i form av genomgång och mönstringsövning. Mottagningsförrättare, mobiliseringsförberedare och motsvarande befattning för värnpliktiga som inte deltar i särskild övning för befäl kan inkallas under en dag för genomgång. Värnpliktig som har viktig uppgift vid förbands mobilisering bör vart annat år på platsen gå igenom sina mobiliseringsuppgifter.

För att få till stånd en fortlöpande kontroll av mobiliseringsapparaten kan för förband med särskilt korta mobiliseringstider anordnas mönstringsövning om högst två dygn. Den värnpliktige blir skyldig att delta i högst fem mobiliseringsövningar.

### EKONOMIN FORBÄTTRAS

Förstärkning av värnpliktigas ekonomi. För tjänstgöring över 300 dagar tillkommer viss kompensation. Befälsutbildningspremierna blir för underbefäl 442 kr, underofficer 1.620 kr och officer 6.660 kr. Under repetitionsutbildningen höjs penningbidraget med 2:50 kr per dag. Premie för särskild övning om två veckor 500 kr och en vecka ca hälften därav. Mobiliseringsövning om en dag ger 38 kr och två dagar 76 kr. Familjepenningsens maximibelopp höjs 20 proc.

BED



K KRIGSFÖRBANDSÖVNING

S SÄRSKILD ÖVNING

ÖVNING FÖR FÖRBANDETS BEFÄL OCH I VISSA FALL MENIG NYCKELPERSONAL

ÖVNINGAR FÖR HULT FÖRBAND

3 Behov av tid för krigsförbandsövning vid basbataljon (stationskompani) ur flygvapnet enligt värnpliktsutredningens beräkningar.



# SPAF

AV SVEN HUGOSSON

*Svenska Privat- och Affärsflygföreningen, förkortat SPAF, bildades den 18 maj 1962 med målet att aktivt arbeta för att främja allmänflygets intressen hos allmänhet och myndigheter. Föreningen är en sammanslutning av piloter och flygplanägare, de senare såväl enskilda som företag. För att undanröja missförstånd bör det påpekas, att de flesta medlemmarna är privatpiloter utan egna flygplan.*

SPAF har sitt internationella hemvist inom International Council of Aircraft Owners and Pilots Association IAOPA, som för närvarande har 17 medlemsstater över hela världen med ca 130.000 medlemmar. Inom Europa finns ett samarbetsorgan, European Conference of IAOPA, med sekretariat i Amsterdam. IAOPA har permanent observatörstatus inom FN-organisationen ICAO, International Civil Aviation Organization, dvs internationella civila luftfartsorganisationen med säte i Montreal, vilket innebär att svenskt allmänflyg genom SPAF är representerat i ICAO på samma nivå som IFALPA, IATA m fl.

SPAF:s program kan sammanfattas i två punkter, nämligen utveckling av allmänflyget och ökad demokrati i luften. Den drivande kraften bakom allmänflygets utveckling — både kvantitativt och kvalitativt — är den ekonomiska utvecklingen, som både möjliggör och nödvändiggör ett allt tätare och snabbare kommunikationssystem och utökad service av olika slag. Allmänflyget är ett kommunikationsmedel (privata resor, taxi- och affärsflyg, lätta transporter) och kan vara ett serviceorgan (jordbruksflyg, flygfotografering, skogsbrandbevakning, sjuktransporter, flygburen reklam m m).

Föreningen arbetar för att allmänflygets möjligheter skall tillvaratagas,

till samhällets bästa, genom att propagera för dessa möjligheter samt genom att motarbeta utvecklingshämmande restriktioner. Den ökade demokrati vi eftersträvar innebär, att alla som utnyttjar lufthavet skall göra det på likaberättigade villkor, som tar hänsyn till olika trafikantgruppers ekonomiska förutsättningar och normala sätt att verka. Problemen i detta sammanhang berör trafikbestämmelser för såväl civila som militära flygplan samt utrustningsnormer för allmänflyget.

## OAVLONAT ARBETE

För att klara av de många arbetsuppgifterna är SPAF:s styrelse organiserad på ett antal utskott, som helt självständigt handlägger inkommande ärenden, vilka sedan föreläggs styrelsen för beslut. Utskotten, som normalt består av två personer, tillkallar själva den hjälp de i varje enskilt fall anser nödvändig. Organisationen fungerar flexibelt och snabbt.

Alla arbetar på *fritid* och *oavlönat*. Hittills har detta gått bra, men verksamheten har expanderat så kraftigt, att behovet av ett ständigt bemannat sekretariat blivit mycket påtagligt. Ett sådant har nu också organiserats och är beläget på Bromma flygplats. Utskotten är följande: Flygsäkerhet, Utbildning, Tekniskt, Flygfält, Flygföretag, Ekonomiskt-juridiskt, PR, Service och arrangemang.

Dessutom finns ett utskott för ad-

SPAF är en förkortning som allt oftare setts i flygsammanhang på sistone, och som uttydes Svenska Privat- och Af-färstflygföreningen. Flygvapen-Nytt låter här föreningen själv presentera sig.

# — en presentation

ministration av SPAF:s Flyghandbok för VFR-flygning. Denna handbok, som av försäljningen att döma fyller ett klart uttalat behov hos privatflygarna, innehåller kartor över samtliga svenska flygfält och landningsstråk med några få militära undantag samt handledningar för radionavigering m.m. Flyghandboken har kraftigt bidragit till att sprida kännedom om SPAF och har varit, och är, en utmärkt medlemsvärvare.

SPAFs inställning till flygvapnet grundar sig på övertygelsen, att ett starkt luftförsvar och ett väl utvecklat militärt flygväsende överhuvudtaget är en nödvändighet för ett land som vill försvara sig och som har Sveriges geografiska belägenhet. Föreningen önskar *samarbeta* för att lösa de problem som uppstår när ett expanderande allmänflyg alltmer börjar märkas i luftrummet. Sådant samarbete kräver *ömsesidig information*; vi hoppas att denna presentation skall ge Flygvapen-Nytts läsare en inblick i vad SPAF är och vill. Vi är en ung organisation och vi vill att all flygning skall utvecklas. Vi vill aktivt hjälpa allmänflygets utveckling.

## KURSVERKSAMHET

År 1964 var för SPAF ett genombrottsår. Medlemsantalet mer än fördubblades och var vid årsskiftet 64-

65 ca 450. En flygträff i Torsby inledde årets evenemang med kommunen som värd vid lunch för samtliga deltagare (70 personer). Efter semestrarna arrangerades i Västerås en kurs i begränsad instrumentflygning, den första i landet, efter mönster av amerikanska AOPA:s (SPAF:s motsvarighet i USA) sk 360-graders rating. Kursen går ut på att under fyra flygtimmar och lika många timmar teori lära sig så mycket instrumentflygning, att man vid en plötslig väderförsämring kan klara en molngenomgång utan att kollidera med marken. Kursen gav mycket gott resultat.

Flygmässan på Bromma 1964 — där flygvapnet välvilligt medverkade — blev den första verkliga flygutställningen sedan 1936 och allmänheten kunde här komma i direkt kontakt med allmänflygets olika typer och även göra provlektioner.

Under 1965 har föreningen stabiliserats och utan speciellt aktiv medlemsvärvning åter nästan fördubblat sitt medlemstal, som i skrivande stund (december 1965) är uppe i 750. Till denna kraftiga ökning torde föreningens tidning "SPAF-HORISONT" ha bidragit i hög grad. Den var från början ett uppsnyggt medlemsblad i stencilform, utkom i häftad form första gången till Flygmässan 1964 och registrerades som officiell publikation i oktober 1964. Trots den korta tid som förflutit sedan den

kom till har den vunnit gott gehör genom sina informativa och instruktiva artiklar, och har under året fått tillägga titeln "organ för svenskt allmänflyg".

## STÖRST I FLYGTIDSUTTAG

Samtliga medlemmar är aktiva och direktanslutna samt har personligt intresse av allmänflygets utveckling. Föreningens medlemmar representerar alla allmänflygets verksamhetsområden — från privatflygning inom flygklubbar till företag med flera affärsflygplan. Vet ni förresten, att av Sveriges ca 730 civila flygplan tillhör ca 670 allmänflyget, samt att allmänflygets flygtidsuttag — ca 150.000 tim per år — är ca 45.000 tim *större* än det svenska trafik- och charterflygets tillhoppa? ■

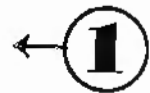


Ovan en Super Cub i arméns tjänst, men det tvåsitsiga planet är även mycket omtyckt i klubbarna — och ingår därmed i beredskapsreserven. Ovan tv (sid 24) ses en Piper Twin Comanche, non-stop-flygare av toppklass.

# FLO

Flottiljpolisen som matto för fototävlingen i nr 1/66 lockade ett glädjande stort antal av våra duktiga flottilfotografer till ädel tävlan. Alla de sex som ställde upp hade lagt sig vinn om att skildra flottiljpollsens viktiga värv, som förbandets argusöga och som räddare i livshotande situationer.

● Juryns jobb blev som vanligt inte lätt.



# T TILJPOLISEN

Enligheten var dock snar i fråga om vinnande bild. Återigen fann juryn att flitigt fotograferande Rune Holmsæll på F11 med sin finstämda och valörrika bild av flottiljpolisen på bevakningsrunda med hund fångat stämningen på ett riktigt sätt.

- När det gällde andra-pris blev valet svårare. Brinnande flygplan, skum och av lå-

gor omvärda "havererade" flygplan med räddare i asbest ger dramatiskt innehåll åt både Owe Gellermarks bidrag från F8 och åt Carl-Ake Bergmans från F4. Beslutet blev salomoniskt: delad prispeng.

- Tredje pris fann juryn borde gå till Rune Sundberg på F1, vilken väl avvägt skildrat en flottiljpolis bestämda attityd vid

kontroll av Inpasserande fordon. Ingen slipper här fram förrän...

- Ett hedersomnämmande slutligen vill juryn ge Erik Johannesson på F7, vilken på ett skojigt sätt agerat inför en bevakningshunds morrande uppsyn.

Mottot för nästa fototävling är "FV och vintern". Bidrag skall vara redaktionen till handa senast den 25 februari. Lycka till. ■

3 →



# HÄNT VID FLOTTILJERNA • HÄNT VI

## SKIUTNING PÅGAR...

I mitten av 50-talet startades i liten skala en tävling i luftskjutning mot markmål vid F4. Det var dåvarande vapenofficern vid flygflottiljen, kapten *Sture Jagæus*, som var pappa till idén. Intresset var från början inte så där översvallande, men växte snabbt, då förarna kom underfund med att det hela var ganska trevligt. Det gavs tillfälle att få mäta krafterna och skickligheten i något annat än den dagliga jaktstriden. Det gällde att själv få gott resultat, men också att divisionskamraterna skötte sig, eftersom tävlingen gällde individuellt och divisionslag.

Tävlingen har hittills gått ganska sent på hösten, i oktober eller november. Ur väder- och belysnings-

## F4

synpunkt är inte detta helt bra. Det är svårt att få likartade förhållanden för alla skyttar. Av den anledningen kommer tävlingen fram i år att tidigareläggas någon månad. Deltagarantalet brukar hålla sig omkring fyrtio och hela tävlingen genomföres numera på en dag.

Tävlingen består av två grenar: akan och raketer. Flygplanet är vid start A-tankat och laddat med 2×50 skott akan samt två övningsraketer. Skjutningen sker enskilt under ett flygpass, varvid varje rote disponerar målet cirka 10 min.

Två övningsraketer skall raketvis ha skjutits efter tre dykningar mot pyramiden.

För akanskjutning mot tavla 3×6 m får max två dykningar utföres. *Säkerhetsavstånd*: 250 m resp 120 meter.

*Fart*: Över 700 km/t.

*Dykvinkel*: valfri om god molnhöjd. Vid låg molnhöjd bestämmer tävlingsledaren en max dykvinkel för dagen.

*Diskvalificering* sker vid underskridet säkerhetsavstånd, överskriden dykvinkel samt överbelastning.

I lagtävlingen består laget av de fyra bästa skyttarna ur resp division. Platssiffermetoden användes och härvid avgör bästa raketresultat om särskjutning erfordras. Påvisat materiefel medger omskjutning.

1965 års tävling gick sent i november. Molnhöjden vid första start var sådan, att tävlingsledaren maximerade dykvinkeln för dagen till 17°. Drivande låga stratus orsakade viss väntan för några rotar under förmiddagen, men för övrigt var förhållandena så rättvisa man kan begära denna årstid. Kanske var det något för skumt för sista roten. Dagen är ju inte så lång på Frösön i november...

När det hela var över, visade det sig, att årets tävling blev en fin triumf för 1:a divisionen. Divisionschefen, kapten *Åke Johnson*, segrade individuellt (det var förresten hans tredje seger sedan tävlingen startade, och lagpriset togs med god marginal till nästa lag, som blev 3:e divisionen.

"Gammal är äldst" heter det. Detta

visade med önskvärd tydlighet flottiljchefen, som i det ungdomliga gänget tog en sjundeplacering i akangrenen. Sämre var heller inte gamle strilchefen, major Langéen, som gick in på femte plats i raketgrenen.

De främsta resultaten blev:

Plac	Namn/div	Platssiffra		
		akan	raketer	totalt
1	Kapten Å Johnson/1:a div	1	2	3
2	Kapten Chr Tham/3:e div	6	1	7
3	Fältflygare S Norman/1:a div	3	7	10

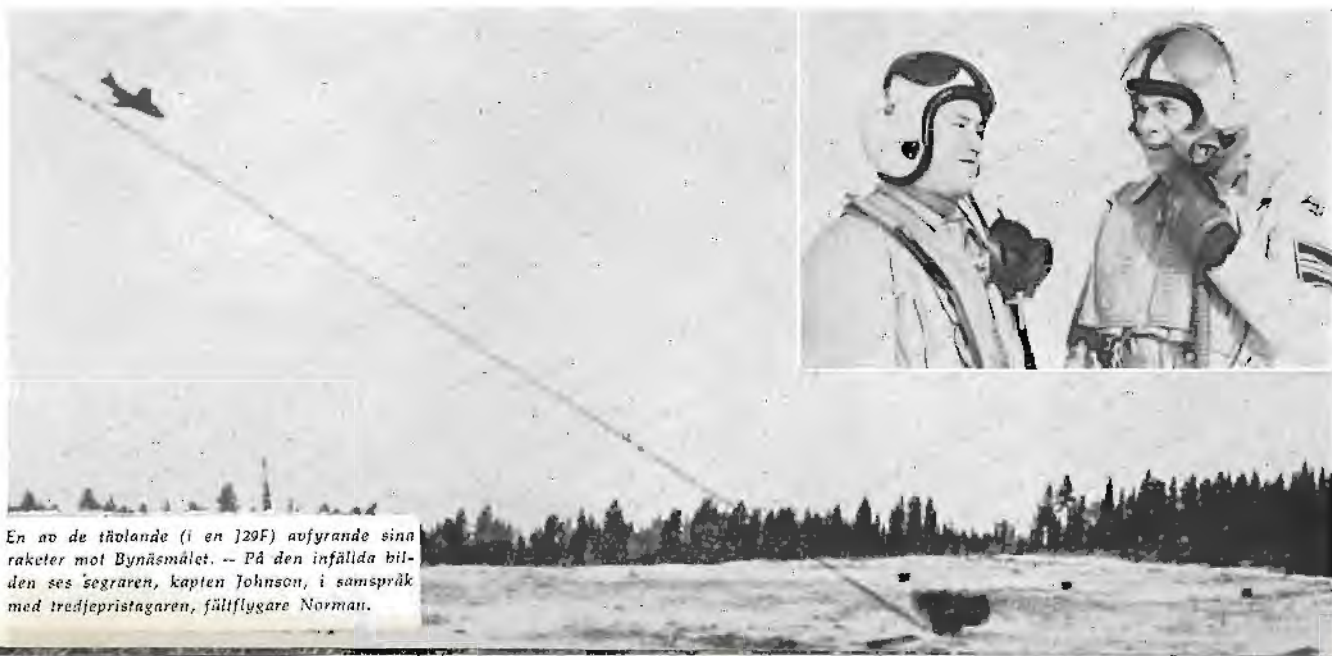
  

Lag	Platssiffra
1 1. div	39
2 3. div	61

Priser? Jo då, det är riktigt fina sådana. Flottilmästaren får ett par ljusstakar i silver och lagmedlemmarna var sin liten silverbricka. Allt med den sedvanliga inskriptionen vid mästerskap.

Skjutning mot markmål övas så länge ammunitionstilldelningen tillåter. Metoderna i stort är väl desamma inom hela flygvapnet. Metoderna hos de enskilda förarna skiljer sig kanske något från fall till fall. Den ene placerar kanske den lede fienden bakom tavlan eller pyramiden, den andre siktar kanske mot nästa års flottilmästerskap. Bådas mål är att bli allt bättre och kan man nå detta mål genom att se fram mot en oskyldig tävling, är det kanske en tilltalande metod.

Moson



En av de tårolande (i en J29F) avfyrande sina raketer mot Bynäsmålet. — På den infällda bilden ses segravnen, kapten Johnson, i samspråk med tredjepristagaren, fältflygare Norman.



Dopp i grytan är i juletid inte så ovanligt, men vinterbad i flygutrustning är förvisso en raritet.

## JULDOPPET

Enligt gammal tradition skall stridsflygaren bada till jul. Så skedde även i år vid F 9, om än under ovanliga former. De tjugo badande, med flygchefen i spetsen, skulle bada med kläderna på.

Flottiljen hade förlagt årets sista "sjösäkövning" till Göteborgs vintersportort, Härskogen, som stod i härlig vinterskrud med 20 cm snö och blanka isar över nollgradigt vatten, som hade blottats av en upphuggen vak.

Övningsändamålet var att prova flygutrustningen vid låg vattentemperatur samt ge den enskilde föraren en uppfattning om hur kallt nollgradigt vatten kan vara. Tre av de övande bar sommarflygställ med flygunderställ, en hade vinterflygställ och de övriga bar isolerdräkt.

Första övningsmomentet bestod i att fältflygaren av 1:a graden Schef hoppade i vattnet med isolerdräkt för att ligga i vattnet så länge han kunde motstå kylan. Under isolerdräkten hade Schef flygunderställ och g-dräkt.

Efter 15 minuter i det kalla vattnet började Schef frysa ganska ordentligt om benen och händerna, varvid han fick vinterflyghandskarna utbytta mot isolerdräktshandskar. Efter

hand som värmen åter började komma i händerna, som hela tiden hölls över vattenytan, kände sig Schef bättre till mods trots att känslan i benen började avtaga. Efter 25 minuter tyckte Schef att det började bli obehagligt. Känslan i benen hade nästan helt försvunnit och kylan började krypa mer och mer uppför kroppen. Han ville dock kämpa vidare och försöka nå 30-minutersgränsen. Efter 28 minuter började Schefs andhämtning att öka något i frekvens, varvid övningsledaren beordrade honom att stiga upp ur vattnet. Detta var dock svårare gjort än sagt. Schef kunde inte få benen över iskanten utan fick hjälpas upp ur vaken.

Vid avklädningsen visade sig Schef vara helt torr på överkroppen men genomblöt på benen. Vattnet hade kommit in genom urineringsöppningen och g-dräktsgenomföringen i byxorna. Sedan Schef kommit in i bastuvärmen och fått varm dryck blev han i så god form att han åter hoppade i vattnet...

För de övriga förarna bestod övningen i att: Frigöra sig från fallskärmen och utlösa livbåten. Ta fram kniven ur fickan och stoppa ner den igen. Häva sig upp i livbåten, knäppa ihop kapellet och montera nödsändaren.

Det märktes en tydlig skillnad i beteendet hos de som hade och de som inte hade isolerdräkt. Förarna

med sommarflygdräkt blev mer eller mindre chockade vid kontakten med det kalla vattnet. De arbetade ivrigt i försöken att komma upp ur vattnet med den påföljd att de snodde in sig i lina och band och kunde endast med mycket stor möda ta sig upp i livbåten.

De som hade isolerdräkt arbetade lugnt och metodiskt och klarade av problemen som om det varit sommartemperatur i vattnet. (!!!)

Uppe i livbåten hade samtliga övande svåra problem med sina nedkylda händer. Tömningen av vattnet i livbåten med ytterligare nedkyllning av händerna kunde endast fullföljas av några. Knäppningen av kapellet var svår att genomföra. Däremot klarade de flesta klargöring och montering av nödsändaren.

Övningen visade klart och tydligt isolerdräktens fördelar vid en nödsituation!!! (Se SPEC-OFYL nr 761.)

De flesta av dräkterna läckte vid urineringsöppningen, som är mycket svår att få tät, men inte mer än att man blev lite fuktig under den tid man var i vattnet.

Förespråkarna för isolerdräkten har blivit fler och fler och är nästan enstämmiga efter denna övning. Tyvärr räcker inte flottiljens tilldelning till för alla isolerdräktsefterfrågande – piloter.

# HÄNT VID FLOTTILJERNA • HÄNT VI

## NYA AMBULANSER

F9 blev en av de fyra flottiljer som den 18 november i fjol lyckliggjordes med en ny ambulans som ersättning för den gamla, vilken tjänstgjort i över tio år.

Den nya ambulansen är byggd på ett Volvochassi med beteckning L 3314 "Hard top". Leverantör av fordonet är firma Järn och Trä, Västra Frölunda (Göteborg), som utfört allt isolerings- och inredningsarbete efter flygförvaltningens anvisningar.

Ambulansen är terränggående, framkomligheten i obanad terräng ypperlig. Fordonet är försett med Primus motor- och kupévärm. Nämnas bör även den föredömliga trafikvarningsutrustningen bestående av bl a två varningslampor med omställbart rött/vitt, fast eller blinkande ljus och reflekterande varningstriangler. T o m vita regnkappor försedda med reflexer ingår som standardutrustning.



Ambulansen är försedd med två bårplatser. Den var vid utlämningen utrustad med en mycket förnämlig sjukvårdsutrustning — levererad av Försvarets sjukvårdsstyrelse. Flygförvaltningen hade skaffat en stationär sug- och syrgasgivningsapparat typ AGA. Möjlighet finnes att utföra konstgjord andning med AGA revivator.

All denna för flottiljpoliserna i stort sett nya materiel har naturligtvis krävt en intensiv utbildning. Flygläkaren U Hjelmqvist och sjukvårdsöverfuriren Nordh gav många

värdefulla råd och anvisningar angående användandet av den nya materielen. Doktor Hjelmqvist är i det civila kirurg vid Karolinska sjukhuset i Stockholm.

Innan ambulansen sattes i tjänst hölls genomgångar med flottiljens trafikledare och flygande personal om vilka möjligheter till transport och vård som nu finnes. Vi som skall betjäna ambulansen känner oss mycket nöjda, vilket är det bästa beröm vi kan ge våra anskaffningsmyndigheter i flygförvaltningen.

## FESTIVITAS

F10 firade 1965 25-årsjubileum. Detta celebrerades med stora flygdagar 30/6-4/7. Onsdagen den 30 juni öppnade också utställningarna för allmänheten. Flygdagarnas höjdpunkt var flyguppvisningarna under lördagen och söndagen.

Utställningarna var ordnade i två hangarer samt på plattorna utanför dessa. Utställningarna visade dels

F10:s utveckling från det flottiljen sattes upp 1940, dels flygvapnets materiel av i dag. F10:s utveckling åskådliggjordes av en kavalkad i bilder och materiel. Bl a fanns på plattan de flesta av F10:s flygplantyper genom tiderna uppställda, nämligen J20, J22, J28, J29, J34 och J35. Endast J8 och J21 R saknades på linjen.

Besökarna hade i övrigt möjlighet

att studera robotsystemen Bloodhound och Hawk, klargöring av J35 D samt en jaktradarstation i drift. En speciell attraktion var SAAB:s, LM Ericssons och Svenska Flygmotor AB:s utställningar, som kom till F10 direkt från

# F 10



Bortemot 50 000 sällande åskådare kunde bl a bevittna hur läst en J28 transporterades bort av en helikopter.



Parisutställningen. Dessa visade bl a nya skolflygplanet Sk 60, flygplan 37 Viggen i modell, 37:ans motor RM8 samt den imponerande teletrustningen till 37:an.

Lördagens och söndagens uppvisningar gynnades av sommarens bästa väder. Uppvisningen började med

en kavalkad i luften, där flygvapnets i tjänst varande flygplantyper var representerade. Därefter följde enskild avancerad flygning med skol- och jaktflygplan. Som vanligt svarade de långsammare skolflygplanen för de mest publikknipande prestationerna även om de moderna jaktflygplanen naturligtvis imponerade med fart och buller.

Ur programmet kan även nämnas demonstration av olika helikoptertyper, demonstration av C-130 Hercules och fallskärms hopp. Som sista inslag formerade flottiljens divisioner "F10" över fältet — inramade på ömse sidor av rotar J35 med rök-slingor — och punkt för uppvisningarna sattes med en effektfull dubbelbang !!

## ECOLE DE L'AIR — HÄR

Sverige fick besök av hundratalet franska officerare och flygkadetter 12–18 sept. Man gästade bl a Uppsala den 14 sept och därvid naturligtvis även F 16 och F 20. Besöket ingick i en rundresa, som den äldsta årskursen, under ledning av chefen för Ecole de l'Air, brigadgeneral Jean Louis Lecerf, gjorde till Finland, Skandinavien och England.

Vid F 16 visades bl a flygplan på marken och i luften och gavs orientering om flygutbildning m m. F 20

# F20

visade sina lokaler samt orienterade om officersutbildning-

en. På eftermiddagen gjordes en kortare sight-seeingtur i Uppsala, där gästerna särskilt fäste sig vid, att man rev så många hus och grävde upp gatorna i så stor omfattning. Efter avkoppling i bastu och simbassäng samlades gäster och värdar till buffet i F 16 manskapsmatsal, varefter man trädde dansen i F 20 högtidssal.

*Tre franska trubadurer är kanske inget ovanligt — men säkert något ovanligare med charmiga garçoner och nasalt väljud i F20 högtidssal.*



## DOPP MED LASSE

Det kan gott sägas från början, att något trevligare julkaffe knappast serverats på F 13, än när Lasse Lönn-dahl kom på Bråvalla-besök julen 1965.

Kaffet smakade utmärkt som van-

ligt och "tilltugget" som bjöds, d v s

# F13

som vanligt välklädd och dessutom

Lasse Lönn-dahl — som anlänt till flottiljen i en Sk 16,

iklädd sitt bästa solskenshumör — gjorde att julfikat smakade bättre än på mycket, mycket länge. Han trolade nämligen fram en stämning som väl troligen aldrig tidigare existerat i matsalen. Ett populärt besök av en populär kille. ■

**HÄNT VID FLOTTILJERNA**

1965 års flygvapenmästerskap i värjväktning arrangerades av F14 den 18/11 och 19/11. I tävlingarna deltog elva lag (F1, F4—F7, F9, F11, F13, F14, F16, F17) och 48 individuella tävlande.

Första dagen avverkades lagtävlingen och andra dagen den individuella tävlingen. I lagtävlingen blev efter två omgångar — i kamp om finalplats — F13 överraskande utslaget av F4-laget, vars kamplust bevingade F13-lagets rutin.

I finalen, dit F1, F4, F11 och F14 kvalificerat sig, segrade F1 efter att i sista lagmötet helt överraskande slagit det segertippade favoritlaget F14 med 5—4.



Det segrande F 1-laget varken flydde eller fäktade illa — de liknade mest trenne musketörer. Fr v ses: ATOS (1. flygnavigatör NILSSON), PORTOS (1. fältflygare KYLBORN) samt ARAMIS (fänrik KARLSSON).

## Bättre fly än illa fäkta . . .

Efter nio timmars fäktning blev slutresultatet:

FV-mästare: F1 3 lagsegrar

Fänrik Karlsson  
Förste fältflygare Kylborn  
Förste flygnavigör Nilsson

2:a F14 2 lagsegrar

Kapten Olsson  
Fanjunkare Wahlgren  
Förste flygtekniker Wennberg  
Förste flygtekniker Hagström

3:a F11 1 lagseger

Kapten Rittby

Fänrik Marcusson

Fänrik Jonsberg

Förste fältflygare Andersson

I den individuella tävlingen, som efter tre kvalificeringsomgångar inte bjudit på några större överraskningar, hade tolv fäktare kvalificerat sig till finalen.

Här segrade, dock mindre oväntat, välfäktande sergeanten Bo Jansson, F16, tätt följd av kapten Olsson, F14, och kapten Rittby, F11.

Resultat:

FV-mästare:

Sergeant Jansson, F16

2:a

Kapten Olsson, F14

3:a

Kapten Rittby, F11

Tävlingarna gav belägg för att den yngre generationen av våra flygfemkampare är "på väg" och kommer att bli svåra konkurrenter till tätplaceringarna i kommande flygvapenmästerskap just i denna gren, värjväktning. ■

## Dessa fantastiska små barn . . .

Om du inte tidigare träffat på den här historien, kommer den att få dig att skratta — eller åtminstone le en smula.

En tredjeklassare i en skola i Californien vill bli trafikpilot, när han blir stor. Det följande är en uppsats om ämnet, sådan den först relaterades i United Airlines "Shield" — UAL:s personaltidning:

— Jag vill bli flygare, när jag blir stor — eftersom det är ett kul jobb och lätt att hålla på med. Det är därför det finns så

många piloter, som flyger runt här och var i dag.

Piloterna behöva inte gå så mycket i skolan; de behöver bara lära sig läsa siffror, så att de kan läsa instrumenten. Jag antar, att de måste kunna läsa vägkartor också, så att de kunna hitta rätt, om de råkar vilse.

Piloterna måste vara tappra, så att de inte blir rädda, när det är dimmig och de inte kan se. Om en motor, eller en vinge faller av måste de förhålla sig lugna, så att de vet, vad de skall göra. Piloterna måste ha bra ögon för att kunna se genom molnen, och de får inte vara rädda för åskan, för de är närmare än vad vi är.

Den lön som piloten får är en annan sak, som jag tycker om. De tjänar mera pengar än de kan göra av med. Detta är för att de flesta människor tror att flygning är farligt — utom piloterna, som inte gör det, för de vet hur lätt det är.

Det är inte mycket som jag inte tycker om, utom att flickor tycker om piloter och alla flygvärdinnor vill gifta sig med piloter, så att de alltid måste jaga bort dem, så att de inte besvärar dem.

Jag hoppas, att jag inte blir luftsjuk, för jag har blivit bilsjuk. Blir jag luftsjuk, kan jag inte bli pilot, och då måste jag skaffa mig ett arbete. ★

● MÄNEN LYSER  
VIT PÅ TAKEN  
— ENDAST  
LANSEN ÄR  
VAKEN...

Foto:  
N LINDEROTH, F 6



