

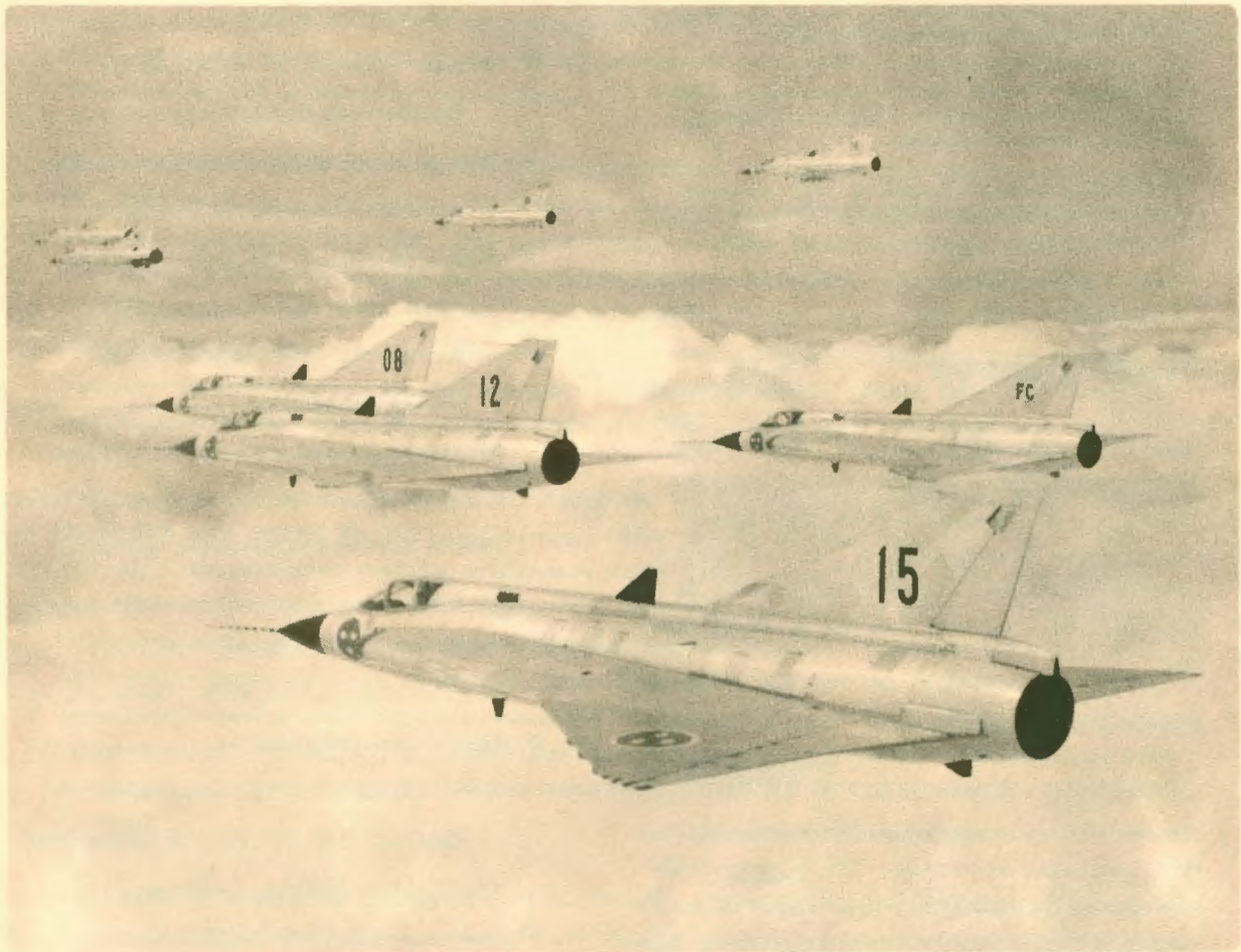
(1960): 2

KUNGL. TEKNISKA HÖGSKOLAN
FLYGTEKNISKA INSTITUTIONEN
BIBLIOTEKET

FLYGVAPEN →

NYTT →

Nr 2-1960 →



FLYGSÄKERHETEN	Sid 127
RAPPORT FRÅN FN-FLYGET I KONGO	126
CATALINAN HAR GÅTT UR TIDEN	135
VERTIKALFLYGANDE KRIGSFlygplan	137
FÖRSTA FOTONA AV B-70 I MODELL	140
TÄVLING I RAKETSKJUTNING	145

FLYGVAPEN

NYTT

Nr 2-1960

inriktar sig främst på frågor av betydelse för utbildningen inom flygvapnet. FV-nytt tar alltså upp spörsmål om försvarsgrenens organisation, taktik, utrustning, materiel m.m. FV-nytt behandlar också andra frågor av särskilt intresse för tjänsten inom flygvapnet. Vidare disponeras varje år omkring en tiondel av utrymmet i FV-nytt av chefen för försvarsstaben och det utrymmet ägnas då främst åt upplysning i för försvaret gemensamma frågor.

Det åligger flottiljchef (motsvarande) att tillse att Flygvapennytt erhåller lämplig spridning inom förbandet.

Flygvapennytt sänds också ut till pressen. I FV-nytt förekommande artiklar är helt öppna för publicering.

Flygvapennytt

framställs inom Flygledningen (flygstaben, flygförvaltningen, inspektionerna, flygöverläkaren) under medverkan från flygvapnets övriga organ (eskaderstaber, flottiljer, utbildningsanstalter, flygverkstäder m m). Bidrag från alla personalkategorier är välkomna.

Bidragen adresseras till: Flygvapennytt,
Flygledningen,
STOCKHOLM 80

med uppgift om avsändarens (författarens) befattnings, namn och adress. Där signatur (initialer eller pseudonym) finns utsatt under manuskriptet införs blott denna signatur i Flygvapennytt, i stället för författarnamnet.

BILDEN PÅ OMSLAGET:

Ett förband Drakar i luften.

Innehållsförteckning

Med ★ märkta artiklar skall av flottiljchef (motsvarande) genomgåas med därav berörd personal.

- ★ Dagens fråga: Flygsäkerheten.....sid 127
- ★ ÖB:s och CFV:s synpunkter på särskild beredskapsstyrka för FN-tjänst.....128
- Flygare från nio nationer ingår i FN-flygstyrkan i Kongo.....129
- ★ Gedigen flygshow på nyhetsfattig Farnborough-utställning.....131
- ★ Engelsk flygindustri ställer om. Koncentration mot färre projekt.....133
- ★ FRÅD:s Catalinor har gått ur tiden efter tretton års trogen tjänst.....135
- FÖFS i nya lokaler. Rapport från Herrevadskloster.....136
- Första vertikalstartande krigsflygplanet.....137
- Första luftförsvarsroboten installerad.....138
- Med Lansen till Danmark.....139
- De första fotona av B-70 i modell.....140
- ★ Vädret sommaren 1960.....142
- Årets gruppälttävlan vanns av F 17. Jämn och bra tävling vid Rosersberg.144
- Jaktflygets tävling i raketskjutning...145
- Canberras ersättare flyger våren 1963.....146
- Frankrikes militära femårsplan.....147
- Rafflande Pistol-SM i Göteborg.....148
- Försvarshandbok.....150
- Bokrecension.....151
- "Sigge" Signal.....154

ANSVARIG UTGIVARE
för Flygvapennytt
generalmajor Stig Norén



Dagens fråga

FLYGSÄKERHETEN

Åren 1958 och 1959 var ur flyghaverisynpunkt glädjande. Då noterades nämligen en bestämd nedgång i antalet omkomna och haverier med omkomna. Denna nedåtgående tendens, som vi alla hoppats skulle kunna fortsätta ner mot en hägrande noll-nivå, har under 1960 beklagligtvis förbytts i motsatsen. Detta är absolut ej godtagbart och därför måste alla ansträngningar göras för att få en bättring till stånd.

De största svårigheterna därvid är att fastslå vilka motåtgärder som främst bör insättas för att snabbt föra till målet. De organ som nu arbetar med att utreda anledningarna till våra haverier och tillbud har inte kunnat finna en eller flera gemensamma grundorsaker som påtaglig haverianledning. Man kan konstatera att materielfel förekommit men att dessas sammanlagda andel i haverierna är förhållandevis liten - inte större än att de måste anses ligga inom fullt normala gränser för ofrånkomliga ofullkomligheter i en så pass komplicerad konstruktion som ett modernt krigsflygplan utgör. Skulle detta då innebära att flygplanet nu blivit människan-piloten för svårt att handha? Förvisso inte.

Även om t ex de hastigheter och höga höjder man nu rör sig inom skapat svåra problem är de ändå inte större än att marginalerna, även med de extrema skapelser som nu befinner sig i konstruktionsstadiet, skall vara fullt betryggande för den mänskliga säkerheten. Men det förutsätter att man känner sin materiel och vet inom vilka prestandagränser man kan röra sig samt att man genom lämpligt stegrade övningar successivt når upp till allt större erfarenhet och färdighet. Även förfarandet vid nöd samt säkerhets- och räddningsmaterielens användning måste kunna väl behärskas. Allt detta är välkänt för vår flygande personal ävensom att den för flygutbildningen vid förbanden närmast ansvarige har att genom en ständig kontroll och övervakning förvissa sig om sin personals kvalifikationer.

Haveristatistiken pekar emellertid på att det är personalfelen som överväger. I triumviratet människan - maskinen - mediet är det därför synbarligen människan som behöver ytterligare undersökas. En intensifierad sådan undersökning blir möjlig genom att den centrala flygsäkerhetsledningen ges resurser för ett snabbare och mera vittomfattande analys- och uppföljningsarbete och - i samklang därmed - ett utökat samarbete med främst medicinska och psykologiska experter.

Chefen för flygvapnet har bl a vid det förbandschefsmöte som följde efter de senaste haverierna kunnat konstatera att det, haverifrekvensen till trots, inte är något fel på den svenska flygarandan. Den flygande personalen har entydigt uttalat sitt fulla förtroende för sin flygmateriel. Det har därjämte dekreterats att det inte är något fel på självförtroendet. Detta är glädjande och visar att grundvillkoren för den höga fältmässighet och stridsduglighet, som nu karakteriserar vårt flygvapen, alltjämt består.

Att anbefalla restriktioner i flygverksamheten är alltid motbjudande. Långtgående sådana kan enklast föra fram till en minskad haverifrekvens men ger å andra sidan inte ett stridsdugligt flygvapen. De restriktioner, främst beträffande vädergränserna vid flygning, som chefen för flygvapnet nu utfärdat är naturligtvis från effektivitetssynpunkt inte önskvärda. De avses bli temporära och bedömas med hänsyn till personalens allmänt höga standard inte beskära vår fältmässighet i högre grad än att en återhämtning snabbt skall vara möjlig.

ÖB:s och CFV:s synpunkter på särskild beredskapsstyrka för FN-tjänst

Överbefälhavaren, general Nils Swedlund, har nu redovisat sitt förslag i fråga om en särskild svensk beredskapsstyrka för FN-tjänst. ÖB utgår från en sammanlagd personalstyrka på 1.450 man som en lämplig siffra från såväl rekryterings- som kvalitetsmässiga synpunkter. Upprättandet av en sådan styrka beräknas dra en engångskostnad av inemot 8,1 milj kr och en årlig kostnad av ca 3,5 miljoner. Det anses dock inte möjligt att organisera denna styrka vid sidan av våra nuvarande FN-åtaganden i Kongo och Gaza.

För att säkerställa ett snabbt insättande av beredskapsstyrkan - denna tidrymd bör inte överstiga en vecka - bör den vara i förväg uttagen, organiserad och utbildad samt kontraktsanställd. För att kunna redovisa de åtgärder som erfordras för styrkans organisation och utbildning, har man i utredningarna räknat med en personalstyrka, som anses motsvara de maximala rekryteringsmöjligheterna och samtidigt tillgodose kraven på god kvalitet. Man har också utgått från att beredskapsstyrkans uppgifter kommer att motsvara de nuvarande FN-förbandens i Gaza och Kongo.

Beredskapsstyrkans armédel bör sålunda omfatta högst två FN-bataljoner om sammanlagt ca 1.100 man, varav omkring 60 aktiva befäl. Marindelen skulle omfatta högst tre fartygsbesättningar och tre hamnkommandoförband om tillhoppa 210 man, varav omkring 12 aktiva befäl. På flygsidan bör personal för högst en transportgrupp samt en sambands- och en helikopterdivision uttas. Personalstyrkan skulle maximalt uppgå till 140 man, varav 10-20 ak-

tiva befäl.

Den omständigheten att man inte i förväg kan bedöma var och när en beredskapsstyrka kan komma att insättas kommer sannolikt att medföra vissa svårigheter för rekryteringen. ÖB anser det dock nödvändigt att kvalitetskravet inte eftersätts, bl a med hänsyn till att utlandets bedömning av den svenska krigsmakten i hög grad påverkas av våra FN-styrkors insatser. För att skapa fastare underlag för en bedömning av rekryteringsmöjligheterna föreslår ÖB en undersökning våren 1961 bland åldersklassens värnpliktiga samt bland det yngre, inte aktiva befälet. Vissa sådana undersökningar pågår redan inom armén.

Personalen bör självfallet rekryteras på frivillig väg, i första hand bland värnpliktiga som just avslutat sin första tjänstgöring samt bland reservanställd personal. Kontrakts-tiden bör utgöra ett år. Under tiden skall personalen vara beredd att med sex dagars varsel inställa sig för sex månaders tjänst utomlands. ÖB föreslår samma ekonomiska förmåner som gäller för den nuvarande svenska FN-personalen.

Ett särskilt skattefritt beredskapsarvode om 75 kr per månad bör dessutom utgå som ersättning för inskränkt personlig rörelsefrihet i avvaktan på eventuell utlandstjänst.

ÖB framhåller att utgifterna för en FN-beredskapsstyrka inte kan rymmas inom krigsmaktens ordinarie anslag utan menliga följder för den övriga verksamheten och främst då krigsorganisationen. En förutsättning för upprättandet

Flygare från nio nationer ingår i FN-flygstyrkan i Kongo

-Kongorapport från en svensk FN-officer-

Det dröjde flera månader innan linjerna klarade för FN-arbetet i Kongo, berättar major Gunnar Gyllensvärd som är stabschef och Chief Administration Wing för FN:s flygstyrka i Kongo. FN-högkvarteret i New York gjorde en missbedömning i den första planeringen, då man trodde att Kongo-aktionen skulle komma att likna den i Libanon. De vidsträckta områdena (Kongo är till ytan fem gånger större än Sverige) och de oerhört dåliga förbindelserna i alla avseenden ställde genast FN-administrationen på platsen inför stora svårigheter. Dessutom är FN-insatsen i Kongo omkring 30 gånger större än den som gjordes i Libanon. Efter ett par månader uppgick styrkorna i

av en sådan styrka måste därför vara att särskilda medel ställs till förfogande.

CFV:S FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

Chefen för flygvapnet föreslår att den särskilda flygstyrka som skulle uppställas till tjänst åt Förenta Nationerna organiseras i en transportgrupp, en sambands- och en helikopterdivision. Organisationens storlek kan fastställas först när säkrare underlag för en bedömning av rekryteringsmöjligheterna föreligger. I förbandet skulle ingå i första hand flygmateriel som ställs till förfogande genom FN. Svensk flygmateriel skulle endast kunna ingå i form av lätta flygplan. För att möjliggöra en snabb insats av förbandet bör den flygmateriel som FN avser utnyttja och som inte finns i Sverige ställas till förfogande jämte instruktörer under några utbildningsveckor vår och höst.

Personalen i en eventuell särskild FN-flygstyrka skall så långt möjligt utgöras av reservanställda och värnpliktiga. Men det förutses att en hel del aktiv personal måste ingå. Rekryteringen skall ske på frivillig grund och kontrakt om 12 månaders beredskaps-tjänst bör införas. Under dessa 12 månader skall föreligga skyldighet att påbörja en 6 månaders utlandstjänst.

Forts. på sid. 149.

Kongo till omkring 18.000 man, medan de i Libanon maximalt aldrig gick upp till mer än omkring 600 man. Underhåll och transport av så stora styrkor över de vidsträckta djungelområdena i Kongo är en omständlig apparat.

Flygstyrkan i Kongo är synnerligen internationellt färgad. I den ingår folk från Sverige, Norge, Italien, Jugoslavien, Etiopien, Indien, Kanada, Argentina och Brasilien. I slutet av september omfattade den 220 man men antalet skall successivt höjas till ca 350 man.

Flygplanparken är imponerande, i den ingår också ett antal helikoptrar. Man disponerar 17 st C-47 (DC-3 i militär version) och 15 st C-119 (tvåmotorig och kallad Box Car, lastar tre jeepar eller ett 40-tal man). Vidare har man åtta kanadensiska flygplan, varav 4 st De Havilland Otter (åttsitsig) och 4 st De Havilland Beaver (fyrstitsig). I början användes 6 st Piper Cub, men dessa visade sig ha för kort aktionsradie och otillräcklig radio-utrustning för tjänsten i Kongo. Helikopterstyrkan består av 2 st H-19 Sikorsky, 6 st

Forts. på nästa sida

Från vänster en kongolesisk mekaniker, elmästare Lomborn (F 8), Hamilton (supply officer, Kanada), major Gyllensvärd, en ghanasoldat. Uppifrån på trappan: En jugoslavisk mekaniker, flygplanmästare Stenman, en jugoslavisk mekaniker, löjtnant Andresen, Norge (chefsmekaniker på DC-3) och förvaltare Zellbi (F 10).





Tre kongosvenskar utanför sin prydliga villa, fr.v. förvaltare Engström (F5), elektromästare Lomborn (F8) och förvaltare Zellbi (F10).

H-13 Bell och 1 st Alouette (ytterligare 6 st är beställda).

AIR CONGO GER FLYGHJÄLP

I flygtransporterna deltar också Air Congo (tidigare belgiska Sabena) med ett 20-tal DC-3, DC-4, Convair och enstaka DC-6. Transporterna utifrån till Kongo (Leopoldville) ombesörjs av kanadensiskt flyg som utgår från Pisa i Italien, dit SCANAP knyter an norrifrån. En hel del trupper och utrustning har också anlänt med amerikanska Globemasters och Herculesplan.

FN-flyget är organiserat i fem "squadrans". 1:a och 2:a sq har C-119 och står under italienskt resp indiskt befäl. 3:e sq har C-47 under överstelöjtnant Sven-Erik Everstål. 4:e sq omfattar de lätta flygplanen och 5:e helikoptrarna.

FN-flygets uppgifter är att transportera trupper, materiel, födoämnen o dyl, som på grund av de undermåliga transportmöjligheterna på marken måste äga rum med flyg. Helikoptrarna är så gott som uteslutande insatta för transport av lotsar ut till de många fartyg, som skall in till hamnstäderna Matadi och Boma. Båtlasterna går sedan vidare med järnväg till Leopoldville varifrån de fortsätter med flodtrafiken eller med flyg. FN-flyget får också rycka in med transporter av läkare och av sjuka.

100-TALET FÄLT FÖR DC-3

Det finns tämligen gott om flygfält i Kongo. Nio st är så stora att de kan användas för flygtrafik av internationellt mått. Ett 100-tal fält kan ta emot DC-3. Endast ett fåtal av fälten är emellertid utrustade med radio och fältbelysning, varför mörkerflygning inte förekommer över Kongo annat än när det gäller flygningar till Leopoldville eller Elisabethville. Däremot brukar man starta någon timme innan dagsljuset kommer.

På grund av frånvaron av teletekniska hjälpmedel så måste flygningarna företas efter den gamla goda metoden - navigering med marksikt efter karta och kompass. Ovan moln beger man sig inte gärna, då det inte finns någon meteorologisk service. Speciellt undviker man att ge sig in i stora cumulusmoln i vilka turbulensen ofta är så kraftig att ett flygplan kan brytas sönder. Likadant är det med de kraftiga regn som ibland faller. De kan skada ett flygplan svårt. Cumulusmolnen går upp till 15.000 meters höjd. De byggs upp snabbt och regnen kan börja komma efter någon timme.

KROKODILER PÅ LEOGATA

Avstånden är långa i Kongo. Man kan ligga och flyga timme efter timme över djungeln. Den nordvästra delen utefter Kongofloden är ett enda stort djungelområde, medan de östra delarna har en annan terräng med mycket savanner. Där kan man få se stora flockar av de olika afrikanska djurarterna, bl a elefanter, antiloper, zebror o s v. Krokodiler ses ofta vid Kongofloden. Det har t o m hänt att en och annan dykt upp på Leos gator.

FN-flygets baser är utspridda över hela Kongo. De långa flygvägarna gör att man måst upprätta stora förråd på flera ställen. Huvudbasen ligger emellertid i Kamina, där underhåll och översyner utförs. Kamina ligger ungefär 40 mil från Elisabethville i Katanga.

C-47:orna är i stort sett baserade i Lulua-borg, Leopoldville, Stanleyville och Elisabethville. De lätta flygplanen stationeras ett

Gedigen flygshow på nyhetsfattig Farnborough-utställning

Årets Farnboroughutställning var den tjugoförsta i ordningen och ägde rum 5/9 - 11/9. Som vanligt uppgick antalet utställare till över 300 medlemmar av the Society of British Aircraft Constructors (S.B.A.C.). Royal Air Force visade upp sju olika flygplantyper i luften. Här följer några intryck från själva flyguppvisningarna - en annan artikel redogör för den statiska utställningen.

eller två på mindre fält. Helikoptrarna är i huvudsak baserade i Matadi, Leopoldville och Kamina.

Fritiden har hittills inte varit något problem för FN-svenskarna. Det har varit fullt upp att göra hela tiden, så det har inte blivit mycket tid utöver tjänsten. Förmodligen kommer så småningom någon slags rekreatjonsort att upprättas, i stil med vad som skett för Gazatrupporna, tror major Gyllensvärd. Några besvär med den inhemska befolkningen har man inte haft. En del svarta har anställts som mekaniker, chaufförer och boyar, men de måste ständigt övervakas, annars bara struntar de i arbetet rätt som det är och ger sig iväg.

Forts. på sid. 149.

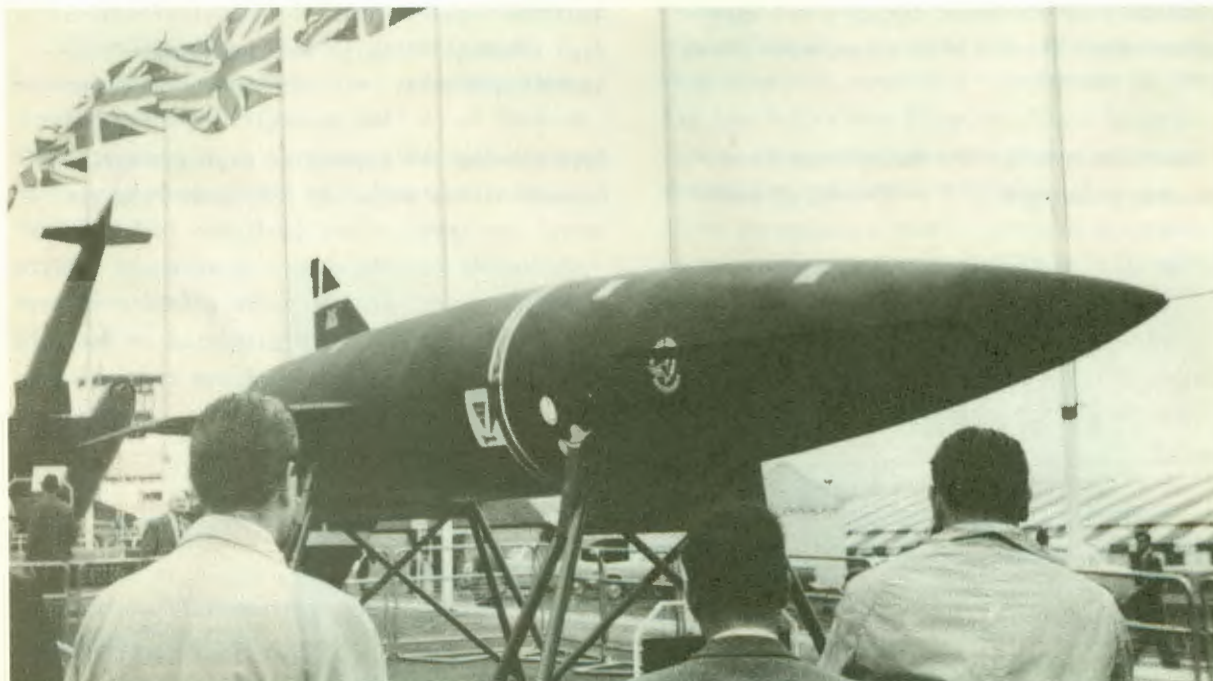
Vädret under utställningsveckan var blandat. Tisdagen var regnig och disig, onsdagen något bättre och slutet av veckan hade bra väder.

Flygprogrammet var mycket digert och upptog inte mindre än 33 olika nummer och närmare 60-talet flygplan. Varje uppvisning inleddes med en beredskapsstart av fyra V-bombare. Flygplanen stod uppställda vid banändan med stoppade motorer och besättningarna på plats. Markpersonalen fanns på motsatta sidan banan. En speaker ur RAF Bomber Command redogjorde först ingående för betydelsen av hög beredskap även inom det strategiska bombflyget samt för gången av en beredskapsstart. Han avfyra därpå ett signalpistolskott som ett tecken till publiken att startorder givits från Headquarters Bomber Command.

För att rättvist fördela gracerna mellan RAF:s tre typer av V-bombare lät man en typ representera Bomber Command varje dag. Den snabbaste starten: 1 min och 47 sek till dess alla fyra flygplanen var i luften hade Avro

Forts. på nästa sida

Blue Steel är en s k "Stand-Off-Bomb", en attackrobot, avsedd att bäras i V-bombarna Vulcan, Victor och Valiant.





Vulcan. Denna typ imponerade även i övrigt mest och visade mycket goda stigprestanda. Handley Page Victor och Vickers Valiant hade starttider på något över 2 min, en hög beredskap för att få fyra fyrmotoriga bombplan i luften.

DYGNSLÅNG HAVSÖVERVAKNING

Nästa nummer i programmet utgjordes av att en Avro Shackleton ur RAF Coastal Command kom in för landning. Speakern omtalade att detta flygplan varit ute på en rutinflygning och havsövervakning över Atlanten i 22 timmar och att man flugit cirka 6500 kilometer. En annan Shackleton startade sedan dagligen vid uppvisningarnas slut för att alltså återkomma nästa dag.

Den egentliga nyheten för Farnborough blev nästa start: Short S.C. I - VTOL-flygplanet

som vid förra årets uppvisningar fick avbryta sin start när uppvirvlande gräs blockerade luftintagen. I år lyckades man bättre, främst tack vare att varje start utfördes från en speciell plattform av metall, där jetstrålen från motorerna leddes in genom ett galler i plattformens mitt och pressades ut åt sidorna tillsammans med grus, sten och ev gräs. Trots denna mindre fältmässiga start gjorde flygplanet ett visst intryck då det flög omkring på låg höjd, stannade, vände runt och landade som en helikopter. I sin nuvarande utformning torde det dock få anses som ett rent experimentflygplan och som ett steg på vägen till mera avancerade VTOL-flygplan.

Nästa flygplantyp var ett STOL-flygplan: Scottish Aviation Twin Pioneer, ett tvåmotorigt transportflygplan med kort start- och landningssträcka.

Fyra Hunting Jet Provost ur Flying Training Command visade sedan upp ett mycket gediget



Short SC-1 t.v.
Bilden ovan:
Avro Vulcan.

program avancerad flygning. Man började i tätt ansluten fyrgrupp med röd rök och delade därefter upp sig i två rotar som något förskjutna i längdled utförde ett samtidigt synkroniserat avancerat program, avslutat med en samtidig "split-down".

BOMBARE I DRAKENLIKNANDE START

De följande numren utgjordes av civila och militära transportflygplan och helikoptrar i standardmässiga överflygningar utan några sensationella prestationer. Därefter följde en start med en Avro Vulcan B. Mk. 2 med starkare Olympus-motorer än i standardversionen. Denna version har även större spännvidd och en extra radom i stjärten för elektronisk utrustning. Den skall kunna bära "stand-off-bombs" av typerna Blue Steel och senare Skybolt. Stigningen efter start var mycket brant och liknade mest en start med Draken, men flygplanet var givetvis tomt och hade liten bränslelast. Sedan följde överflygningar av Gloster Javelin, De Havilland Sea Vixen, Folland Gnat Trainer, Hawker Hunter samt Blackburn Buccaneer - inga nyheter alltså och på det stora hela ganska lama uppvisningar där flygplanen bar full vapenlast.

Nästa nummer var RAF:s senaste jaktplan General Electric Lightning F. Mk. 1. Flygplanet är nu i tjänst vid 74. Squadron, baserat vid Coltishall i Norfolk samt undergår tjänsteprover vid Air Fighting Development Squadron tillhörande Central Fighter Establishment. Uppvisningarna med flygplanet omfattade dels enskild avancerad flygning samt en av dagarna förbiflygning av en fyrgrupp. Det mest fräppanta intrycket utgjordes av flygplanet höga landningsfart och långa landningssträcka trots utfälld broms-skärm. Liksom när det gäller vår Drakenutbildning avser man vid Coltishall installera en Lightning-simulator för såväl grundläggande som taktisk utbildning på flygplantypen.

DE 18 BLACK ARROWS IMPONERADE

Det som utan tvekan rent uppvisningsmässigt imponerade mest var det program som genomfördes av den välkända 111. Squadron - "Treble

One" eller "Black Arrows" - med 18 Hawker Hunter F. Mk. 6 med Squadron Leader P.A. Latham som chef. Efter start och samling gjorde man looping med hela förbandet varefter uppdelning skedde i två grupper om 9 flygplan i varje. Därpå följde ett 9-minuters mycket väl samordnat program där alltid en av grupperna låg mitt framför åskådarna. Det hela avslutades med en gemensam "split-down" samt landning i ström med vartannat flygplan i höger- respektive vänstervarv.

Under varje manöver släppte man ut vit rök. Sammanhållningen var fullkomligt perfekt i varje läge under var och en av de tre dagarnas uppvisningar. Speciellt, imponerande var den första dagens uppvisning då programmet genomfördes i full utsträckning trots ett ihållande regn och dålig sikt. Förbandet, som är baserat vid Wattisham i Suffolk, gör i år sina sista uppvisningar med Hunter, nästa år skall det utrustas med Lightning.

Som ett allmänt intryck av flyguppvisningarna kan sägas att inget sensationellt gavs - vilket väl heller inte var väntat - men att vissa nummer var av toppklass och vittnade om en mycket hög utbildningsstandard hos RAF.

Engelsk flygindustri ställer om Koncentration mot färre projekt

Sedan föregående Farnboroughutställning har stora förändringar skett inom den engelska flygindustrin, speciellt beträffande de företag som tillverkar flygplan. Efter påtryckningar från regeringen har flertalet av de mindre och medelstora företagen gått upp i de stora koncernerna Hawker, British Aircraft Corporation och Westland. De Havilland existerar t ex inte längre som självständigt företag utan är en del av Hawker. Omställningsprocessen, som bl a innebär, att industrin skall koncentrera sig på ett mindre antal nya projekt, har varit svår, delvis beroende på att de statliga myndigheterna avsiktligt dröjt med att utlägga nya beställningar tills omställningen blivit genomförd. De flygplan som visades hade med ett undantag varit med föregående år. Nyheten var

Forts. på nästa sida



Hunter Trainer med extratank

Avro 748, ett passagerarflygplan från Hawkerkoncernen som sällar sig till den långa raden av flygplan, som skall ersätta DC-3 en gång. Det är ett tvåmotorigt turbopropplan med plats för 40 passagerare och mycket konventionellt utformat. Beträffande de tidigare välkända flygplanen fick besökaren tillfälle att studera hur de modifierats sedan föregående visningar. Det är påfallande många flygplan som försetts med virvelgeneratorer, i regel utformade som tunna rektangulära plåtar och placerade i flygriktningen nära vingfrankanten. De används för att förbättra strömningen över vingen vilket resulterar i bättre flygegenskaper. Förutom på praktiskt taget alla jakt- och bombflygplan återfanns de på trafikflygplanet Vanguard.

Den som inte visste det förut kunde konstatera, att på alla nyare versioner av Hawker Hunter har yttervingens korda förlängts framåt (sågtandvinge), vilket innebär, att Hawker har kopierat den modifiering som gjordes av SAAB på E- och F-versionen av flygplan 29.

Bellytank på P1-B



Ett flygplan, som genomgått många stora modifieringar är Drakens brittiska motsvarighet P 1 B Lightning. Vågar man hoppas att den nu visade med belly-tanken som standard är den slutgiltiga?

Till årets uppvisning av SC 1, det vertikaltstartande experimentflygplanet, hade Short skaffat en speciell startplattform av perforerad stålplank på en upphöjd ställning. Vid landningar kunde man använda den vanliga banan. Enda nyheten på SC 1 för året var att man försett det fasta landstället med strömlinjekåpor.

UTSTÄLLD MOTOR STORNYHET

Den kanske största nyheten på årets utställning fanns på motorsidan. Bristol Siddeley visade BS 53, en dubbelströmsmotor med 4 vridbara utloppsmunstycken. Omkring denna motor har Hawker byggt sitt nya flygplanprojekt 1127, ett vertikaltstartande attackflygplan, som sannolikt kommer att visas vid nästa års utställning.

EN NY ROBOT SEDAN 1959

De båda luftförsvarsrobotsystemen Bloodhound och Thunderbird demonstrerades av de förband som tagit dem i tjänst. I övrigt visades samtliga brittiska robotvapen varvid noterades att endast en robot kommit till sedan föregående år. Nyheten var Vickers pansarvärnsrobot Vigilant, ett verkligt enmansvapen som väger 20 kg komplett med transportbehållare och tillbehör.

TELETEKNISK UTRUSTNING

Den radarutrustning som visades var i huvudsak avsedd för det civila flyget, men hos Ferranti utställdes AIRPASS II, ett avancerat radarsikte som är en utveckling av det sikte som finns i P 1 B.

MARKEFFEKTFAKOSTER

En av de stora nyheterna på fjolårets utställning var markeffektfa-kosten, som flyger på

Forts. på sid. 137.

FRÄD:s Catalinor har gått ur tiden efter tretton års trogen tjänst

Erfarenheterna från andra världskriget visade med skärpa behovet av en organisation för att undsätta flygande personal, som av en eller annan anledning inte nådde fram till avsedd landningsplats. Förutom rent humanitära skäl tillkommer också ekonomiska och utbildningstekniska synpunkter samt den betydelse för stridsmoralen hos den flygande personalen som vetskapen om att inte bli lämnad åt sitt öde i ett fall av nöd innebär.

Flygvapnet organiserade först en mera provisorisk flygräddningsorganisation. En T 2 försågs med räddningsutrustning och en Do 24 inköptes. Denna hade för övrigt flugits till Sverige av en "avhoppande" tysk mekaniker.

1945 års försvarskommitté tog upp frågan om att organisera en flygräddningsgrupp, FRÄD, med placering vid F 2. Enligt det riksdagsbeslut, som följde, skulle FRÄD bestå av 5 flygplan och 6 besättningar samt erforderlig markpersonal. Detta skulle sålunda vara grunden till en organisation, som man av krigserfarenheterna funnit ytterst viktig och som borde finnas - trots den naturliga inriktningen att använda de militära anslagen till stridande enheter.

KANADENSISKA KRIGSVETERANER

År 1947 inköptes 3 st Catalinor (svensk typbeteckning Tp 47) från Canada, där de utfört

krigstjänst i form av ubåtsjakt och övervakningsflygningar under ca 3000 timmar vardera. Före leveransen genomgick flygplanen översyn och "avmilitäriserades", d v s vapen-, torped- och mininstallationer avlägsnades, trägolv, lastluckor, bårfasten etc installerades för att få planen lämpade för det nya verksamhetsfältet. Då detta arbete färdigställdes, flögs planen över till Sverige. Denna överflygning tog litet tid, då motorhaverier och sönderblåsta skevroder fördröjde här och var.

När den första Catalinan landade på Bromma flygplats den 21 december 1947 var den nästan en månad försenad. Från Bromma överfördes den till CVV för att förses med diverse svensk utrustning och för att få ett navigatörssum inrättat i utrymmet bakom förarplatsen. För att fälla torpeder, minor och bomber fanns i planets rent militära version utrustning i nosen för navigatören. Navigeringsutrustningen - pejlar, fjärrkompasser etc - sammanfördes nu på en plats, som även försågs med ut-

Forts. på sid. 152.



En Catalina "plumsar" i vattnet på F 2. Bilden ovanför: En islandning har just genomförts.

FÖFS i nya lokaler

Rapport från Herrevadskloster

På eftermiddagen måndagen den 22 augusti i år tog Förberedande Fältflygarskolan (FÖFS) sina nya lokaler vid Herrevadskloster i besittning för första gången. Efter en hektisk vecka hade byggnadsfirmorna med nöd och näppe lyckats hjälpligt färdigställa de för verksamheten oundgängliga utrymmena, nämligen elevförläggningarna i "Borgen" och i den byggnad, som tidigare kallats för "Kasernen", numera benämnd "Munken". I lektionssalshuset var 10 av 14 lektionssalar i användbart skick, men i övrigt var allt mer eller mindre obrukbart. Mycket var emellertid provisoriskt även i de färdigställda lokalerna, som ännu lukta- de av den färska oljefärgen och där hantverkarna fortfarande pysslade i vråna.

Arbetet med ombyggnad av Remontdepåns gamla lokaler hade endast pågått sedan januari 1960. Med hänsyn till arbetsobjektets omfattning och tidens knapphet var det inte på något sätt en överraskning för oss, att stora svårigheter skulle möta oss i form av halvfärdiga lokaler och en hel del provisorier.

Ett av de största problemen var och är fortfarande, att matsal och elevmäss inte kan användas utan att eleverna i dessa avseenden är hänvisade till F 5 ordinarie matsalar och mässar. För att lösa transportproblemet lånades 200 cyklar från armén. Sedan dess har det för eleverna blivit otaliga cykelturer i ur och skur mellan flottiljvaktens och Herrevadskloster, en sträcka på ca 2 km.



Lektionssals- och matsalsbyggnaden "Abboten" under ombyggnad. Tio lektionssalar göms under takfönstren.



Rast på skolgården

Alla hus, utom "Borgen", har en gemensam värmecentral belägen i ett av de gamla gråstensstallarna. Installationerna där drog mer och mer ut på tiden, och när så småningom en kallare väderleksperiod infann sig i slutet på september och början på oktober blev läget rätt besvärligt. Värmen i lektionssalarna kunde man hålla något så när draglig med hjälp av elektriska strålkaminer. För att tillgodose de många elevrummen med värme måste emellertid en annan utväg tillgripas. I hast anskaffades två små kokspannor, som anslöts på lämpligt ställe på den stora värmeslingan och genom intensiv eldning lyckades maskinchefen på F 5 hålla den värsta kylan borta från elevförläggningen "Munken". När äntligen värmecentralen provisoriskt kunde börja arbeta i slutet på oktober, över en månad efter eldningssäsongens början, hälsades detta med stor tillfredsställelse av alla.

Nu är de värsta svårigheterna överståndna. Av lektionssalarna är alla klara utom två fysiksalarna, där den omfattande inredningen orsakat viss fördröjning. Matsalen står inför sitt fullbordande och även elevmässen kommer inom en snar framtid att träda i funktion. Det som sedan återstår är gymnastiksalen och kanslihuset med lärarrum. I dessa byggnader är arbetet i full gång och man beräknar, att de skall vara inflyttningsklara i mitten på januari.

Det är klart, att de provisoriska förhållandena inneburit en inte oväsentlig påfrestning främst för eleverna men även för lärare och instruktörer och att arbetet i viss mån bli-

Forts. på sidan 138



Första vertikalstartande krigsflygplanet

Hawkers attackflygplan med VTOL-egenskaper visar - som väntat - en del ovanliga detaljer. Flygplanets motor är en Bristol Siddeley BS.53 dubbelströmsmotor (turbofan). Luftintagen har "klockform" och utloppsmunstyckena - fyra till antalet - kan rikta jetstrålarna bakåt för normal flygning och nedåt för VTOL.

Landstället är av tandemtyp med infällbara stödhjul i vingspetsarna. Genom att huvud- och nosställ fälls in i kroppen har inga öppningar behövt göras i vingen som därigenom kunnat göras lättare.

ENGELSK FLYGINDUSTRI STÄLLER OM. KONCENTRATION MOT FÄRRE PROJEKT

Forts. från sid. 134.

en luftkudde nära marken. Den saknades i år och omnämndes endast i en broschyr. Troligtvis kommer den igen till nästa år i en förbättrad version.

Efter utställningen har det från skilda håll framförts önskemål om att även flygplan och utrustning som ej till 100 % är brittiska skall visas vid kommande Farnborough-utställningar. Det skulle t ex innebära att flygplan 35, som ju har en motor av brittisk konstruktion kunde visas. Tanken som ligger bakom detta är att man måste bredda underlaget för att kunna visa fler nyheter varje år, eljest kommer Farnborough att förlora i intresse för eventuella köpare av flygplan och flygmateriel. Avsikten med en utställning som denna är ju framför allt att sälja brittiska flygindustriprodukter på export, vilket också framgår av det stora inslaget utlänningar som hörsammat inbjudan till årets utställning.

Då Hawker inte velat kommentera bilderna måste en närmare beskrivning bli mer eller mindre sanna gissningar. För vertikalflygning måste ett styrsystem enligt reaktionsprincipen finnas. Det är dock svårt att avgöra hur detta är arrangerat. Troligen finns utblåsningmunstycken under nosen och i kroppens bakkant i nivå med höjdrodret. De används för styrning i loopingplanet men kan eventuellt även vrida flygplanet i girplanet. På bilden anar man också munstycken i vingspetsarna avsedda för manövrering i rollplanet.

Motorns dragkraft är ungefär 7000 kp. För att undvika besvärande gyralkrafter drivs inre och yttre kompressorerna åt motsatta håll.

Endast några få data har hittills offentliggjorts:

Spännvidd	7,4 m
Längd	12,6 m
Pilform	35 grader

Det ryktas om att P.1127 endast kommer att beställas i en liten serie för att ge RAF erfarenhet av förbandstjänst med VTOL-flygplan.

Bilden ovan: Vid de första flygproven som endast omfattar vertikalflygning har alla umbärliga detaljer såsom pitotrörsbommen i nosen, landställsluckor m m bortmonterats. Inte ens radio lär ha funnits, ty sladden till högra vingspetsen är avsedd för telefonförbindelse med föraren.



En representant för Bristol lämnar över den första roboten till chefen för FR, kaptan J Persson.

Första luftförsvarsroboten installerad

Såsom nämnts tidigare, i UFL nr 5 1959, har Sverige inköpt ett antal luftförsvarsrobotar av typ Bristol "Bloodhound", vilka placerats vid försöksförband vid Lv 3 och F 2. Inom flygvapnet kommer "Bloodhound" att utprovast vid den nyinrättade Försöksanläggning för robotändamål (FR), som är under uppbyggnad vid F 2 både personellt och materiellt.

Utvecklingen på luftförsvarets område har på senare år gått mycket snabbt. Det är kanske framför allt framstegen inom elektroniken, som har möjliggjort införandet av nya vapen och hjälpmedel på detta område. Ett av dessa nya vapen är luftförsvarsroboten.

För att en luftförsvarsrobot med framgång skall kunna bekämpa ett mål fordras inte bara själva "projektilen". Bakom denna ligger ett invecklat stridslednings- och eldledningssystem, på vilket det beror, om roboten skall träffa rätt mål i rätt ögonblick på rätt plats. Detta system måste även rymma möjligheter för koordination och målfördelning mellan jakt, luftvärn och luftförsvarsrobot. Hithörande problem jämte tekniska noggrannhetsmätningar och underhållsstudier kommer att studeras vid FR.

Installationen har nu framskridit så långt att en stor del av datasystemet kommit på plats. Den 2 juni 1960 var en i viss mån historisk dag för svenska flygvapnet. Då placerades nämligen den första luftförsvarsroboten i landet på sin plats på startlavetten. Det var ett

stolt ögonblick när chefen för FR, kaptan Persson, kunde öppna de ventiler, som lyfter roboten från laddnings- till utskjutningsläge. Installationen leds av engelska specialister från Bristol, Ferranti m fl företag. Vidare medverkar svensk arbetskraft från centrala verkstäder och civila firmor. Kontrollen utförs av specialutbildad personal från flygvapnet och luftvärnet. Av denna något heterogena samling har bildats arbetslag, som med entusiasm gripit sig an dessa nya och visserligen komplicerade men mycket intressanta arbetsuppgifter. Installationsarbetet kommer att fortgå ännu en tid och därefter vidtager själva studiet av vad det innebär, att luftförsvaret utökats med ytterligare ett vapen, luftförsvarsroboten.

FÖFS I NYA LOKALER
Forts. från sid. 136.

vit lidande. Glädjande nog har man emellertid inte kunnat konstatera någon allvarlig misstämning eller vantrivsel på något håll. De utmärkta elevförläggningarna, där eleverna ligger två till tre i varje rum, de vackra omgivningarna och den löftesrika bilden av hur allt kommer att bli, när det en gång blir färdigt har överskuggat de tillfälliga olägenheterna. Alla är nog överens om att skolan på sin nya förläggningsplats kommer att få idealiska förhållanden för ett framgångsrikt arbete.

Med Lansen till Danmark

Under fyra brittsommardagar gästade ett Lansenförband - sammansatt av en grupp ur vardera F 6, F 11 och F 17 - broderlandet Danmark. Flygningen leddes av överstelöjtnant Svensson, F 6, och genomfördes med 8 st A 32, 4 st S 32 och ett transportflygplan Tp 79. Sammanlagt deltog 44 man tillhörande olika personalkategorier. Efter gemensamma genomgångar under fredagen startade förbandet från Halmstad lördagen den 10 sept.

Första värdbas var Vaerlöse, ca 20 km NW Köpenhamn. Flygningen dit gick på ca 200 m höjd under ett uppsprickande stratustäcke. Den låga molnhöjden omöjliggjorde tyvärr den planerade överflygningen över Köpenhamns centrum.

Efter en mottagningsceremoni, där vi hälsades välkomna av chefen för flygstationen, oberst Nielsen, och sedan vi inkvarterats i moderna förläggningar följde en kort sightseeingtur på området, innan det mer officiella programmet tog vid. Basen är delad i två lägerområden. Ett alldeles nytt och ett från tiden före och kring andra världskriget. Kontrasten mellan det gamla och det nya var tjugande. På det moderna området fanns förläggningar av enplanstyp utspridda på en mjukt böljande gräsytta och här och där en liten glittrande damm med näckrosor eller några lövträd. Det äldre området var av mer konventionell typ med kaserter och mässar väl inpackade i lummig grönska.

Oberst Nielsen, chefen för Vaerlöse flygstation hälsar de svenska flygarna välkomna. På bilden t.h. är flygnavigatör Holm och fältflygare Norlund (F 11) på besök vid Fredriksborgs slott.

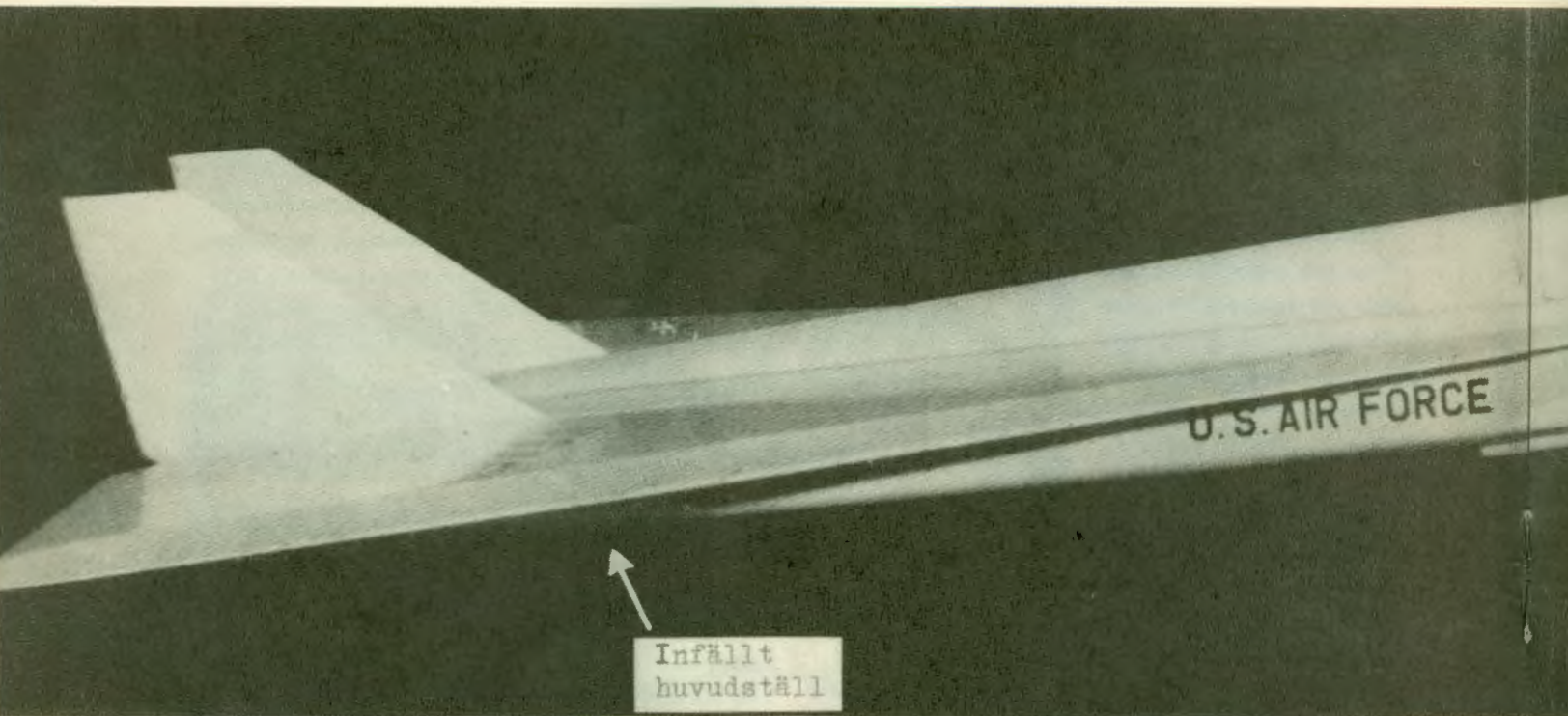
Efter lunch på respektive mässar följde kransnedläggning vid flygmonumentet på Christianshavn. Litet senare på eftermiddagen var vi alla inbjudna till mottagning på svenska ambassaden, där vi under ambassadrådet Wolins värdskap fick tillfälle bekanta oss med bl a danska flygare. Flera av oss återsåg här för första gången sedan krigsåren kamrater ur danska flygvapnet, som 1944-45 tjänstgjorde vid våra flottiljer.

Dagen avslutades med supé och dans på danska flygvapnets mäss i Vedbaeck. Här knöts ytterligare kontakter mellan svenskar och danskar, även om många tvingades ta engelska till hjälp, när språksvårigheterna blev för stora. Kvällen slöts i det danska gemytets tecken fram på småtimmarna.

Söndagen den 11 sept var solig med över 20° varmt, alltså ett riktigt önskeväder för den arrangerade utflykten på norra Själland. Efter en vacker tur i buss genom de solbelysta bokskogarna, där köpenhamnarna kopplade av med en kopp i det gröna, nådde vi Fredriksborgs slott i Hilleröd. Dess röda tegelmurar speglade sig i det lugna gröna vattnet i vallgraven. Ett drömmotiv för färgfilmsintresserade. Slottet, som byggdes på 1600-talet av Kristian IV, är numera ett nationalmuseum, där tavlor belysande dansk historia och konsthistoria finns samlade. Besöket här var utomordentligt intressant. Den kvinnliga guiden,

Forts. på sid. 150.

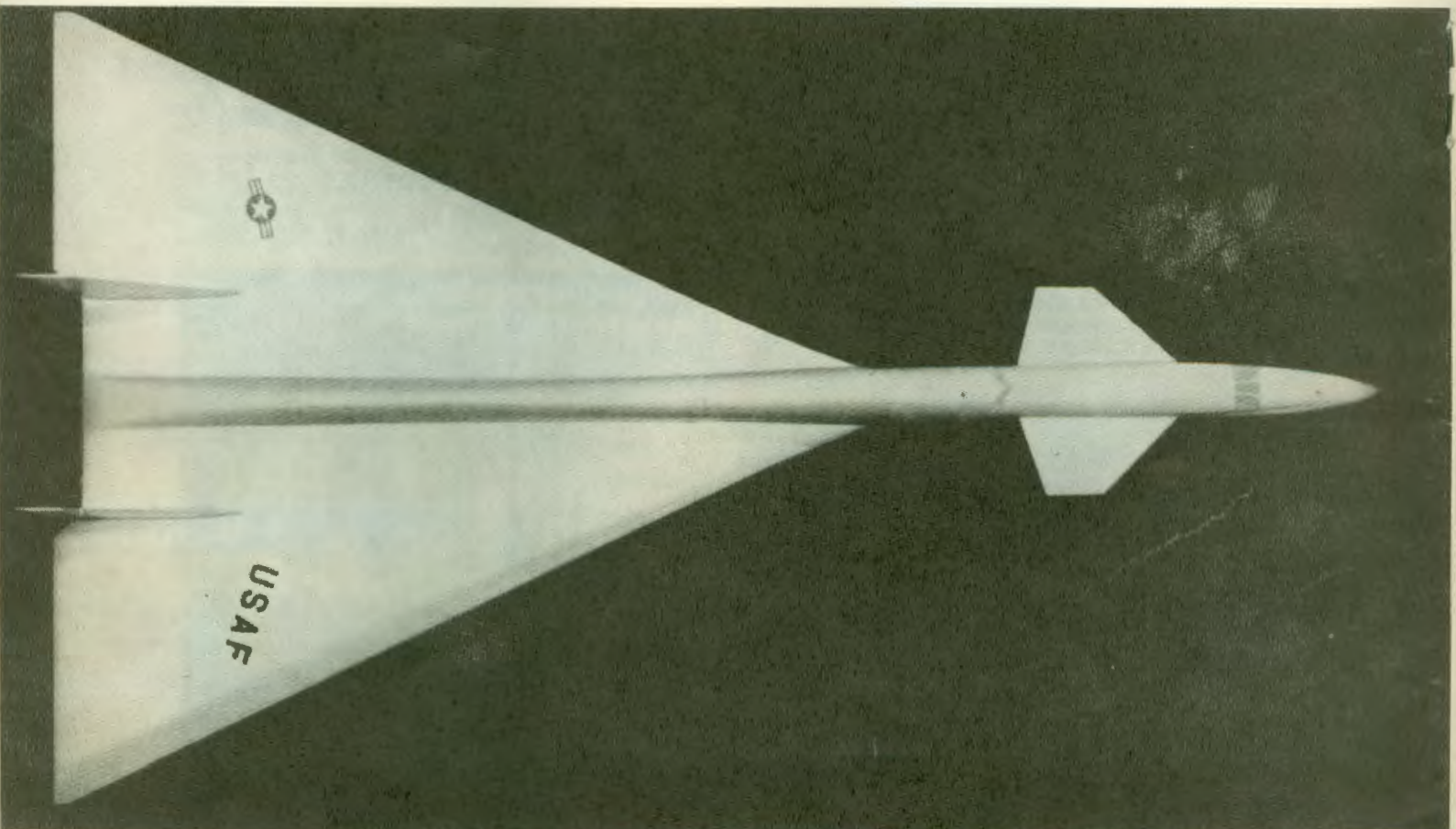


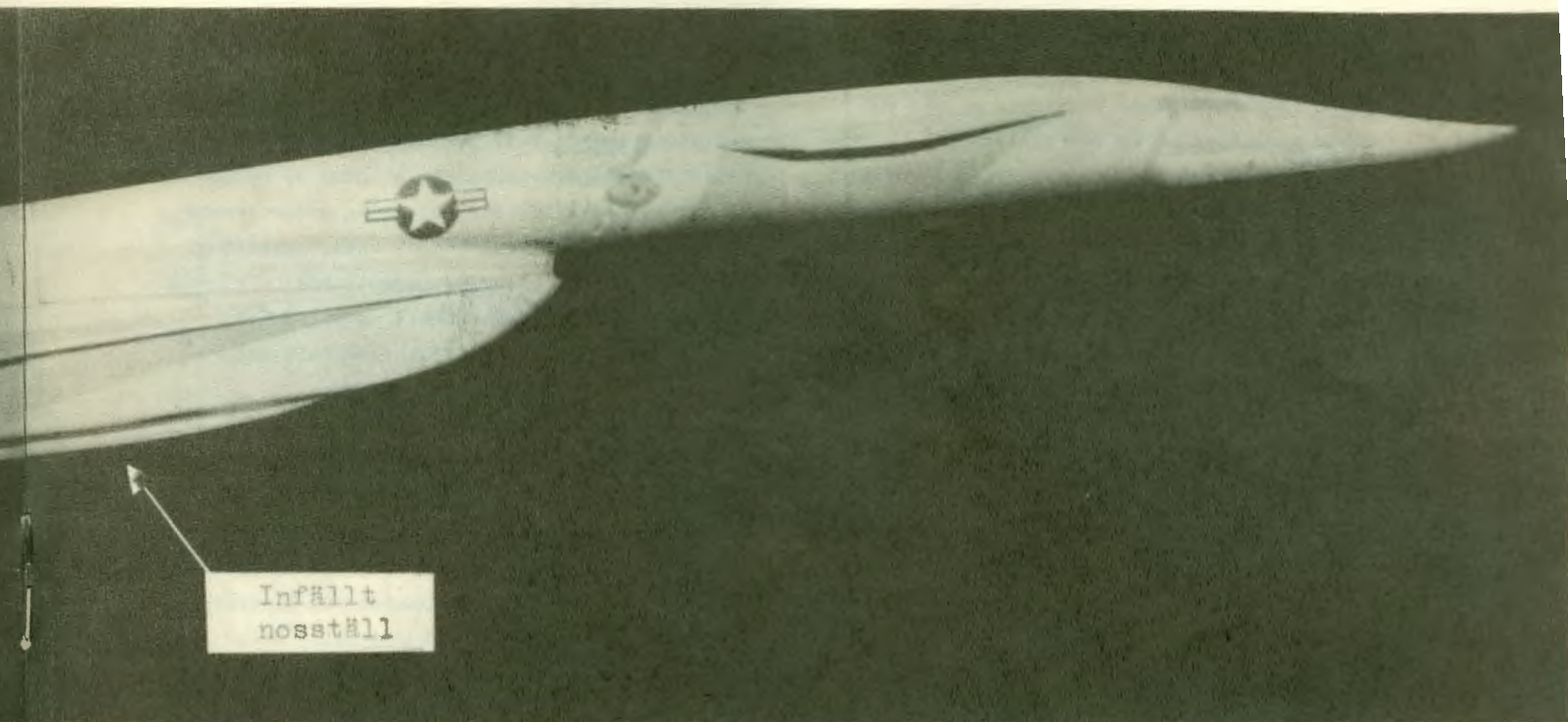


De första fotona av B-70 i modell

Bilden ovan: Vingprofilens brutna översida framgår tydligt. Vid Mach 3 ger den elliptisk lyftkraftsbelastning, både i spännviddsled och kordled, vilket är en förutsättning för god aerodynamisk effektivitet. Landstället har boggier både i huvud- och nosställ. Samtliga hjul är inbördes lika för att minska reservdelsproblemen.

Bilden nedan: B-70 har föreslagits bli det första atomdrivna flygplanet. Reaktorn skulle placeras omedelbart framför fenorna, d v s långt bak. Avståndet till besättningen blir då c:a 30 meter, vilket medverkar till att effektivt lösa strålskyddsproblemen.





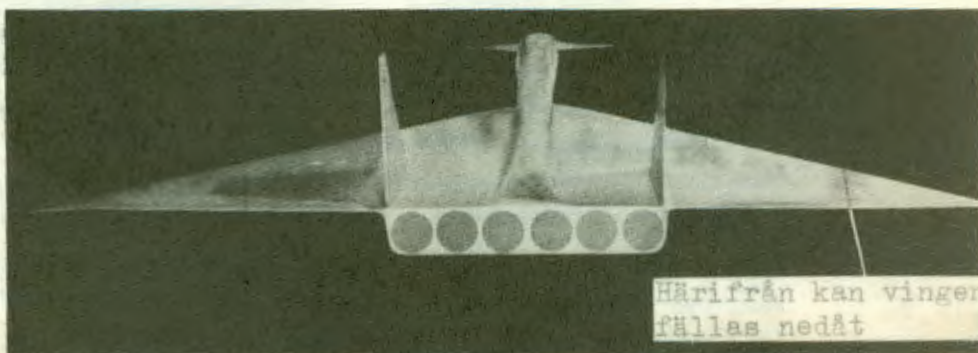
Infällt
nosställ

(Aviation Week 27/6 1960)

Amerikanska flygvapnets kommande bombplan, North American B-70 visas nu i modell. Projektet har varit föremål för häftiga ekonomiska strider. Anslagen som under sista året sänkts till ett minimum har åter ökats.

Flygplanet representerar något helt nytt och blir det första där man drar nytta av det vetande på konstruktionsområdet som de senaste åren samlats inom USAF, NASA, universiteten och industrin. Farten - även marschfarten - blir Mach 3.

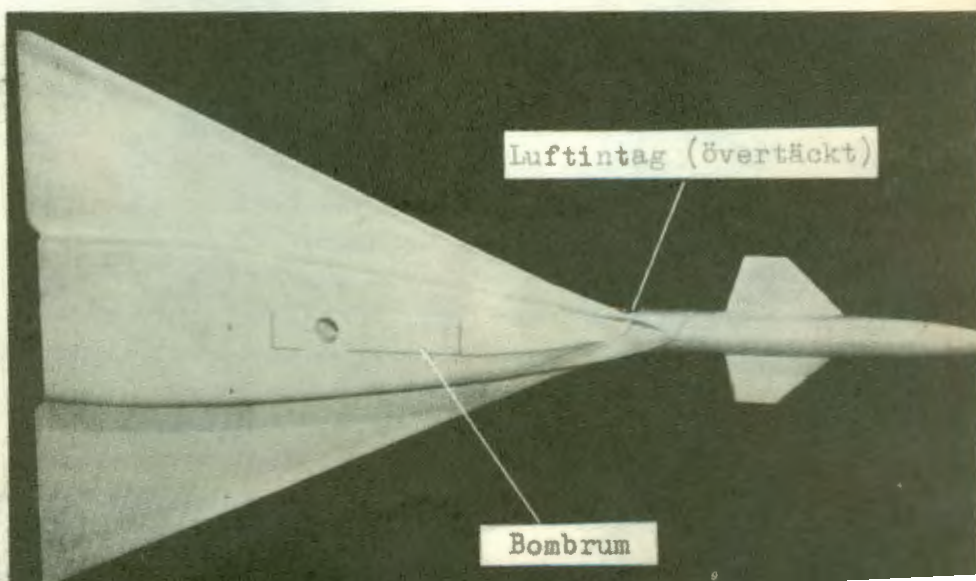
Utformningen visar många anmärkningsvärda drag. Stabilisatorns placering framför vingen ger bättre stabilitet genom stort avstånd från flygplanets tyngdpunkt. Vingspetsarna kan fällas ned några tiotal grader för att ge bättre lyftkraft. Genom uppbyggnaden enligt "sandwich"-principen kan en mycket jämn yta erhållas för att minska friktionsmotståndet.



Härifrån kan vingen
fällas nedåt

Övre bilden visar att ytregeln i viss mån tillämpats. Sex General Electric J93-motorer svarar för framdrivningen. Deras utblåsningsdelar upptar nära en tredjedel av spännvidden.

Nedre bilden: Det stora luftintaget rymmer bombrum och landställ.



Luftintag (övertäckt)

Bombrum

VÄDRET SOMMAREN 1960

Efter fjolårets varma och torra sommar var många inställda på en fin semester-sommar även i år. Juni månad började också med relativt vackert väder, som kulminerade med en solig och varm midsommar över hela landet. Därefter slog vädret om och regnperioderna avlöste varandra under så gott som hela sommaren. I vissa landsdelar har jordbrukarna fått vidkännas omfattande skörde-skador och semester-glädjen förstördes för många.

Studeras först sommaren's nederbörd (fig 1) finner man, att hela landet med undantag av den nordligaste delen av fjällområdet, fått mer regn än normalt. Största sammanlagda nederbördsmängderna har uppmätts i Jämtland och Härjedalen, där mer än 200 % av normal mängd noterades. Mest fick Sveg, där sammanlagt 406 mm uppmättes. Ett annat område med mer än 200 % av normal regnmängd utgjorde östra Södermanland. Ungefär halva landet fick mer än 150 % av normal regnmängd.

Det ständiga regnandet gjorde att marken inte fick tillfälle att torka, vilket försvårade eller hindrade skördearbetet med jordbrukets

Fig. 1
Nederbörd juni - augusti 1960 i procent av normal nederbörd.

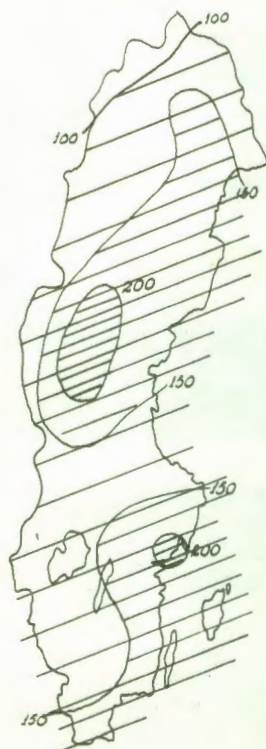


Fig. 3
Solskenstid juni - aug 1960 i procent av normal solskens-tid.

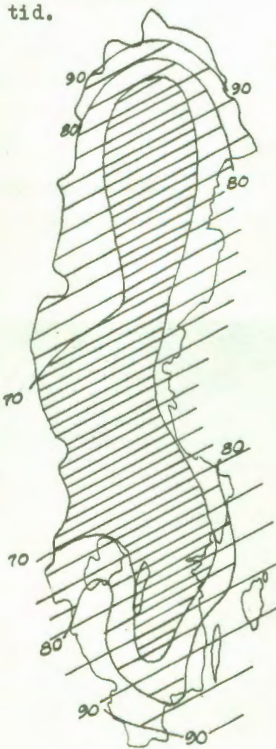
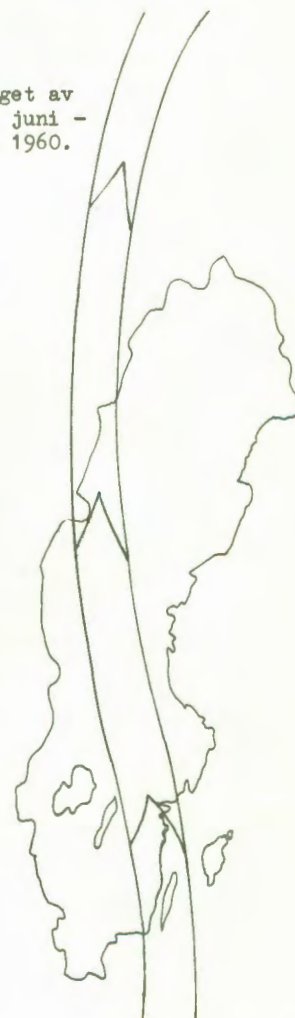
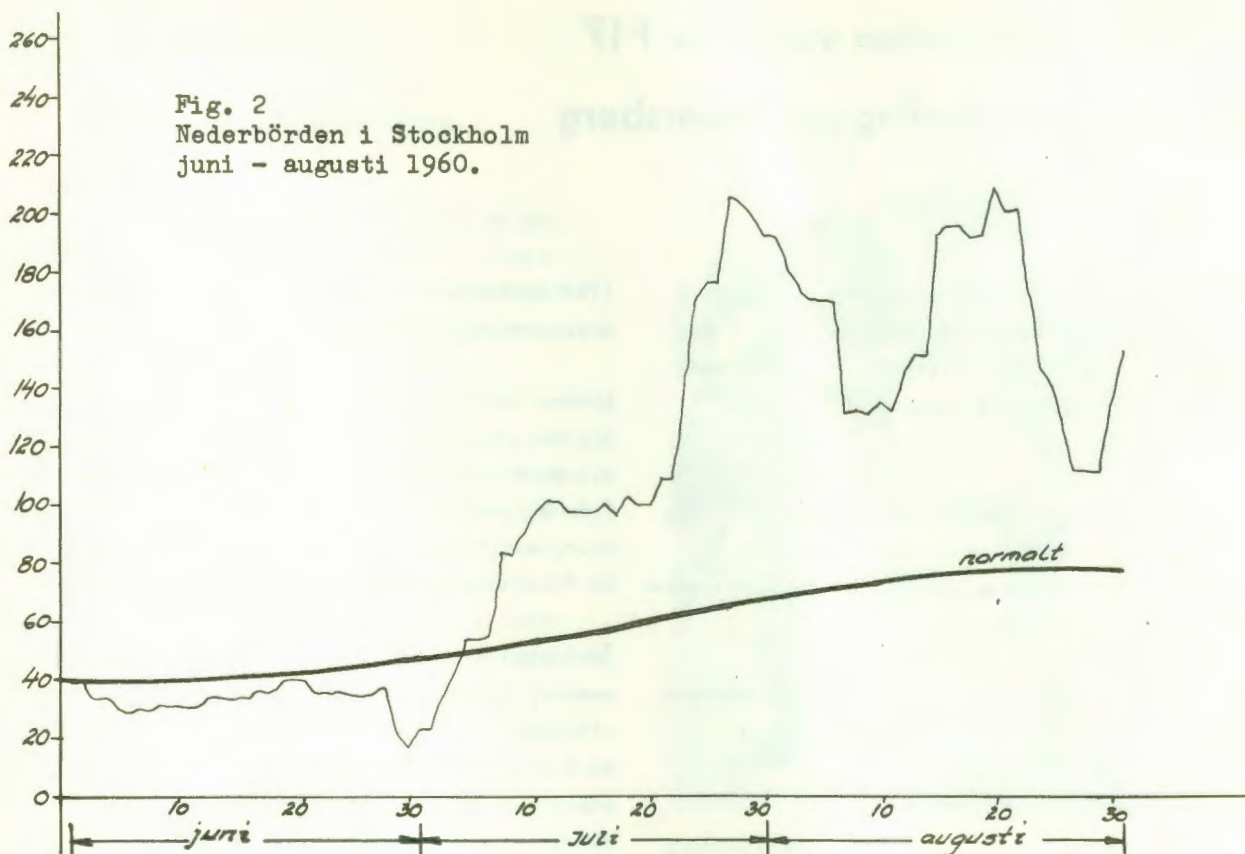


Fig. 4
Medelläget av "jeten" juni - augusti 1960.



tunga maskiner. Fig 2 ger ett mått på detta vattenöverskott. I figuren har den sammanlagda nederbördsmängden i Stockholm under de senaste 30 dagarna angivits för varje dag under sommaren. Efter att ha legat något under normalt värde i juni stiger kurvan brant uppåt i början av juli och mer än dubbla normalvärden noteras dels i slutet av juli och dels under senare hälften av augusti.

Ytterligare en bild av sommaren's väder ger fig 3, som visar fördelningen av antalet solskenstimmar i procent av normala förhållanden under tiden juni-augusti. Av figuren framgår, att ingen del av landet uppnådde 100 %. Största procenttalen uppmättes i sydvästra Skåne och i nordligaste Norrland, där mer än 90 % av normalt antal timmar uppmättes. Studerar man de enskilda månaderna, finner man emellertid, att under juni uppmättes över 100 % längs Götalands och Svealands ostkust samt över hela sydvästra Götaland. Det mulna vädret under juli och augusti drog sedan ned procenttalen till de värden, som fig 3 ger. Större delen av inlandet fick mindre än 70 % av normala antalet solskenstimmar.



Vädret på vår breddgrad bestäms till största delen av de störningar, som bildas på den sk polarfronten, vilken utgör en lutande gränssyta mellan tropikluften i söder och polarluften i norr. I samband med polarfronten uppträder de sk jetströmmarna som löper mer eller mindre permanent runt jorden. De ligger i allmänhet på omkring 9 km höjd rakt över polarfrontytans skärning med den topografiska yta, där trycket är 500 mb, d v s ofta längs de banor i vilka frontsystemen rör sig. Jetens medelläge ger således en ganska god bild av regnområdenas genomsnittliga banor. Fig 4 visar jetens medelläge under högsommaren 1960. Den passerar såväl över nederbördsmaximet i sydöstra Svealand som över maximet omkring Östersund.

De återgivna kartorna över nederbörd och solskenstid ger ej en helt rättvisande bild av sommarens väder. Således framgår inte, att norra Norrland fick en längre period med vackert väder i juli. Det var varm och torr luft från Ryssland, som utbreddes sig över denna landsdel. Klimatologiskt brukar dagar med maximitemperatur över $+ 25^{\circ}$ C kallas "sommardagar". Nedanstående tabell visar antalet sommardagar på ett antal platser i landet.

Plats	Juni	Juli	Augusti	Hela sommaren
Haparanda	2	7	1	10
Stockholm	7	2	2	11
Göteborg	3	1	2	6
Malmö	5	1	3	9

Tabellen anger att de flesta sommardagarna under juli inträffade i norra Norrland, där temperaturer på $+ 30^{\circ}$ C uppmättes flerstädes. För landet som helhet avtog antalet sommardagar gradvis från juni till augusti.

Slutligen skall framhållas, att man med hänsyn till de ständiga växlingarna av vädret från dag till dag men även från år till år i vårt land inte enbart kan betrakta de klimatologiska medeltalen som mått på ett för oss normalt klimat. Till varje medeltal måste fogas en tillåten standardavvikelse, och det är först när de uppmätta värdena faller utanför dessa gränser, som man kan tala om onormala förhållanden. Man får således finna sig i att betrakta ganska stora skiljaktigheter i vädret från det ens året till det andra som fullt normala. De stora nederbördsavvikelserna på mer än 100 % från medelvärdena, som vi i år har haft på en del platser, är dock betydligt större än standardavvikelsen. Även en avvikelse på 50 % är ovanlig.

Årets gruppfälttävlan vanns av F17

Jämn och bra tävling vid Rosersberg

Flygvapnets gruppfälttävlan för värnpliktiga i markstridstjänst ägde i år rum den 1 och 2 september och var liksom under de närmast föregående åren anordnad vid Infanteriskjutskolan i Rosersberg.

I tävlingen deltog från varje förband (F 1 till F 18 och F 21) en grupp om ett underbefäl (trupp utbildare) som gruppchef och 9 värnpliktiga, varav en i reserv.

Tävlingen, som båda dagarna gynnades av vackert väder, omfattade följande tävlingsmoment:

exercis,
teoretiskt prov i SUF m m,
ABC-skydd,
terränglöpning med hindertagning och stridsförflyttning,
handgranatkastning,
avståndsbestämning,
kartläsning från stationspunkt,
sjukvårdstjänst,
min- och förstöringsarbeten,
skol- och fältskjutning samt
stridsskjutning i grupp under dager och i mörker.

(Tävlingsmomenten anslöt sig till utblidningskraven enligt BMU:vp1).

Liksom vid föregående årens tävlingar visade det sig även nu, att de tävlande grupperna i allmänhet var mycket jämbördiga. Det blev redan från början klart, att striden om det vandringspris, som chefen för flygvapnet år 1958 uppsatte för denna gruppfälttävlan, skulle bli hård.

Åskådarna - sammanlagt drygt hundratalet officerare, underofficerare och underbefäl (trupp utbildare) från de tävlande förbanden - åsåg de olika tävlingsmomenten med stort intresse och kunde genom studium av tävlingsresultaten, som efter hand anslogs vid sekretariatet, följa de olika gruppernas kamp om tätplatserna.

F 8-LEDNING FÖRSTA DAGEN

Sedan första tävlingsdagens moment under dager genomförts, hade F 8gruppen tillkämpat sig en knapp ledning före F 13-gruppen. Ordningsföljden mellan de närmast därefter följande grupperna framgår av tabellen.

Forts. på sid. 146.

F 17 segrande lag i gruppfälttävlan 1960.



Jaktflygets tävling i raketskjutning

Den årliga tävlingen för jaktförband om generalmajor Ramströms vandringspris i raketskjutning genomfördes den 20 oktober 1960. I år stod F 4 som arrangör och skjutningarna ägde rum mot F 4 skjutmål på Bynäset.

Raketskjutning mot mål på marken hör ju inte till huvuduppgifterna för jaktflyget men under ett krig kan det bli nödvändigt att jakten sätts in även på sådana uppdrag för att förstärka attackflyget. För att stimulera jaktflygarna till viss attackflygning satte också general Ramström upp sitt vandringspris. Före årets tävling hade F 3 och F 4 vardera en inteckning.

Vid årets skjutningar var vädret hyggligt med ca 350 meter i tak och med 40-50 km sikt. Det blev inte några större förändringar i vädret från det tävlingen började till det sista raketen skjutits, varför startordningen av denna anledning inte innebar någon orättvisa.

Tävlingen blev mycket spännande med F 3- och F 4-förarna som huvudagerande. Tvåmannalaget från F 3, som bl a innehöll den slutgiltige individuella segraren löjtnanten Eriksson, ledde lagtävlingen ännu när den siste skytten började sina anfall. Denne - löjtnant Johnson från F 4 - lyckades emellertid få sina rakter att ligga så nära målet att han räddade

dels en tredjeplats individuellt åt sig själv dels lagseger till F 4. På andra plats individuellt placerade sig kapten Nordenström, F 4.

F 4 vann lagtävlingen. Kapten Nordenström och löjtnant Johnson mottar lagpokalen ur generalmajor Ramströms hand. Bilden överst: Den segrande F 4-duon, som individuellt kom tvåa och trea.



Lagtävling:

1. F 4 inteckning i generalmajor Ramströms vandringspris.
2. F 3
3. F 15
4. F 10

De bästa individuella resultaten:

1. Löjtnant Eriksson, F 3
2. Kapten Nordenström, F 4
3. Löjtnant Johnson, F 4
4. Löjtnant Osmund, F 15
5. Fältflygare 1.gr Ellneby, F 13
6. Förste fältflygare Johansson, F 15



Canberras ersättare flyger våren 1963

(Aviation Week 17/10 1960 m fl)

Det brittiska flygplanprojekt som kallas T S R-2 har nu blivit en realitet så till vida att en förserie har beställts. Huvudsaklig tillverkare blir Vickers-Armstrong, men även English Electric skall delta i fabrikationen. Första flygningen planeras till våren 1963 och förserien skall komma i förbandstjänst 1965.

T S R betyder Tactical Strike and Reconnaissance, vilket direkt anger avsikterna med flygplanet. Det skall ersätta Canberra för attack och spaning. Man har också talat om att T S R-2 skulle användas som vedergällningsvapen liksom V-bombarna. I varje fall kommer beväpningen att omfatta raketerna "Blue Steel" som har en räckvidd på omkring 400 kilometer.

ALLSIDIGHETEN

Även om T S R-2 icke betraktas som jaktplan följer man de moderna principerna "enhetsplan" och "flygande robotplattform". I beväpningen ingår sålunda även jaktrobotar, men flygplanet skall också kunna insättas för arméunderstöd. T S R-2 har alltså - liksom vårt eget "flygplan 37" - omfattande och vitt skilda uppgifter.

De ursprungliga kraven innebär högvärdiga prestanda på alla höjder och möjligheter att operera från små fält. Farten på hög höjd blir troligen omkring Mach 2 och på lägsta höjd ungefär ljudfart. Över huvud taget ägnas stor uppmärksamhet åt flygplanets möjligheter att uppträda på lägsta höjd, vilket är föranlett av det taktiska kravet att undgå radarupptäckt och fientlig motverkan. En navigerings- och markföljningsutrustning hjälper föraren att hålla reda på sitt läge samtidigt som flygplanet följer terrängens konturer på lägsta höjd. T S R-2 måste med tanke på att det skall operera från primitiva fält om 500 - 600 meters längd betecknas som ett STOL-flygplan.

Hur ser då detta flygplan ut om vilket så mycket har skrivits de sista åren, men som aldrig officiellt visats i bild? Av pressuppgifter och några offentliga uttalanden framgår, att

T S R-2 har mycket små vingar och följaktligen hög vingbelastning. Detta innebär, att flygplan och besättning blir mindre beroende av kytt vid hög fart på lägsta höjd. Å andra sidan rimmar små vingar dåligt med STOL-egenskaper, men detta lär ha lösts på ett annat sätt genom en "avancerad vingkonstruktion". Det skulle dock inte vara fråga om variabel pilform i likhet med projektet "Swallow". Landstället skall också bli något helt nytt. Troligen är det utformat med tanke på ojämnt och mjukt underlag på opermanentade baser.

Två motorer av typen Bristol Siddeley Olympus B 01.21 svarar för drivkraften. De har vardera 15 tons drakraft och är utrustade med ebk. Flygplanets vikt uppskattas till mellan 27 och 35 ton med hänsyn till att startprestanda antyder att dragkraften är ungefär lika stor som vikten.

FRAMTIDA FÖRBÄTTRINGAR

Uppgiften att aktionradien skulle vara ca 1600 kilometer får tas med den reservationen att det inte angivits om företaget då flygs på hög eller låg höjd, vilket ju har den största betydelse för bränsleförbrukningen.

Man har redan ställt i utsikt att T S R-2 skall kunna förbättras så småningom och man överväger möjligheten av en utveckling till VTOL omkring 1970. T S R-2 är det andra STOL-VTOL-projektet för operativt bruk i Storbritannien. Hawker P-1127 med Bristol Siddeley BS-53 väntas flyga före nyåret 1960-61.

Såväl amerikanska flygvapnet som NATO i övrigt följer med stor uppmärksamhet utvecklingen av T S R-2 som torde utgöra svaret på NATO-styrkornas önskemål angående nästa "generation" av flygplan för taktiskt bruk.

ÅRETS GRUPPFÄLTÄVLAN VANNS AV F 17
Forts. från sid. 144.

Bästa resultat i de tävlingsgrenar, som genomfördes under första tävlingsdagen, uppnåddes av följande grupper:

exercis och fältskjutning: F 11,
teoretiskt prov i SUF m m: F 6,
skolskjutning (precisionsserie) och hand-
granatkastning: F 21,
ABC-skydd: F 17,
terränglöpning med hindertagning och
stridsförflyttning: F 4,
avståndsbestämning: F 13,
kartläsning från stationspunkt: F 9.

Under förnatten mellan de båda tävlingsdagarna
prövades gruppernas förmåga i stridsskjutning
i mörker. De bästa resultaten uppnåddes av
grupperna ur F 5, F 15 och F 13. Efter detta
tävlingsmoment tog F 13-gruppen ledningen.
Ordningsföljden mellan de närmast följande
grupperna framgår av tabellen.

Under andra tävlingsdagen fortsatte den jämna
striden sedan de tävlande vilat ut i sin bi-
vackförläggning. De bästa resultaten i de fyra
första tävlingsmomenten denna dag uppnåddes
av följande grupper:

skolskjutning (figurserie): F 21,
sjukvårdstjänst: F 4, F 6, F 8 och F 9
(samma poäng),
fältskjutning (med påtagen skyddsmask: F 2,
min- och förstöringsarbeten: F 12, F 14,
F 15 och F 17 (samma poäng).

Sedan dessa tävlingsmoment genomförts, hade F 8-
gruppen på nytt intagit tätplatsen, närmast
följd av F 17-gruppen. F 14-gruppen, som efter
första dagens tävlingar legat på sextonde plats,
hade nu gått upp till elfte plats. Poängskill-
naden mellan det stora flertalet tävlingsgrup-
per var fortfarande inte större än att vilken
som helst av dem hade goda möjligheter att se-
ra.

SISTA MOMENTEN AVGÖRANDE

De två sista tävlingsmomenten, som omfattade
stridsskjutning i grupp, blev avgörande för
tävlingsutgången. I denna tävlingsgren vann
F 17-gruppen en klar seger, närmast följd av
grupperna ur F 4, F 11, F 14, F 12 och F 8.

Slutresultatet (med de tio bästa grupperna re-
dovisade) framgår av tabellen nedan.

Segrare i årets gruppfälttävling blev sålunda
F 17, närmast följt av F 8. Dessa båda flottil-
jer har även vid de närmast föregående årens

gruppfälttävlingar varit bland de främsta. Så-
lunda placerade sig F 8 år 1958 på tredje plats
och vann tävlingen år 1959, under det att F 17
år 1957 belade tredje, år 1958 femte och år
1959 andra plats.

Ord- nings- följd	Efter 1. dagens da- germoment	Efter strids- skjutning i mörker	Efter 2. dagens fyra första moment	Slut- re- sul- tat
1	F 8	F 13	F 8	F 17
2	F 13	F 8	F 17	F 8
3	F 18	F 17	F 13	F 4
4	F 6	F 18	F 3	F 13
5	F 17	F 5	F 6	F 14
6	F 4	F 3	F 5	F 11
7	F 3	F 6	F 2	F 12
8	F 21	F 4	F 18	F 5
9	F 12	F 9	F 9	F 3
10	F 5	F 7	F 7	F 6

En särskild eloge bör ges F 14-gruppen, som un-
der andra tävlingsdagen kämpade sig fram från
sextonde plats till en förnämlig femteplace-
ring.

I de tävlingsgrenar som förekom, visade de täv-
lande - med enstaka undantag - tillfredsstäl-
lande och i många fall mycket goda kunskaper
och färdigheter. Den genomgående goda vilja att
göra sitt bästa, som de tävlande ådagalade, var
erkännansvärd.

Ett särskilt erkännande bör slutligen ges åt
tävlingsledaren, kapten Axelström, och honom
underlydande funktionärer ur FCS för omsorgs-
fullt planlagda och trevligt genomförda täv-
lingsmoment.

Frankrikes militära femårsplan

Det mest anmärkningsvärda i franska regering-
ens femårsplan för försvarets materiel är
tillkomsten av en fristående styrka av attack-
flygplan utrustade med kärnvapen.

Planen löper från januari 1960 till januari
1965 och är avsedd att stödja följande mili-
tära åligganden:

- + Försvar av nationella franska intressen.
- + Tillgodoseende av särskilda krav på försvar i Afrika och på andra ställen inom franska väldet.

Forts. på sid. 149.

Rafflande Pistol-SM i Göteborg

Årets Pistol-SM hölls i Göteborg den 13 och 14 augusti. Att F 9 fick uppdraget att arrangera fältskjutningen var inte oväntat, då F 9 sedan mer än 15 år årligen arrangerar en av landets största pistolfältskjutningar - "F 9-träffen".

Årets F 9-träff blev därför också en tidig generalrepetition för SM. Vid båda tillfällena fungerade fanjunkare Eric Wählin som tävlingsledare och 1. vapenmästare Nils Persson som banläggare medan fanjunkare Ragnar Berggren svarade för tävlingssekretariatet.

Flygtekniker Ove Ahlström, F 1, lyckades med konststycket att placera 49 av de 50 skotten på rätt plats. Var titel och guldmedalj skulle hamna ansågs då helt klart. Men en stund senare fick också elektromästare Yngve Bosk, F 21, in 49 träffar.

Det måste således ske särskjutning om första och andra platsen med två representanter för flygvapnet som tävlande. Tävlingsledningen förelade de båda skyttarna en delikat särskjutningsuppgift; 6 skott i sex figurer fördelade i två målgrupper med 12 sekunders skjuttid. Stort publikt intresse med ordföranden i Svenska Sportskytteförbundet, generallöjtnant Ivar Backlund och C F 9, överste Åke Mangård i spetsen - skyttarna på plats och så - Eld! Vapenmästare Persson markerar första målgruppen: "tre träff för Ahlström, tre för Bosk". Andra målgruppen "tre träff



för Ahlström och (intensivt letande) två för Bosk". Ahlström var alltså mästaren.

Vid den efterföljande prisutdelningen i Konserthuset konstaterades, att F 1:s 3-manna-lag segrat i tävlingen mellan flygflottiljer om chefens för flygvapnet vandringspris, vilket överste Mangård överlämnade till de tre segerskyttarna: O. Ahlström, Å. Engström och O. Stavvind. F 18 belade andra platsen och F 21 tredje platsen.



FRANKRIKES MILITÄRA FEMÅRSPLAN
Forts. från sid. 147.

+ Fullgörande av franska åtaganden inom NATO.

Sammanlagt har 32.300 miljoner kronor avsatts för dessa ändamål. Den del av planen, som publicerats, omfattar dock bara de större programmen eller 13.250 miljoner.

Flygmateriel inköpes enligt följande:

1. 50 st Mirage IV för den nya kärnvapenstyrkan till en kostnad av 1.036 milj kr.
2. 270 st jaktplan för 1.833 milj.
3. 70 st skolplan för 62 milj.
4. 80 st lätta transportplan för 181 milj.
5. 50 st hangarfartygsbaserade jaktplan för 259 milj.
6. 27 ubåtsjaktplan Bréguet "Atlantic", som valts till gemensam typ för NATO. Kostnad 476 milj.
7. 220 helikoptrar för alla tre vapenslagen för 321 milj.

Utöver dessa order angående materiel för bemannat flyg avsätts 388 milj för studier av kärnvapenbärarnas och ubåtjaktstyrkornas problem. De sammanlagda utgifterna för större flygmaterielprojekt blir 4.563 milj kronor.

Atomvapenforskningen drar inte mindre än 4.144 milj, medan luftförsvargrobotar får 304 milj och utvecklingen av en fransk medeldistansrobot 797 milj. Fartygsmaterielen tar 854 milj och arméns fordonspark 1.554 milj. Omkring 50 % av femårsplanen har med den strategiska kärnvapenstyrkan att göra. Denna är under perioden baserad på Mirage IV, som räknas bli operationsklar vid periodens slut 1965.

RED:s ANM: En viss kritik har riktats mot att satsa 1.036 milj kronor på ett bomb-attackflygplan, som blir färdigt så sent som 1965. Det är därför möjligt att vissa förändringar eller påskyndanden inom planen kan äga rum. Fransmännen förlitar sig dock för lång tid framåt påtagligt mycket på bemannat flyg.

ÖB:S OCH CFV:S SYNPKUNTER PÅ SÄRSKILD BEREDSKAPSSTYRKA FÖR FN-TJÄNST
Forts. från sid. 129.

Utöver ordinarie tjänstgöringskyldighet skall personalen åläggas 14 dagars kompletterande utbildning. Personal som endast behöver all-

män utbildning kan få tiden reducerad till en vecka. Sambandsförare åläggs därutöver att då det blir aktuellt med flygmateriel på vilken de inte är utbildade tjänstgöra en vecka för omskolning. CFV föreslår vidare att utbildningen, organisationen och utrustningen i första hand skall äga rum vid F 8, där också styrkans förråd läggs upp.

Flygstyrkan beräknas kunna ge sig iväg sju dagar efter det order om insättande givits. Personalen får sex dagars inställelsetid och själva utrustandet beräknas ta en dag. En mindre förtrupp med uppgift att förbereda huvudstyrkans ankomst till tjänstgöringsplatsen beräknas kunna avresa två dagar före huvudstyrkan.

Under förutsättning av att beslut fattas av 1961 års vårriksdag beräknas styrkan kunna insättas omkring den 1 april 1962. Om särskilda skäl föreligger kan rekryteringen börja tidigast hösten 1961.

FLYGARE FRÅN NIO NATIONER INGÅR I FN-FLYGSTYRKAN I KONGO
Forts. från sid 131.

Bostadsfrågan är tillfredsställande ordnad på de flesta flygbaserna. I Kamina bor man i ordentliga bostäder med mässar o dyl, som man övertagit efter belgarna vilka byggt upp Kamina som en NATO-bas för omkring 15.000 man. De vita har överhuvudtaget aldrig bott illa i Kongo och när många av dem nu i samband med krisen övergett landet, har FN-funktionärerna fått hyra övergivna bostäder. Men hyrorna är höga. För en möblerad villa om tre, fyra rum och kök får man betala tusen kronor i månaden. Kostnadsnivån överhuvudtaget ligger två, tre gånger högre än i Sverige. Det råder dock inte direkt brist på någonting. Maten är av europeisk standard.

Det är ett 50-tal svenskar som ingår i flygstyrkan. Genom att nationaliteterna är så skiftande i FN-flyget har det ibland på grund av språkförbistring varit svårt att hålla kontakt. Av den anledningen har det också blivit särskilt mycket pappersexercis, då allt måste kontrolleras skriftligen. Det är överhuvudtaget utmärkande för FN-förvaltningen i stort att den ofta blir tungrodd på grund av den internationella karaktären.

FÖRSVARSHANDBOK

Från olika håll inom krigsmakten har man efterlyst mera konkreta råd och anvisningar för upplysningsverksamheten såväl beträffande den- nas innehåll som former för dess bedrivande. Önskemål har framställts om en "Försvarshand- bok" i vilken väsentliga fakta och argument om försvaret borde samlas i lättfattlig form. Av ekonomiska skäl kan emellertid en sådan bok inte tryckas, emedan dess innehåll ständigt måste kunna ändras och kompletteras. Ma- terialet måste istället bestå av stencilerade övertryck och vid behov med kompletterande bildband.

In anslutning till detta har vid försvarssta- ben utarbetats "Synpunkter på fortsatt för- svarsupplysning". Dessa bygger i stor ut- sträckning på erfarenheter och förslag från personal som regionalt och lokalt sysslar med försvarsupplysning. Synpunkterna har sänts ut till staber och förband i flera exemplar. I denna skrivelse finns också en sammanställning över viktigare material (stenciler, broschyrer och bildband) för upplysningsverksamheten.

Av sammanställningen framgår vidare att bl a "Det militärpolitiska läget i stort" och "Ci- vilt och militärt" kommer inom kort.

MED LANSEN TILL DANMARK
Forts. från sid. 139.

som eskorterade oss runt, berättade initie- rat och intresseväckande om allt, som fanns att se, att mången bestämde sig för att åter- vända hit med sin familj.

Vid lunchtiden stannade vi vid en idyllisk "kro", där följeofficerarna delade ut kar- tonger med delikata smörgåsar. Dessa sköljdes ned med Tuborg eller Carlsberg - för oss svens- kar ett ovanligt och trevligt sätt att äta matsäck. Resan tillbaka till Vaerlöse gick ef- ter ett besök på Kronborgs slott längs den för sina vackra villor bekanta kustvägen Helsing- ör - Köpenhamn.

Kvällen tillbringades efter vars och ens tycke i Köpenhamn. De flesta sökte sig småningom till Tivoli, som var öppet för sista kvällen den säsongen. Här hade åtskilliga köpenhamnare mött upp för att traditionsenligt säga farväl

till sitt Tivoli. Ett magnifikt fyrverkeri av- slutade kvällen.

Måndagens mål var Karup. Flygningen gick i lätt dis på medelhöjd. Efter defilerings över Köpenhamn satte vi kurs söderut över Själland mot Storströmsbron - Nordens längsta bro. Odense, H C Andersens födelsestad på Fyn, passerades, och så småningom dök det skogfat- tiga Jylland upp i diset. Efter landningen och en kort mottagningsceremoni stuvades vi in i bussar, som tog oss till en dansk lunch, där hungern var stillad redan långt innan vi hunnit till varmrätten. Mätta och belåtna fick vi sedan en orientering om basens organisa- tion och verksamhet och därefter följde stu- diebesök på de olika eskadrijlerna.

Ett möte mellan danskar och svenskar vore o- tänkbart utan en fotbollsmatch. Vårdarna ut- manade oss också mycket riktigt till en dust med läderkulan. Nesligt nog sträckte sig in- te deras artighet så långt, att de lät oss vinna. 2-0 till Danmark! Men vi tog skadan igen på kvällen efter den charmanta supén på mässen, då Sverige, enligt vårt förmenande, vann de improviserade kämpalekarna.

Dimman började lätta och övergå till stratus, när vi dagen därpå tog avsked av våra värdar för att fortsätta till Aalborg. Flygningen gick över Limfjorden, som vi bara kunde ana i diset. Efter endast 15 min landade vi på flygplatsen. Här möttes vi förutom av sta- tionschefen av ett uppbåd journalister. Efter mottagande och intervjuer ägnades eftermiddag- en åt besök bl a vid en F 86-eskadrilj. Här- vid fick flera av oss tillfälle att pröva en "flight simulator" för F 86, och i övrigt be- kantade vi oss med eskadrijlens personal.

På kvällen gav befälskårerna en supé på res- pektive mässar. Samtalen vid borden flöt nu något lättare än vid resans början och de engelska orden ersattes av typiskt danska ut- tryck. Att supén var en avslutning på den trevliga danska resan lade inte sordin på stämningen.

Under flygningen hem dagen därpå eskorterade danskarna oss som artiga värdar till territo- rialgränsen. Efter landningen på Halmstad skingrades grupperna för att flyga var och en hem till sitt. Alla var rörande eniga om att vi hade en oförglömlig resa bakom oss.

LÄSVÄRD LITTERATUR:

"The Battle of Britain"

av Edward Bishop

Mycket har skrivits om "Slaget om Storbritannien", både åtskilliga offentliga redogörelser från Air Ministry och böcker med mera personliga intryck och omdömen. Ovanstående bok tillhör avgjort den senare kategorien, men ett av dess företräden ligger i dess omfattande hänvisningar till litteratur i ämnet, både till tyska och engelska källor.

Detta borgar för att författaren bemödat sig om att söka åstadkomma ett så gediget arbete som möjligt. Författaren Edward Bishop har följande gjort sig känd genom en tidigare bok på flygområdet: "The Wooden Wonder", boken om historien bakom De Havilland Mosquito. I sin bok om det brittiska jaktflygets kamp under 12 betydelsefulla veckor har han gått till verket med osedvanlig grundlighet. Han har fått tillgång till de dokument som finns i Air Ministry och samtliga rapporter från de skilda jakteskaderna. Han har dessutom studerat engelsk, amerikansk och tysk litteratur i ämnet, han har intervjuat ögonvittnen, brittiska jaktflygare och flyggeneraler. Men han har även rest över till Tyskland och samtalat med tyska generaler och jaktflygare för att få striderna belysta från bägge parter.

I viss mån kastar boken ett förklarande ljus över det som skedde och vad man då trodde sig förstå.

Där finns den politiska bakgrunden till varför RAF startade från "scratch", man får följa kampen för att bygga upp Fighter Command med alla dess problem, man får en inblick i hur man resonerade på axelmakternas sida.

Det här besöket i Danmark hos våra kollegor har varit givande och intressant. Gamla bekantskaper har friskats upp och nya ha gjorts. Mest av allt gläder vi oss åt att kunna se tillbaka på besöket med en bestämd känsla av att ha varit välkomna. Den gästfrihet, som visats oss, gick långt utöver vad konvensen bjuder. Tacksamheten till våra värdar blandas med respekten för vad som åstadkommit under de 10 år det danska flygvapnet fungerat som en särskild försvarsgren.

Men man får även ett tvärsnitt av hur man bedömde Englands läge i USA då man i stort sett ansåg att dess sista stund var kommen och innan man själv glidit in i världskonflikten.

Ett avsnitt som särskilt torde intressera den flygande personalen - förutom alla ögonblickssituationer från baser och stridsledningssentraler - är det som handlar om den totalt misslyckade insatsen av det tvåsitsiga dagjaktplanet Boulton-Paul Defiant.

Man liksom anar födelsen av det speciella nattjaktflygplanet då man får bedömandet bakom insatsen av Bristol Blenheim som jaktflygplan.

Men man får även följa flera av de män som i ledande ställning hade att fatta de stora besluten dessa ödesdigra dagar: Dowding, Park, Beaverbrook på brittisk sida och Kesselring och Sperrle på motståndarsidan.

En stark sida hos boken är att den då och då roar och intresserar läsaren med situationer fulla av vad vi i dag kallar "human interest". Man får möta jaktflygarna, deras mekaniker, deras fiender, personalen i luftförsvarscentralerna, Churchill själv vid ett besök i en central under ett storanfall, besättningarna på luftvärnskanonerna, stabsofficerarna och de civila, i stort sett hela den brittiska nationen och deras speciella sätt att reagera. Man ställer sig genast frågan: hur hade vi reagerat i samma situation? - Läsaren får själv bidra med svaret - men läsningen ger säkerligen en hel del att tänka på.

TELEGRAM TILL JAKTPILOTERNA

Som ett exempel skall här bara nämnas följande inblick i den hårda kamp som varade under 12 ödesdigra veckor: Följande telegram anlände till chefen för 609. divisionen: "Från underofficerarna och all övrig personal vid 609. divisionen till divisionschefen major Darley och samtliga flygförare vid divisionen: Med anledning av de senaste framgångarna för flygvapnet och för alla förarna vid 609. divisionen i synnerhet vill vi framföra våra välgångsönskningar och önska 'god jakt' i fortsättningen. Vi känner oss hedrade av att

FRÅD:S CATALINOR HAR GÅTT UR TIDEN EFTER TRETTON
ÅRS TROGEN TJÄNST
Forts. från sid. 135.

rymme för de många sjökort och kartor, som alltid behövdes ombord.

Utrustning för undsättning över både hav och land och för en nödortftig sjukvårdstjänst ombord på planet installerades. Detta gjorde det möjligt att fälla livbåtar och materiel till nödställda i vattnet eller om det var möjligt att ta ombord dessa i flygplanet, att fälla utrustning (tält, kläder, mat, signalmedel etc) till nödställda på land och att lägga förband, ge syrgas, injektioner etc ombord.

Jämsides med detta arbete skedde utbildning på flygplantypen och i flygräddningstjänst under ledning av kapten B.F. Hansson, som varit FRÅD:s ledare i mer än tio år och vars erfarenheter, bl a från tjänsten hos ABA, gjorde, att det blev synnerligen välutbildade besättningar, som på våren 1948 sattes in i flygräddningsberedskap med Catalinorna. Vid utbildningen i flygräddningstjänst nyttjades huvudsakligen amerikanska erfarenheter, vilka emellertid måste omarbetas efter de speciella förhållandena i Östersjön.

Under de år Catalinan varit i tjänst har utrustningen i flygplanet kompletterats och bytts ut i ganska stor utsträckning, men ändå är den år 1957 installerade gyrosynkompassanläggningen den enda moderna utrustningen. Huvud-

LÄSVÄRD LITTERATUR

Forts. från föreg. sida.

ha så goda förare i de kärror vi sköter om. Undertecknat: Sergeant Clowes, sergeant Roberts".

Svaret följde omedelbart: "På alla förarnas vägnar ber jag att få tacka Er för Er uppskattning av våra insatser. Våra resultat är enbart en följd av vårt förtroende för Ert arbete med våra flygplan. Det är avhängigt Ert hårda och skickliga jobb med att hålla motorerna igång, kanonerna i trim och en massa kärror i luften mot fienden. Men håll i och jobba allt vad tygen håller, för jag måste tyvärr be Er om än mer för att kunna hålla fienden stängin innan det hela är över".

skälet till att planet nu tas ut tjänst är icke flygplanets höga ålder utan att utrustningen n inte längre motsvarar tidsenliga krav och att den inte längre ger rimlig funktionssäkerhet. Ett fortsatt nyttjande av planet i flygräddningstjänst skulle kräva en betydande investering i ny utrustning och installation av denna.

Under de 18 år, varav nära 13 i flygvapnet, som Catalinan varit i tjänst, har mer än 6000 uppdrag genomförts. Av dessa är ca 4500 beredskap på marken på olika platser för flygvapnets räknning under övningar, vilka av olika anledningar krävt en skärpning av beredskapsgraden, som normalt är 30 min under dager och en timma under mörker. Till hjälp åt den civila sjöfarten har Catalinan satts in på ca 150 isflygspaningar och till hjälp åt sjukvården på lika många sjuktransportflygningar, varav ungefär 100 s k njurflygningar, d v s flygningar med njurskadade från landets avlägsna delar till "den konstgjorda njuren" i Lund. Med dessa sjuktransportflygningar inräknade har Catalinan satts in på ca 1000 undsättningsflygningar

DRAMATISK NEDSKJUTNING

Dessa uppdrag genomfördes med tre flygplan fram till juni 1952, då en Catalina sköts ned av ryska jaktplan över Östersjön. Så här gick dramat till:

Den 13 juni startade två Catalinor för att öster om Gotland spana efter en svensk DC-3, som efter ett kort radioanrop tystnat och sedan inte hörts av. Spaningarna gav vid handen att flygplanet med en besättning på 8 man försvunnit. I försöken att finna överlevande fick Catalinorna (med flygförvaltningens tillstånd) oavsett tillsyningstider gå hela tiden fram till kl 0409 den 16 juni, då enligt haverikommissionens rapport följande inträffade (GB = Catalina nr 02):

"Den Mig 15, som passerat framför GB, gjorde efter eldgivningen en vid högerväng under nägon stigning och kom sedan i 20° à 25° dykning in rakt bakom GB. Mig 15 öppnade eld och spår-ljusen iaktogs under GB:s högra motor. Efter eldgivningen svängde Mig 15 tillbaka åt vänster.

Om de följande anfallen utfördes av ett och samma flygplan eller av 2 plan växelvis har

inte med säkerhet kunnat konstateras. I det anfall, som kom närmast efter det ovan beskrivna, iaktogs spårljusen omedelbart till vänster om GB. GB hade då kommit ned på lägsta höjd.

Under nästa anfall träffades flygplankroppen, troligen av rikoschetter. Så följde ytterligare tre anfall. Vänstra vingen träffades. Stjärtpartiet och troligen även höjdrodret fick träffar liksom också vänster motor och oljetank.

I ett sista anfall, som kom från vänster, träffades förarkabinen, varvid fanjunkare Ärbín (1. flygförare) och sergeant Engberg (navigator) sårades. Sergeant Erikssons (flygsignalist) flygdräkt revs sönder av splitter. Telefonförbindelsen inom planet sattes ur funktion. Under anfällen, troligen före det, då vänstra vingen träffades, ändrades GB:s kurs till omkring 270° för att planet snabbare skulle nå svenskt territorium. Samtidigt ökades motoreffekten till nästan maximal".

FARTYG RÄDDANDE ÄNGEL

"Under något av de sista anfällen upptäcktes ett fartyg snett framåt vänster. Fartyget gick på nordöstlig kurs. GB sökte sig mot fartyget för att nödlända, passerade för om detta och landade något nordöst om fartyget efter en vänstersväng akter om det. Under svängen följde en Mig 15 efter på ca 75 m höjd under eldgivning, dock utan att träffa GB. Vid landningen, som skedde i medvind, skadades flygplanets nos och vatten trängde in. Vänster motor hade stannat.

Landningen skedde omkring kl 0420.

Under anfällen hade färdmekanikern, flygtekniker Eliasson, i ordningställt gummilivbåtarna och förberett deras snabba utsättande".

Medan besättningen lämnade planet för att i livbåtarna ta sig till fartyget gjorde en Mig 15 två dykningar mot GB och de vid denna ligande livbåtarna. Eldgivning förekom inte under dessa dykningar. Varför vet man inte. Sedan Mig 15 försvunnit paddlade besättningen över till fartyget, som var tyska Münsterland. Besättningen och livbåtarna togs ombord och fartyget fortsatte omedelbart sin färd. På be-

gäran av fartygets befälhavare lämpades kort därefter livbåtarna överbord sedan de skurits sönder för att snabbt sjunka. GB sjönk ungefär samtidigt som besättningen gick ombord på fartyget. Fartyget förde GB:s besättning till Hangö.

CATALINAFÖRLUSTEN KÄNNBAR

Genom detta överfall förlorades alltså en Catalina och det invercade givetvis ofördelaktigt på den insats, som överhuvud var möjlig att utföra med Catalinan. Något uppehåll i den ständiga beredskapen har dock icke uppstått, trots att planens basering på F 2 sommartid och på Bromma flygplats vintertid inneburit vissa besvärligheter, då frånvaron av hangarutrymmen för Catalinorna på Bromma medfört att de under vintrarna fått stå ute och för att kunna hållas klara för beredskap måst överhållas med massor av avisnings-sprit.

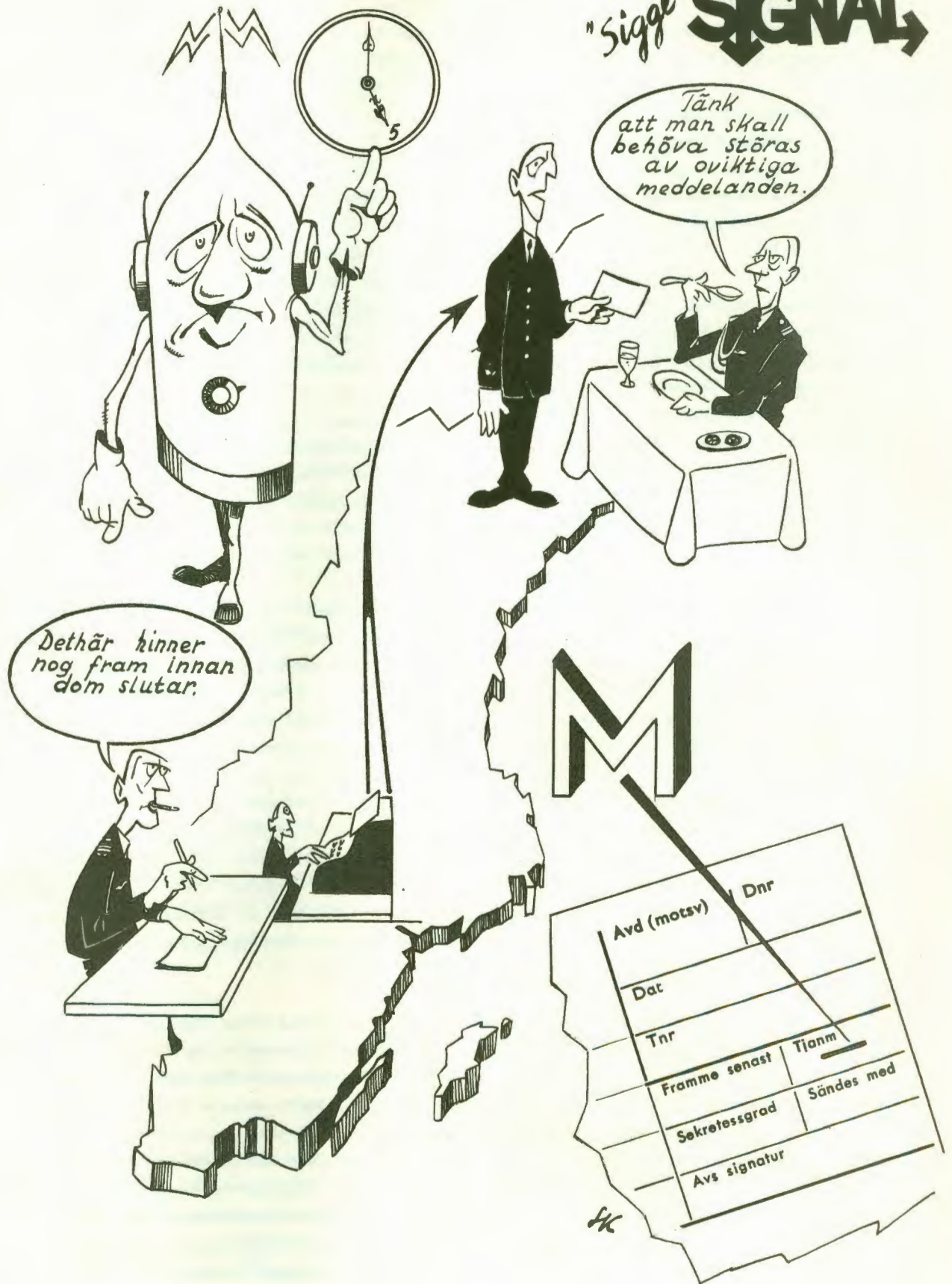
Insatserna har i regel måst göras under mycket dåliga väderleksförhållanden; "det är då olyckor sker". Ett exempel på svåra förhållanden: Två små barn, i pressen benämnda "Catalinabarnen", måste hämtas från Östersund till Stockholm för specialistvård. Catalinan stod ute i intensivt snöslask, som frös på. Enda metoden att snabbt få bort detta var spolning med varmvatten och sedan överösning med avisnings-sprit. Vid flygning i turbulent luft måste farten nedbringas och den flygning, som sedermera genomfördes med nedisning av Catalinan, förlust av antenner och radiokontakt tog ungefär dubbla tiden i anspråk.

"Reajaktplan saknas efter höjdkollision. Flyg, flotta spanar. Stormen tog ny fart i natt. Nitton timmar i luften. - Flyg söker fiskare. - Catalinan upptäckte saknade flottister på skär. Catalinan fann livbåt, aldrig använd. - Flytväst räddade nödländad kadett. - Catalinan nosade på sökta fiskare. - Mystiskt dödsfall i Catalinan". Bakom sådana tidningsrubriker döljer sig uppdrag utförda under sämsta tänkbara förhållanden och genomförbara endast med ett flygplan av Catalinans stryktåliga och pålitliga typ.

Vid sidan av dessa uppdrag har andra av ibland ganska skämtsamt förekommit. Bland dessa

Forts. på sid. 155.

"Sigge" SIGNAL



Måste Ditt meddelande åtgärdas före tjänstens början följande dag?
 - Om inte, använd läglighetsmeddelande (M).

FRÅD:S CATALINOR HAR GÅTT UR TIDEN EFTER TRETTON
ÅRS TROGEN TJÄNST

Forts. från sid. 153.

kan kanske räknas ett uppdrag att till luftbevakare på skärgårdsöar fälla ved. Ett uppdrag, som löstes på ett sådant sätt att spänning icke erfordrades efteråt, nämligen genom att man helt enkelt tippade veden överbord. Att leverera hö till Fåröfår gick lika enkelt till.

SKEVRODREN BLEV VATTENRODER

Ett uppdrag, som ganska definitivt bevisade Catalinans stryktålighet, var att under tiden 16/8 - 29/8 1957 rekognosera för att vid behov undsätta en svensk-finsk-schweizisk vetenskaplig expedition, som under geofysiska året var baserad på Nordostlandet på Spetsbergen (Kinnvika vid Murchison Bay) och att för vetenskapligt ändamål flygfotografera huvudsakligen glaciären Lady Franklin. Under detta uppdrag, som erfordrade 50 flygtimmar, fick Catalinan p g a dåligt väder (under fem dagar noterades

den för hösten högsta vindstyrkan) på jakt efter någorlunda vindskyddade platser utöka sin gångtid med 20 timmar körning på vatten. Skevrodren nyttjades då ibland som vattenroder. Uppdraget som tidigare redovisats i Ufl, genomfördes av nuvarande chefen för FRÅD kapten O. Brunstorp och gav besättningen en mängd erfarenheter, som trots geografiska olikheter kan omsättas i räddningstjänsten i Sverige.

Catalinans många fina egenskaper har givit henne ett gott internationellt rykte. Flygplanets användning i Sverige såsom räddningsflygplan med få besättningar och få flygplan i ständig beredskap har hos besättningarna skapat en stor samhörighetskänsla med flygplanet.

Den 1 oktober i höst fullgjorde en Catalina sista uppdraget inom svensk flygräddningstjänst och det var med saknad som FRÅD-besättningarna i och med det skildes från sina båda trogna Catalinor.



E 3:S ESKADERFLYGFÄLTÄVLAN 1960. F 16:s lag tog genom en förkrossande seger den första in-teckningen i ett nyuppsatt vandringspris. I tävlingen ingick följande grenar: Lågnavigering, skjutning mot markmål, luftstrid, SK-16-flygning, flygplanidentifiering, bastjänst, militär idrott, basketboll, fälttävlan och livbåtsövning. På bilden ovan ger generalmajor Peyron F 13-gruppen kritik efter flygning.

