

HÄNT VID FLOTTILJERNA • HÄNT VI

ÅRETS BRÅVALLAÄSS

Festivitas i känd stil blev det när Bråvalla flygflottilj traditionsenligt firade julfest den 18 december.

Efter korum i Östra Eneby kyrka samlades flottiljpersone-
nalen, ca 750 personer, till julkaffe i stora matsalen. Militär-
musiken från Linköping spelade och CF13 delade ut priser från årets idrottsävlingar förutom minnesplaketter till flottiljens trojänare.

"Årets Bråvallaflugare" korades också, dvs den förare som av Norrköpings-tidningen NT-ÖD valts genom jury från flottiljen och tidningen. 1969 års val föll på kapten Bernt-Olov Lansmark. Juryns motivering lød: "För framstående egenskaper som flygförare, ledare och lärare. Egenskaper som är grundade på goda teoretiska och praktiska kunskaper samt föredömlig förmåga att organisera, analysera och entusiasmera. Noggrannhet, gott kamratskap och samarbetsvilja präglar hans personlighet."

Och så fortsatte julfesten på eftermiddagen! Underhållningsartisterna, en noga bevakad hemlighet, presenterades: Lasse Lönn Dahl, som tydligen trivs på F13, med Towa Carson och Lena Hansson. Idel svensktoppar. Leif Asp med basist och batterist stod för ackompanjemanglet i en timme. Succé och applåder!

Hemberg

F 13



foto: rune rydén

MATERIEL I MÄNGD...

Flygfälttropparna vid flottiljen tillförs efterhand allt effektivare och tekniskt fulländad utrustning. Men tyvärr är materielen även komplicerad. Tyvärr därför att flottiljorganisationen inte hinner ställa om i takt med den tekniska utvecklingen! Blå uppstår svårigheter med att finna lämpliga förvaringsutrymmen och lokaler vid tillsyn, översyn och vård.

För att ge en uppfattning om F1-materielen bör nämnas, att flottiljen har totalt ett 30-tal maskiner och redskap enbart för flygfältsarbeten. Sopblåsmaskinen är exempelvis känslig för väderpå-känningar, men måste stå ute därför att den är för stor för att rymmas i garage.

Våghyvelslungan är en kombinerad plog, våghyvel och snöslunga med stor kapacitet, ett tekniskt underverk med hydrauliskt manövrerade funktioner. Men den kan inte utan vidare sättas i händerna på vpl personal. Någon direkt motsvarighet finns fö inte på den civila marknaden; uttagna maskinkunniga vpl står alltså normalt inte att få. Och tillgången till kvalificerad teknisk personal är som bekant starkt begränsad.

Vad man i övrigt skulle önska är en servicetropp med specialister som kan sköta det tekniska underhållet på A-nivå, parallellt med arbetet på avd 6, dvs B-nivån.

Den maskinella förstärkningen är självfallet tacknämlig, men kräver i sin tur större personalinsats av högre kvalitet.

F13 G RÖR PÅ SIG

Dragit upp rot-på-larna och flyttat på sig har under den gångna hösten F13 detachement på Gotland gjort. Från Tingstäde till Visby, noga räknat, till lokaler med verkligt fina flyganor. Luftfartsverkets gamla flygstation, betägen i omedelbar anslutning till Visby flygplats, har nämligen ställts i ordning för F13 G. Ljusa och trevliga arbetslokaler i "riktig" flygmiljö är resultatet.

För att piffa upp lokalerna har Gotlands Flygklubb deponerat en mängd flygfoto-

grafier, som speglar intressanta händelser i luften över Gotland under årens lopp. Dessa unika bilder pryder nu väggarna i ordersalen och korridorerna.

Fd trafikledartornet har blivit ett trivsamt dagrum med fin utsikt över flygplatsen och dess livliga trafik.

Det säger sig självt att personalen är glad över att få arbeta i denna förnämliga flygmiljö. Det bidrar på sitt sätt till att F13 G på ett effektivt sätt skall fylla sin uppgift i luftförsvaret.

Persson

F 1

VÄLKOMMEN

"Välkommen till F1" heter en liten stencilerad publikation som tilldelas varje inryckande värnpliktig vid F1. Och som han föräras på själva inryckningsdagen.

Informationen är som nämnts stencilerad, helt framställd vid flottiljen. Formatet är ca 15x10 cm (dvs format A5 vikt på mitten), och innehåller 19 sidor text. Den utdelas vid en av de första uppställningarna med de nyinryckta; då skall heller intet annat lämnas. Meningen är, att intresset för informationen inte skall splittras av något annat vid det

F 1

tillfället. Många intryck är nya, och den första kontakten med den militära miljön kräver sitt, anser CF1.

Innehållet utgörs av en kortfattad presentation av flottiljen och dess historia. Traditionerna sträcker sig på sätt och vis tillbaka till 1500-talet — F1 övertog nämligen traditionerna från det år 1927 nedlagda regementet I 18. Vidare finner man en redogörelse över flottiljens organisation, och namnuppgifter på olika befattningshavare, öppethållningstider nun. Personalvärden får sin beskärda del, och det redogörs för de sociala förmåner dagens vpl har.

I all sin anspråkslöshet utgör den lilla stencilerade informationen ett viktigt led i god personalvård.

Iråker

Även verktygshanteringen har vuxit i omfattning: särskilda åtgärder behövs i det hänseendet. I akuta fall krävs ofta under icke tjänstetid omedelbar tillgång till service och reparation, den som inte kan fås vid avdelning 6.

Antalet bilburna basradioutrustningar räcker inte heller för denna materiel, och att använda den bärbara utrustningen går inte med hänsyn till bullernivån och andra störningar.

Neppelberg

HÄNT VID FLOTTILJERNA • HÄNT VI

LEGALISERAT LÅGFLYG

Trots att det blåste delvis orkan under Allhelgonahelgen i november i fjol "låg-sniiffades" det för fullt i Linköpings-trakten, med bas på F3. Dock inte av flygvapnets förare!

En kurs i lågflygning genomfördes nämligen med tio civila flygplan ur FFK,

F 3 Frivilliga Flygkåren, som i Aeroklubbens hägn tjänstgör för civilförsvaret. Övningsledare var FFK-chefen, överstelöjtnant Gösta Eriksson, biträdd av chefsinstruktören för motorflyget inom KSAK, Hans Andersson från Linköping. I kursen deltog gruppchefer och stf gruppchefer, och varje man fick ca tio tim flygtid.

Till större delen flögs navigeringsslingor på mellan 50 och 100 m höjd i trakten av Åtvadaberg, Kisa och Tranås. En svårnavigerad terräng, som tidvis beredde förarna vissa svårigheter.

Trots varierande och svåra väderförhållanden, regn och hård blåst, fick förarna ut många erfarenheter och god träning, av de tre dagarna.

Carleson

HUSET SOM FLÖG

Helikoptertransporter med hängande last innebär som regel inga problem när det gäller små kompakta kroppar, tex lvpjäser. När volymen på lyftobjektet väsentligt ökar och lastkroppens form innebär aerodynamiska frågetecken blir uppgifterna både krävande och intressant. Förberedelserna måste vara noggranna och vädret spelar större roll än eljest.

"Huset som flög i luften" har skildrats i både dagspress och television, och innebär en alldeles speciell uppgift för Helge 96, en HKP 4 ur F8. Huset som flög var ett fritidshus av högst egenartad skepnad, vilket väl också framgår av bilden. Vikten var tre ton, diametern åtta meter och ytan ca 50 kvadratmeter. Transporten, som svårigen kunnat ske markledes med mindre man skurit sönder huset med skärbrännare, kostade visserligen beställaren ca 1.500 kr — men det var det värt. Uppdragsgivarens krav fylldes till punkt och pricka, nämligen att lyfta huset från en sportstugeutställning i Solna till en plats i Älvsjö.

Ett intressant, om än svårbemästrat problem för besättningen, var att huskroppen "flög själv" vid 85—90 km/tim; ett onormalt effektuttag blev följd. Starka pendlingar som dock kunde hävas genom följ-samma sidorörelser med helikoptern.

Precisionsättning vid landningen försvårades genom rotorvindens inverkan. Hängande styrlinor på huset möjliggjorde dock också styrning. Huset måste till slut sättas ned på en alternativplats; det kom alls inte "fel", vilket påstods i dagspressen.

Andersson



foto: sven lindh

ÖLPREMIÄR

Ölpremiär begicks vid marketenterierna på förbanden i Linköpings garnison i slutet på oktober i fjol. På F3 dracks premiären till särskilt festligt, med representanter för de värnpliktiga, företags- och flottilj-nämndsledamöter m fl. Marketenteriet hade, dagen till ära, genom de vpl eget initiativ renoverats och fått en viss pubkarakter, vilket gör lokalen hemtrevligare. Alla var överens om att "markan" fått en festligare prägel.

Men, det finns ett men... Öldrickning sker tv endast som försök. Friheten att dricka öl får ske under ansvar. Indragningshotet hänger över ölserveringen om försöket inte slår väl ut.

Hittills har dock utskänknigen gått utan anmärkning. Kanske inte minst tack vare en annan trivselåtgärd. Man säljer även varm korv till ölet! Går allt väl kan man även räkna med längre öppethållningstid.

Carleson

GENERRJAL

MBÖN, dvs Militärbefälhavaren i övre Norrland, generallöjtnant Arne Mohlin, har under det nyss gångna 69 genomgått en förkortad kurs för radarjaktledare, rrjal. Kursen avslutades med tillämpad stridsledning från PS-65. Generalens ambition att, trots sin krävande "normala" tjänst, lära sig en så krävande uppgift som rrjal är värd en eloge.

Strilchefen, major Bror Nilsson, och läraren, löjtnant Rolf Johnsson, överlämnade vid kursens slut som bevis för uppskattning en minnesplakett.

NIO

* COLD COMET

I januari fick Luleå-förbandet besök av en sällsam gäst: en R. A. F.-registrerad Comet IV chartrad av Ministry of Technology i London. Syftet var köldtest; flygplanet är nämligen ett flygande laboratorium som världen över provar ut navigerings- och kommunikationsutrustning för ett antal stora brittiska firmor i branschen. Kylan behagade dock inte infinna sig vid första visiten, den 19—21 januari, varför man flög hem till Boscombe Down i drottningens England, för att återkomma den 29—30 januari. Och då var det minsann kallt tillräckligt...

Almqvist



foto: owe gellermark

HÄNT VID FLOTTILJERNA • HÄNT VI

BRINNANDE REALISM 1

Fjölårets sista flottiljövning — med bla slutövning för omgång 691 — genomfördes i början av november. Realism saknades inte, vilket bilden vittnar om.

Trots att "kriget", som vanligt i sådana här sammanhang, utbröt i otta, var flottiljen snabbt redo att möta flygburna angripare. Snabbheten och precisionen i motangreppen hängde inte minst på de värnpliktigas kunskaper och vilja. Humöret var ganska gott, trots att temperaturen höll sig väl under fryspunkten och "kriget" pågick dygnet runt.

Fienden uppenbarade sig plötsligt även på marken, vilket ju även kan hända på en flygbas. Han tillfogades dock genom energiska och välriktade motstötter svåra förluster. FI drog sig då tillbaka, under ordnade former. Häftiga luftstrider utkämpades även runt basen, som drabbades av fiendens attackflyg. Lågornas dån blandades med de sårades jämmer, och realismen var rent kuslig.

Verkskyddet kom även det raskt igång. Sårade fick snabb-behandling — dock inte alltid under medlidande — och flygplan-bränderna bekämpades effektivt med egna resurser.



foto: sven lindh

Efter två dygn i elden, eller rättare sagt kylan, kunde såväl försvarare som angripare återgå till ett "civilare" och bekvämare liv. Domslutet blev, att utbildningsresultatet var gott.

• • • "Lågornas dån blandades med de sårades jämmer, och realismen var rent kuslig..."

NG

DRAKENDRABANTER

Drakenepoken vid Jämtlands flygflottilj inleddes på allvar en vacker fredagsförmiddag i november, då den första gruppen frösöförare som omskolats vid hemmaförbandet gjorde sin första ensamflygning.

Samma dag som de första flög solo hade representanter från kringliggande kommuner kallats för att informeras om det ökade buller övergången till Draken medför. CF4, överste Evert Båge, orienterade om de bullermätningar som skulle ske.

(De ägde fö rum i början på december och var de mest omfattande hittills i landet.) Som avslutning på informationsträffen enades man om att nöjsamma och nyttiga sammankomster som denna borde bli tradition.

*

På strilavdelningen skedde också saker. Slutspurtin inför julhelgen blev en stort upplagd tävling i flygplanigenkänning. Befäl av alla grader, tekniska biträden i luftförsvarstjänst och vpl luftbevakare deltog med gott resultat. Bästa vpl fick ett uppskattat pris, en flygtur med SK 16.

F 4



foto: åke bergman

SPANINGSSPECIALISTER

Landets enda fredsflottilj för flygspaning är attraktiv som studieobjekt. Försvarshögskolan anslag förmiddagen den 5 nov i fjol till en visit med chefen, generalmajor Claes Skoglund, i spetsen för åtta lärare och 38 kursdeltagarna.

Besöket inleddes vid åttatiden på morgonen, då gästerna gruppvís deltog i värdergenomgång och ordergivning för flygning vid de fyra divisionerna. Önskemål om flygspaning fick framställas och länspolischefen i Skaraborg, Anders Vanäs, ställde tex upp giften: "Ligger polisbåten i Mariestads hamn?"

Sedan beordrade divisionscheferna spaningsföretag enligt önskemålen.

Gruppvís demonstration av J 35 med jakt- och attackutrustning, A 32 med olika vapenalternativ samt S 32 och S 35 med spaningsutrustning ingick även. I främre klagöringsområdet (framom) visades klagöring och beredskapsstart. Efter detta uppenbart uppskattade med något kyliga inslag följde en kort men skickligt genomförd uppvisning i luften med J 35F, förd av kapten Max-Ove Karlberg från F13.

I samband med den lunch som gavs för FHS kunde CF11, överste Kurt Hagerström, till "spaningsbeställarna" överlämna resultatet i form av flygbilder över spaningsmålen. Och bla länspolischefen Vanäs med egna ögon förvissa sig om att polisbåten lug i Mariestads hamn!

Hägström

HÄNT VID FLOTTILJERNA • HÄNT VI

BRINNANDE REALISM 2

Riksbrandkårstävlingen, ett årligen återkommande evenemang, utkämpades härom sistens i Linköping. Det var Brandmännens riksförbund och Linköpings brandkår som, med viss hjälp av F3 flottiljpoliser, stod för ett väl genomfört arrangemang söndagen den 26 oktober 1969. De 23 lagen, final-lag från hela landet, skulle, efter ett teoretiskt prov, på klockad tid utföra tre praktiska moment. Alla var räddningsaktioner i helt realistisk stil.

Det tredje realistiska momentet, som följde av förklarliga skäl lockade den största publiken, simulerade ett flyghaveri. Brandmännerna, helt ovetande om den uppgift som väntade, fick till uppgift att rädda en brinnande J29 som "havererat" på ett gärd vid Linköping. Och, sist men inte minst, finna den skadade föraren.

Bäste man för dagen var utan tvekan skademärkören, en inte helt okänd flottiljpolis vid namn Hans Carlsson, F3. Denne i brandsammanhang välkände profil, som bla kastade sig in i brandhärden när F3:s nästan 100-åriga officersmäss brann för ett par år sedan, och då räddade bla flera oersättliga grupper av Döderhultaren.

Dagens behållning blev Hans Carlssons sätt att agera fallskärmshoppande skademärkör. Sittande i ett träd fyra meter över marken, snärjd i linor och rester efter fallskärmen, med ena byxbenet sönderslitet och ett stort blödande sår på ena läret, spelade flottiljpolis Carlsson sin roll så realistiskt att brandmännerna fick en obehaglig känsla av verklighet! Han var en svårt chockad, kvidande och lidande pilot... Det var sannerligen inte heller någon behaglig uppgift för vår F3-man att 23 gånger mer eller mindre skonsamt räddas ner från trädet och fördes med tryckförband. Alla lagen behandlade honom heller inte i tävlingsivern särdeles varsamt — ett lag to m tappade honom i marken...

Carleson



foto: syen lindh

• Flottiljpolisen-skademärkören Hans Carlsson agerade chockad, skadad men fallskärmsräddad förare så realistiskt att han fick stort beröm.

DECIBELDÄMPARE

Den franska bullerskyddshjälm som utförligt beskrevs i FLYGVAPEN-NYTT nr 5/69 har nu provats en tid vid tjänst på den utsatta tankningsplattan vid F5.

Tyvärr har bara ett litet antal hjälmar stått till förfogande; flera exemplar har dessutom varit för stora, nr 59—60. En hjälm med biisolering har även provats.

Teknikerpersonalen har visat en klart positiv inställning till idén med bullerskyddshjälm. Den anses bli vara bättre än tidigare använda hörselskydd även om motsatt uppfattning naturligtvis också förekommer.

Men vissa kritiska synpunkter finns. Här redovisas plus och minus.

- Individuell passform är nödvändig.
- Draget kring panna och nacke är obehagligt vid blåsväder.

- Vid regn rinner vatten från hjälmen ner i nacken, under kragen.
- Hakremmens spännanordning är obrukbar i väta.
- Det är svårt uppfatta varifrån ljudet kommer.
- Indirekta seendet avskärmas i viss mån.
- Hjälmen med blyisolering är för tung.
- + Ett gott skydd vid arbete under flygplanet.

Önskemål: inbyggd hörtelefon för kontakt med flygföraren och chefen på tankningsplattan.

Trots invändningarna är våra tekniker klart positiva till hjälmen; en förhoppning är att man skall komma till rätta med svagheterna i en snar framtid och att var och en kan få sin egen hjälm.

Rudbeck

Fotnot: Förslag till förbättringar på alla punkter finns och skall redovisas i vanlig ordning, meddelar flygmaterieförvaltningens underhållsavdelning, som svarar för anskaffning, underhåll och modifieringar på de nya hjälmarna.

250 kronor att vinna i namntävlan!

Två ungdomsorganisationer arbetar med anknäring till flygvapnet. FLYGPOJKARNA är en rörelse i flygvapnets egen regi som går ut på att stimulera ungdomens intresse för flyg i allmänhet och ge information om flygvapnet och dess verksamhet. De kan antas vid 13 års ålder.

FLYGVAPENPOJKARNA är den andra rörelsen som genom sina flygvapenföreningar är anslutna till flygvapnets manliga frivilliga befälsutbildningsrörelse, med flygvapenföreningarnas Riksförbund (FVRF) som topporganisation. Flygvapenpojke kan man bli först det år man fyller 15 år.

Flygvapenpojkarna får viss militär utbildning, som syftar dels till att förbereda dem för värnpliktsutbildningen, dels till att de i ofärdstid frivilligt skall kunna tjänstgöra i vissa militära befattningar, t.ex. som luftbevakare.

Den mycket nära namnligheten har ofta skapat förväxlingar!

Hjälpa oss därför att hitta ett annat namn för flygvapenpojke. Det ska kunna användas såväl vid tilltal som kollektivt. Ordet pojke bör inte ingå i det nya namnet, men det kan gärna vara något med "flyg" i det.

250 kronor utdelas till den, som kommer med det bästa antagbara förslaget.

Vid bedömning av förslagen kommer FVRF verkställande styrelseutskott att fungera som jury.

Skicka in förslag före den 1 maj 1970 till FLYGVAPENFÖRENINGARNAS RIKSFÖRBUND
Fack 10
104 50 STOCKHOLM 80

Skriv det nya namn, som Du föreslår, utanpå kuvertet i övre vänstra hörnet och lägg en lapp i kuvertet med namn och adress.

Ejvinsson

