

Årsgoga Elektronikhistoriska Förening  
www.aef.se

680



*Ronsulent*

# FLYGVAPEN NYTT

NR 2 1969

med VÅRDKASEN





## NÄR KOMMER NÄSTA NUMMER?

Nr	Manusstopp	Utgivningsdag	Motto för fototävlingarna
3	25/4	6/6	Sommaren i sökaren Driftstörning med skada TI-tjänst
4	19/8	8/10	
5	14/10	13/12	

# FLYGVAPEN NYTT

## i innehåll

Ledare: Utredningar	3
Värnplikten	4-5
Central TI-skolning	6-7
Militärhögskolan	8-9
Rullkortet	10-12
Betygsättning (debatt)	13
1945 och beredskapen	14-17
Bilduppslag, stril	18-19
En aspirants minnen...	20
I fädrens spår...	21
FV-sport	22
Hänt vid flottljusterna	23-24

### KONTAKT MED FLYGSAKERHETEN

Hur bäst landa fpl 35	26
Instrumentflygning med HKP 4	30
"Bra gjort"	34

● Ansvarig utgivare:  
Generalmajor C H NORDENSKIÖLD

● Redaktion:  
Major ARNE ANDERSSON  
Stabsredaktör LENNART OLANDER  
Stabsredaktör JAHN CHARLEVILLE  
(Kontakt med flygsäkerheten)  
Stabsredaktör BERTIL LAGERWALL

Bidrag  
från läsekreten välkomnas.

● Redaktionen förbehåller sig rätten att redigera allt material.

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

Adressen:           Telefonnumret:  
Flygvapen-Nytt                   08/67 95 00  
Flygstaben/Press                ankn. 471  
104 50 STOCKHOLM 80        (et 481 = Fh<sup>4</sup>)

AB ÖPE-TRYCK, Östersund 1969



● Omslagsbilderna: Under fjorton dagar i februari har 37 Viggen "köldprovats" med bas på RFN Vidsele. Efter 16 timmar utomhus i -30 grader startade Viggen perfekt! Bilderna togs med fjällen som bakgrund av flitige SAAB-fotografen Ingemar Thuresson. Bilduppslaget: Stril 60 har vi kallat denna expressiva stridsledningsstudie i svart-vitt, fotograf Bo Dahlin. Fototävlingen: Tack för alla bidrag! Resultatet redovisas i flygsäkerhetssammanhang i senare nummer.



## Utredningar

**M**ånga och stora frågor av betydelse för flygvapnets framtid är i dessa dagar aktuella. De är föremål för både parlamentariska utredningar och inomverksutredningar.

Utredningsarbete tar tid. Utredningarna är ofta i sin tur beroende av varandra, vilket gör det bekymmersamt att i tid få fram underlag för framställan till Kungl Maj:t eller för beslut inom ramen av försvarsgrenschefs ansvarsområde.

Pensionsåldersutredningens betänkande lär väntas i år. Först när det är lagt torde flygvapnets befälsutredning på allvar komma in i sitt konstruktiva skede. Det arbetet är av största betydelse för att skapa fasthet i vår befälsordning. Samtidigt med detta pågår inom flygvapnet en översyn av krigsorganisationen och igångsätts i dagarna en översyn av fredsorganisationen, vars nuvarande former är i behov av modernisering. Om fredsorganisationen som en följd av den översynen behöver omstöpas kan detta lämpligen ej ske utan att underlag samtidigt disponeras för flygvapnets framtida organisation i stort.

Frågan om val av flygplantyp för nästa jaktflyggeneration är ett exempel på faktorer som påverkar antalet jaktdivisioner och därmed flygvapnets organisation i stort, liksom resultatet av den luftförsvarsutredning, som väntas framlägga delar av sitt betänkande före 1969 års slut. Även studier angående övriga flygslag pågår. Till detta kommer kopplingen med försvarets fredsorganisationsutredning.

Detta utgör bara några exempel på aktuella frågor av stor vidd. Önskvärt vore att de tidsmässigt kunde behandlas helt parallellt. När så ej är möjligt är det CFV förhoppning att de ändå snarast möjligt skall kunna bjuda på resultat, som kan ligga till grund för att konsolidera vårt flygvapen med de förändrade förutsättningar, som väntas råda under överblickbar framtid. ★

# Värnplikten är ytterst en lojalitetsfråga

Ungdomsprotesterna mot värnplikten, som bland annat tar sig uttryck i att antalet vapenvägrare ökar, hör som företeelse hemma i den s k student-revolten. Det är ett internationellt fenomen som intet land helt undgått. Ytterst är det ett uttryck för en ny generations annorlunda värderingar och synsätt, på alla områden ännu trevande och sökande nya vägar för mänsklig samlevnad. Det är fråga om en mot det nuvarande samhällssystemet riktad protest, inspirerad bl a av gerillaverksamheten i olika delar av världen. Direkta s k utomparlamentariska aktioner mot myndigheter och samhällsföreteelser, främst inom undervisningsområdet, har förekommit i olika länder och även i vårt land.

**V**I STAR HÄR inför ändrade attityder hos de unga. Dessa yltrar sig bland annat i främlingskap i förhållande till det etablerade samhällets institutioner. Vi ställs inför protester, aktioner och en revoltstämning vars allvarliga bakgrund är de ungas djupt pessimistiska uppfattning om utvecklingen i världen och den katastrofsituation, som man menar att mänskligheten står inför.

Ungdomens starka engagemang för freden, för de fattiga folkens likställighet, för jämlikhet och för radikala åtgärder mot miljöförstörelsen är glädjande positivt och framsynt. Passivitet och likgiltighet hade varit långt allvarigare. Vi lever i en omvälvningstid präglad av teknikens revolutionerande framsteg och de nya världsdjarnas framträdande som en politisk maktfaktor. Tidens pulsslag slår snabbast hos ungdomen och den vet att den värld den skall leva i formas i det som nu sker. Därför vill den påverka det.

Att ungdomsprotesterna mot det etablerade samhället också drabbar försvaret är i och för sig inte så märkvärdigt. Också det är ett internationellt fenomen. I vårt land har det främst tagit sig uttryck i ett växande antal värnpliktsvägrare (2033 år 1968). 70—80 procent av dessa är studerande och akademiker.

## POSITIV FRED

De nya vapenvägrargruppernas motiv skiljer sig från tidigare traditionella vapenvägrare — de religiösa och de ideellt pacifistiska grupperna. De huvudsakliga motiveringarna för att inte göra värnplikt är att man vill främja en positiv fred — i motsats till en negativ fred grundad på försvar — och alltså avskaffa försvaret. Pengarna till försvaret skall istället satsas på u-lands-hjälp, freds- och konfliktforskning, födel-sekontroll och kamp mot världssvälten. Man tror på icke våldsprincipen och menar, att om alla ungdomar i hela världen vägrar att bära vapen, så kan det inte bli några krig.

Hos vissa grupper dominerar en allmän samhälls- och försvarsnegativism. Man vill inte försvara det nuvarande kapitalistiska samhället. Ett "socialistiskt" samhälle säger man sig kunna vara med om att försvara. Dessa grupper tror på gerillakrig och stöder aktivt FNL och befrielseströrelser i tex Afrika och Sydamerika. Totalvägrarna går ett stycke längre i sin samhällsnegativism. De kan inte tänka sig att göra vapenfri tjänst därför att den omfattar verksamhet inom totalförsvaret.

Ett av de mera framträdande kraven från vapenvägrarnas sida är att få tjänstgöra utomlands i ett — som man menar — me-



Vid Centralförbundet Folk och Försvars konferens härsmisten i Storlien höll försvarsminister Sven Andersson ett anförande över det aktuella ämnet "Värnplikt och värnpliktsvägran". Kärnpunkterna i anförandet refereras här.

ningsfullt fredsarbete. U-landstjänst i stället för värnplikt och u-landsbistånd i stället för försvar, är ledande tankar inom proteströrelsen, tankar som också omfattas av de mera traditionella vapenvägrargrupperna.

## KATASTROFINSATSER

Aktionsgruppen för fredstjänst är en sammanslutning av mellan 200 och 300 medicine studerande som kräver u-landstjänst som alternativ till värnplikts-tjänstgöringen. En framställning från denna grupp om att få fullgöra värnplikten inom ramen för National Youth Service i Tanzania har avslagits av regeringen.

I samband med remissbehandlingen av detta ärende förekom kontakt mellan försvarsdepartementet och SIDA, vilket ledde till att vi tillsatte en utredning som nu prövar hur man skall kunna utbilda värnpliktiga och vapenfria för användning i det internationella biståndsarbetet, i första hand för hjälpinsatser i katastrofall. Utbildningen skall äga rum inom landet och ske i samarbete med SIDA, Röda Korset och civilförsvaret. Avsikten är att skapa en särskild beredskapsstyrka för hjälpaktioner i katastrofall. Behov av en sådan humanitär kontingent finns. Den skall kunna användas både utom och inom landets gränser.

Gemensamt för alla grupper vapenväg- rare är att de inte vill vara med i det militära försvaret av vårt land, om vi skulle bli angripna. En minoritet vill inte ens delta i organiserad skyddsverksamhet för civilbefolkningen därför att utbildningen sker inom totalförsvarets ram. Men försvaret av vårt land är en fråga om samhällssolidaritet. Det är alltså en allvarlig sak att medborgare drar sig undan de skyldigheter som vi alla får ta på oss i krigssituationer.

## FOLKFÖRSVAR

Vi har gjort värnplikten — som är grunden för vårt försvar — till en medborgarlig skyldighet. Denna skyldighet kommer till uttryck i vår värnpliktslag. Att vi gjort detta beror bl.a. på att vi inte önskar överlåta försvaret på en stående yrkesarmé. Vi föredrar ett folkförsvar. Självfallet är vi medvetna om de mycket allvarliga personliga offer som kan komma att krävas av den enskilde soldaten, medborgaren. För varje normal människa är krig något fruktansvärt. Och tvånget att bruka vapen mot andra människor måste upplevas som avskyvärt. Den vanlige värnpliktige upplever en inre konflikt inför de yttersta konsekvenserna av värnpliktslagstiftningen. Ändå har vi ansett att vi skall ha ett värnpliktsförsvar och att den som överlever ett krigsfasor får tåla och — kanske i hela sitt liv — plågas av krigsupplevelsorna.

Det finns anledning att hålla dessa förhållanden i minnet när man diskuterar vapenfrilagsstiftningen. Den utgör ett undantag från den allmänna värnpliktens bärande idé att försvaret utgör hela folkets angelägenhet och att försvarsbördan skall bäras solidariskt, en för alla och alla för en.

## "DJUP SAMVETSNÖD" ...

Villkoren för rätt till vapenfri tjänst har i 1966 års lag uttryckts så, att tillstånd att fullgöra vapenfri tjänst i stället för värnpliktstjänstgöring kan medges om "bruk av vapen mot annan icke är förenligt med den värnpliktiges allvarliga personliga övertygelse och skulle medföra djup samvetsnöd för honom."

Med denna formulering har vi velat markera att för rätt till vapenfri tjänst förutsättes en vida allvarligare konfliktssituation än den samvetskonflikt som s.a.s naturligen måste förutsättas upplevas av varje normalt fungerande människa. Det är här fråga om en personlig övertygelse, som är så integrerad i vederbörandes personlighet att — om han tvingades bruka vapen mot annan — detta skulle medföra en så svår inre konfliktssituation att han inte ser sig i stånd att själv lösa den. Vapenfrilagsstiftningens uppgift är att förhindra att någon skall behöva försättas i en sådan svår nödsituation.

## DIFFUST BEGREPP?

Krav har framförts på att begreppet samvetsnöd skall slopas och allvarlig personlig övertygelse skall anses utgöra tillräckligt kriterium för tillstånd till vapenfri tjänst. Man har därjämte anfört att djup samvetsnöd är ett alltför diffust begrepp. Men så länge vi här i landet har bestämt oss för det allmänna värnpliktssystemet måste vapenfrilagen ses som en undantagslagstiftning. Skulle samvetsnödsbegreppet slopas skulle detta uppfattas som rätt för envar att fritt välja huruvida han vill göra vanlig värnplikt eller vapenfri tjänst, ty vem av oss kan inte göra gällande att bruk av vapen mot annan strider mot allvarlig personlig övertygelse?

De många avslagen på framställningar om vapenfri tjänst beror på att många ungdomar — genom den propaganda för vapenväg- ran som förekommer — bibringats en felaktig uppfattning om lagens innehåll och om villkoren för vapenfri tjänst. Detta framgår av utredningsmännens utredningar och rapporter. Det framgår också av de skrifter som utgivits av VCO (Värnpliktsvägrarnas Centralorganisation). Trots att man inom VCO:s ledning mycket väl är på del klara med lagens bestämmelser — och vapenfrinämndens tolkning — fortsätter man med att distribuera flygblad där de politiska motiveringarna dominerar.

## UNGDOMAR VILSELEDS

Taktiken är lätt att genomskåda. Den massanslutning till vapenväg- ran som man är ute efter kan inte nås utan lagändring. Därför drar man sig inte för att vilseleda ungdomar som, kanske av helt andra skäl än djup samvetsnöd, önskar slippa att göra värnplikt.

En ökad sakupplysning om villkoren för vapenfri tjänst förbereds nu av myndigheterna.

Antalet totalvägrare har ökat den senaste tiden. Med detta följer fler och fler uppmärksamade rättegångar och fällande domar. De inest desperata totalvägrargrupp- erna inriktar sig på att fylla fängelserna med totalvägrare och därmed ställa myndigheterna i en som man tror omöjlig situation. Öppen propaganda för fängelse istället för värnplikt förekommer. Man försöker också att för dessa grupper få benämningen politiska fångar accepterad.

Hittills har inte detta lyckats. Inte heller har anslutningen — dvs antalet totalvägrare, blivit vad man räknat med.

Då det finns tecken som tyder på att kulmen ännu inte är nådd, och att vi i år kanske får fler ansökningar om vapenfri tjänst än i fjol, är ökad uppmärksamhet på sin plats. Den diskussion som pågår bör enligt min mening vidgas att gälla frågan om varför vi har ett försvar och varför vi har allmän värnplikt. Visserligen ställer sig den alldeles övervägande majoriteten av ungdomen vid sidan om protesterörelsen — och de fullgör värnplikten — men inte minst denna ungdom måste ha stöd av en diskussion, som klargör meningen med våra försvarsansträngningar och syftet med värnpliktsskyldigheten.

## INTE PRESTIGESAK

Vi håller oss inte med ett försvar för den nationella prestigeens skull. Vår försvarspolitik är en tvingande konsekvens av det internationella läget, de misslyckade försöken att få till stånd en varaktig avspänning och fred, oron och krigen ute i världen. Utan ett militärt försvar kunde vi inte upprätthålla vår alliansfria ställning och vår neutralitet. Vem som helst skulle kunna lägga sig i våra angelägenheter. Vår frihet och vårt oberoende skulle bero av andras godtycke.

Vi har idag ett starkt försvar med moderna vapen — ett försvar som genom den allmänna värnplikten och den omfattande frivilliga verksamheten är ett utpräglat folkförsvar. Blir vi angripna svarar medborgarna själva för försvaret av vårt land. Vår försvarspolitik — där i begreppet värnpliktssystemet — är därför i högsta grad en alla medborgares angelägenhet.

Skall vi kunna göra en insats för andra folk och hjälpa till att bevara freden är det en förutsättning att vi själva är fria och lever i fred.

I vårt land sker nu en stark satsning för att öka biståndet och samarbetet med en rad u-länder. Enligt det program, som är uppgjort för de närmaste åren, kommer detta utvecklings-samarbete att utvidgas högst väsentligt. I programmet ingår att vidga den personella insatsen och förstärka fredskårsverksamheten. Allt fler svenska ungdomar kommer att engageras i det internationella biståndet.

## U-LANDSTJÄNST EJ ALTERNATIV

Men vi kan inte låta u-landstjänst bli ett alternativ till värnplikt. Både ur ungdomens egen och försvarets synpunkt blir detta en omöjlig situation. Vad vi kan göra är att medverka i den utbildningsverksamhet och de förberedelser för u-landstjänst som är nödvändig. För dessa ändamål kan vi ställa totalförsvarets samlade erfarenhet och en hel del resurser till förfogande. Vi prövar nu formerna för en sådan verksamhet.

De växande ungdomsinsatserna i u-länderna måste i princip hållas isär från värnplikten. Hade vi varit i den situationen som vissa länder, t.ex USA och Frankrike, med begränsad värnplikt — i USA tas normalt endast en minoritet av årsklassen ut till värnplikt — skulle vi ha kunnat överväga något system för utnyttjande av hela årsklassen, där utvecklingsarbete kunde ingå som en verksamhetsgren. Men med totalförsvarets nuvarande uppbyggnad och sammansättning kan en sådan uppdelning inte göras eftersom vi måste ta hela årsklassen i anspråk i försvarsuppgifter.

Vi är från försvarets sida beredda att på olika sätt stödja strävandena till ökade ungdomsinsatser i u-länderna. Vi är beredda att tillsammans med representanter för olika ungdomsorganisationer diskutera och överväga nya former för dessa insatser. Inom värnpliktens och vapenfritjänstens ram finns utrymme för en sådan verksamhet. Det utrymmet bör tillvaratagas.

## LOJALITETSFRÅGA

Vi lever i ett fritt och demokratiskt samhälle där medborgarnas rätt att demonstrera och hysa avvikande åsikter hör till de fundamentala rättigheterna. Ingen förnekar dem som pläderar för en annan ordning ifråga om vårt försvar — eller som vill avskaffa försvaret — denna rätt. Inte heller förvägras de som är motståndare till den allmänna värnplikten att propagera för ett avskaffande av värnpliktssystemet. Men Sverige är ett rättssamhälle. Så länge de i demokratisk ordning tillkomna lagarna gäller är vi skyldiga att åtlyda dem. Rätten och möjligheterna att påverka lagarnas innehåll och samhällets struktur har vi i vårt grundlagsfästa demokratiskt-parlamentariska system.

Ytterst är det en fråga om lojalitet med det samhälle vi lever i och är beroende av. Godtar man resonemanget om att man kan totalvägra därför att man ogillar vårt samhällssystem eller anser försvaret meningslöst blir frågan om samhället kan ta de yttersta konsekvenserna av detta resonemang.

Och vad är de yttersta konsekvenserna? Jo, att medborgarna varje gång de åläggs en skyldighet, anser sig ha rätt att vägra därför att de ogillar åtgärden, av politiska eller andra skäl. Samhället skulle inte fungera under sådana förhållanden. Ett sådant handlande från medborgarnas sida skulle leda till kaos och anarki. ■

## Utredning:

# Central TL-skolning på Sturup 73

Kungl Maj:t bemyndigade genom beslut den 11 nov. 1966 chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla sakkunniga för att utreda flygtrafikledningens organisation och därmed sammanhängande spörsmål. Utredningen, som antog namnet flygtrafikledningskommittén, har nu framlagt ett delbetänkande kallat "Utbildning av flygtrafikledningspersonal".

Kommitténs förslag innebär en avsevärd förstärkning av den centrala utbildningen, vilket anses motiverat såväl flygsäkerhetsmässigt som ekonomiskt. Ett nytt utbildningssystem måste vara inriktat på att tillgodose behovet av kvalificerade flygtrafikledare för 1980- och 1990-talens flygtrafik, som bedöms bli två till fyra gånger så stor som i dag.

## I ett nötskal

Sammanfattningsvis föreslår flygtrafikledningskommittén:

- att en ny central skola inrättas i Sturup för gemensam utbildning av luftfartsverkets och flygvapnets trafikledare och övrig trafikledningspersonal
- att luftfartsverkets trafikskola och flygvapnets trafiklednings-skola därvid upphör
- att utbildningen organiseras så, att huvuddelen av denna sker under den centrala skolans direkta ledning; för att möjliggöra detta måste skolan lokaliseras till en aktiv trafikledningsmiljö
- att undervisningen inriktas på att ge bredast möjliga utbildning inom alla trafikledningens tjänstegrenar
- att den nya skolan — för att kunna fylla sin uppgift — utrustas med en modern trafiklednings-simulator med tillräcklig kapacitet för att möjliggöra avancerad systemutbildning
- att skolan vidare i övrigt utrustas med moderna, pedagogiska hjälpmedel för utbildningen
- att skolans simulator även bör användas för utvecklingsarbeten bl a i samband med repetitions-utbildning för trafikledare
- att möjligheten att för högre trafikledningsutbildning anlita Eurocontrols Luxemburg-institut beaktas, samt
- att för annan högre utbildning universitet, civila och militära högskolor och andra utbildnings-möjligheter utnyttjas.

foto: rune rydh



Graden av flygtrafikledningssystemets effektivitet kommer då att få alltmer ökad samhällsekonomisk betydelse. En effektivitets- och kapacitetshöjning bör åstadkommas genom att flygtrafikledningen tillförs avancerade tekniska hjälpmedel och genom att personalen ges en gedigen utbildning. Detta är förutsättningarna för ett effektivt utnyttjande av de tekniska hjälpmedlen.

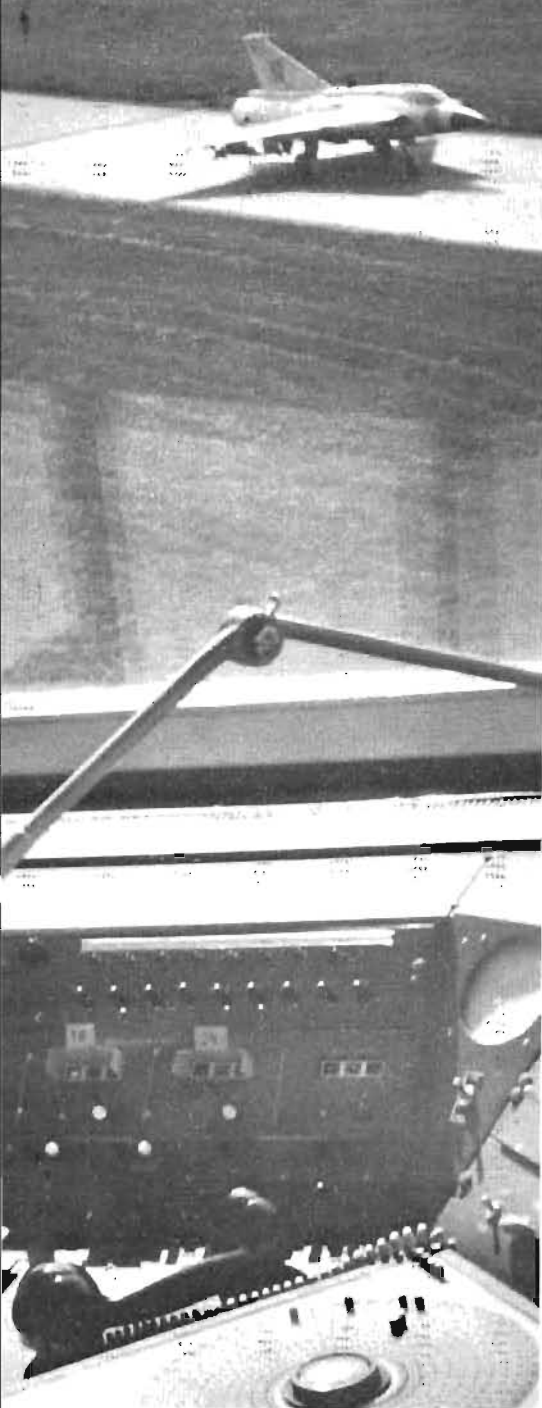
Skillnader föreligger mellan civila och militära flygtrafikledningsmetoder och flyg-procedurer på grund av olikheter i flygplanprestanda, navigeringshjälpmedel och flygningens operativa syften. En fortsatt utveckling mot mer blandad civil och militär flygtrafik måste förutsas, vilket gör det önskvärt att trafikavvecklingsmetoderna så långt möjligt sammanjämkas. Vissa kvarstående skillnader torde dock vara ofrånkomliga.

## BREDDAD UTBILDNING

Kommittén finner dock att det är klart otillfredsställande att flygtrafikledningspersonal, som skall arbeta med trafikavveckling inom ett och samma lufttrum, har olika utbildning med inriktning på antingen civil eller militär flygtrafikledning och som följt



foto: bo dahlin



med moderna flygtrafikledningssimulatorer, där flygtrafikledningssystemets alla funktioner såväl med som utan radar kan övas. Skolan föreslås förlagd till Sturup i direkt anslutning till den blivande centralen för terminalkontroll för Malmö TMA. Skolan dimensioneras för en examenskapacitet av 50 elever per år.

Totala årliga rekryteringsbehovet beräknas till 70, då en elevavgång under utbildningstiden på ca 30 procent beräknas föreliggande. Dessutom skall vid skolan bedrivas ett stort antal specialkurser omfattande vidareutbildning, assistentkurser, biträdeskurser, AFIS-kurser och TLF-kurser. Skolan föreslås få en självständig ställning med egen styrelse och chef under kommunikationsdepartementet. Styrelsen skulle bestå av ordförande, som tillsättes av Kungl Maj:t och fyra ledamöter (två representanter från vardera CFV och luftfartsverket).

Skolans lokalbehov beräknas till 3.600 kvadratmeter och räknas totalt kosta 12 milj kr, varav 5 milj kr för byggnaden, 6 milj kr för trafikledningssimulator och 1 milj kr för övrig utrustning. Skolans totala personalstyrka beräknas till 34 personer. Den föreslås kunna tas i bruk hösten 1973.

#### FLYGLEDARE YRKESNAMN

Investeringarna föreslås finansierade över en särskild kapitalfond för flygledarskolan eller över luftfartsverkets fond. Driftskostnadsfördelningen mellan intressenterna (främst flygvapnet och luftfartsverket) föreslås i princip anknyta till beställd utbildningskapacitet.

I samband med omläggning av utbildningssystemet föreslår utredningen att flygtrafikledarnas yrkesbenämning ändras till flygledare.

Huvudrekryteringen till flygledaryrket föreslås ske redan i samband med värnpliktsuttagningen och en förberedande flygledarutbildning ingå i värnpliktsåret, i princip enligt flygvapnets nuvarande prov med direktrekrytering. Denna utbildning innefattar även en flygkurs vid F5, Ljungbyhed.

Dessutom avses även andra rekryteringsvägar hållas öppna. Sålunda bör flygvap-

nets ilygförare och navigatörer, luftfartsverkets flygledarassistenter, civila piloter och övriga som fyller kompetens- och kvalifikationskraven kunna genomgå särskilda anpassningskurser för att därefter ansluta till de värnpliktsrekryterade elevernas utbildning efter värnpliktsåret.

#### GYMNASIEKOMPETENS

För antagning som flygledarelev förutsätts fullständig gymnasiekompetens i svenska, engelska, matematik och fysik. De medicinska fordringarna för privatflygarcertifikat måste dessutom fyllas.

I betänkandet redovisas i detalj förslag till utbildningsgång och kursplaner. I kort-het omfattar utbildningen efter värnplikts-året eller efter särskilda anpassningskurser:

- 13 månader grundläggande flygledarutbildning med flygkurs 2 samt kadettskola (befrielse kan erhållas)
- 6 månader tjänstegrenskurs med fortsatt utbildning inom flygtrafikledningens samtliga tjänstegrenar fram till kunskapsmässig behörighetsstandard och flygledarexamen
- 2-3 månader lokal utbildning för att vinna behörighet för viss tjänst vid avsedd stationeringsort.

#### Fartig flicka

kan man kalla 23-åriga Gabriella Renlund, luftfartsverkets och Sveriges första kvinnliga flygtrafikledare. Den 24 februari examinerades hon som den första, bland 179 manliga kolleger, efter att med fart ha passerat alla års-långa prov. Nu har hon sin tillvaro i Arlandas TL-torn, och svävar där i 15:e lönegraden. Hon tycker jobbet är intressant, därför att "det händer alltid något".

därav otillräcklig inblick i den andra delen av verksamheten.

Kommittén har under utredningen funnit att inga väsentliga hinder föreligger att genomföra en sammanslagning av de civila och militära utbildningarna. Dessa bedrivs nu vid luftfartsverkets trafikskola och flygvapnets flygtrafikledningsskola. En total omprövning av såväl utbildningens mål som utbildningsmetoder anses nödvändig.

Utbildningen bör ges bredast möjliga inriktning, vilket innebär dels att alla elever utbildas för flygtrafikledningens samtliga tjänstegrenar och dels att stor vikt läggs vid utbildning för samfunktion i systemen. Man vill också eliminera det ej önskvärda förhållande i dagens utbildningssystem som innebär att två tredjedelar av utbildningen är förlagd till lokala, operativa trafikledningsorgan. Detta belastar i hög grad de operativa flygtrafikledarna och kan innebära flygsäkerhetsrisker.

#### NY FLYGLEDARSKOLA

Kommittén föreslår därför att utbildningen av civila och militära flygtrafikledare i största möjliga utsträckning förläggas till en ny central flygledarskola, som utrustas



foto: bo malmström



Före den 1 oktober 1961 hade armén, marinen och flygvapnet särskilda försvarsgrenshögskolor. Behovet av en närmare samordning mellan dessa tre högskolor gjorde sig med tiden alltmer gällande. Efter beslut av 1960 och 1961 års riksdagar påbörjade därför Militärhögskolan sin verksamhet den 1 oktober 1961.

# MILITÄRHÖGSKOLAN vad den gör- och vad den ger

Av CMHS/F överste Karl-Erik Fernander

Ändamålet med denna första artikel, i en serie om två, är att orientera läsaren om verksamheten vid Militärhögskolan. Många officerare vid flygvapnet har själva deltagit i någon kurs vid högskolan. Men eftersom verksamheten vid Militärhögskolan inte är "statisk" utan hela tiden anpassas till den snabba utvecklingen på alla områden, bör nedanstående vara av intresse — inte bara för de läsare som haft ringa kontakt med högskolan — utan även för de kursdeltagare vid MHS.

Verksamheten och utbildningen vid MHS finns reglerad dels i Kungl Maj:ts instruktion för militärhögskolan, dels i av ÖB fastställd undervisningsstadga.

MHS lyder omedelbart under ÖB. Försvarsgrenschef äger beträffande försvarsgrenens linje vid MHS ange allmänna riktlinjer för den del av undervisningen som är försvarsgrensriktad samt inspektera denna verksamhet. CFV har delegerat sin inspektionsskyldighet till chefen för flygstaben.

## MHS UPPGIFTER

Kungl Maj:ts instruktion reglerar också utbildningens syften:

"Militärhögskolan har till uppgift att meddela officerare på aktiv stat

dels vid obligatoriska kurser de vidgade kunskaper om krigsmakten, särskilt den egna försvarsgrenen, och de ökade insikter i icke militära ämnena, som fordras för tjänstgöring i kaptensbefattning;

dels vid högre kurser de vidgade kunskaper om krigsmakten och det övriga totalförsvaret samt de ökade insikter om samhällslivet i övrigt, som fordras för tjänstgöring i kvalificerade befattningar vid högre staber och förvaltningar, i kvalificerade lärarbefattningar eller som chefer för högre förband.

Utbildningen vid de högre kurserna syftar till att främst främja utvecklingen av de grundläggande egenskaper, som i krig fordras hos högre chefer och till att ge officerarna en enhetlig grundsyn på försvarsproblemen.

## ENHETLIG GRUNDSYN

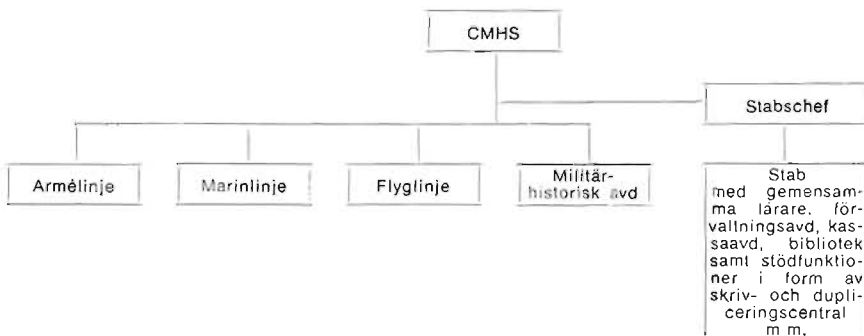
Att utbildningen syftar till att ge officerarna en enhetlig grundsyn på försvarsproblemen betyder naturligtvis inte att man försöker "diktera eller kommendera" någon viss uppfattning. Men genom att man arbetar tillsammans i arbetsgrupper över försvarsgrensgränserna, genom att man disponerar ett allsidigt och gemensamt faktaunderlag samt genom att utbildningen leds av allsidigt sammansatta lärolag när man sannolikt så långt det är möjligt en "gemensam grundsyn".

MHS är i stort organiserat enligt följande skiss:

Chef och stabschef skall utgå ur olika försvarsgrenar. Som chef för MHS har sedan dess tillkomst tjänstgjort generalmajor Erik Rosengren ur armén och som stabschef tjänstgör för överste Olle Gätvert ur kustartilleriet.

## SAMORDNAD UNDERVISNING

De olika linjerna motsvarar i princip de gamla försvarsgrenshögskolorna. Möjligheter till samordnad undervisning underlättas bl a av att motsvarande kurser på respektive linje börjar och slutar ungefär samtidigt.







Flyglinjens högre kurser (FSK och FTK) pågår i två år; de börjar den 1/10 och pågår sedan tom den 30/9 två år senare med ett uppehåll för tjänstgöring vid förband 1/5—30/9 första sommaren.

Flyglinjens allmänna kurs (FAK) pågår i sju månader från oktober till april.

FAK:s sju månader är i minsta laget jämfört med det kunskapsstoff man önskar delge kursdeltagarna.

Tillgänglig tid för FSK är tillfredsställande; för FTK kan möjligen någon ökning bli önskvärd (avses då hastadkommas genom att minska uppehållet första sommarhalvåret). Detta senare beror på att kursdeltagarna — utöver ingående kunskaper i tekniska ämnen — också måste delges en relativt omfattande utbildning i operativa och taktiska ämnen.

Militärhögskolan ansvarar även för den militärhistoriska forskningen inom krigsmakten. Detta omhändertas av den militärhistoriska avdelningen, som utöver militärhistorisk forskning även aktivt deltar i undervisningen vid högskolan.

### 321 ELEVER

Utbildningsåret 1968—69 utbildas vid MHS ordinarie kurser 321 officerare. För denna utbildning tjänstgör vid MHS 57 ordinarie militära lärare (varav tio på flyglinjen) samt två universitetslektorer (en i matematik och en i elektricitetslära med tillämpad elektronik).

När man betraktar dessa siffror och när man vet att krigsmaktens olika enheter, särskilt förbanden, lider svårt av brist på bl a officerare, kan man fråga sig om det är rimligt att ha 380 officerare huvudsakligen sysselsatta med utbildning vid MHS.

Inom försvaret finns ca 4.800 officerare på aktiv stat, varav ca 775 i flygvapnet (inklusive fänrikar). Bland krigsmaktens officerare finns sammanlagt ca 9 procent vakanser; inom flygvapnet knappt 5 procent. Vakanssituationen slår dock med hänsyn till åldersfördelningen mycket ojämnt i flygvapnet. Så tex är det mycket stor brist på officerare i åldersläget 35—40 år.

Med hänsyn till vakanserna sysslar fn totalt sett 8 procent av krigsmaktens officerare (6 procent av flygvapnets) med utbildning vid MHS.



● Applikatoriskt exempel penetreras av löjtnanterna Senneberg, F16; Forssman, F18; Wangerud, F4, och Lennhammar, F8.

#### Prognos för elever till FAK

Kurs	Öffkurs	Antal		Anm
		Totalt	Com	
69—70	63—64	28	9	FAK <sup>1)</sup>
		5		
70—71	64—65	35	17	
71—72	65—66	34	15	
72—73	66—67	39	18	
73—74	67—68	40	15	In OK

<sup>1)</sup> FAK för intendentur

#### Prognos för elever till FTK och FSK

Kurs	Antal kvalificerade	Beräknas ur pågående FAK	Uppskov	Summa (därav com)
FTK 69—71	9	4	2	13 (1)
		FAK 68—69: 5	2	
FSK 70—72	4	FAK 69—70: 6	3	15 (5)



● Modern språkundervisning. Löjtnanterna Hedlund, F6; Bjarle, F12; Junhov, F21, och Persson, F16, gnuggas i MHS nya språklaboratorium

### KVALITETSAKTOR

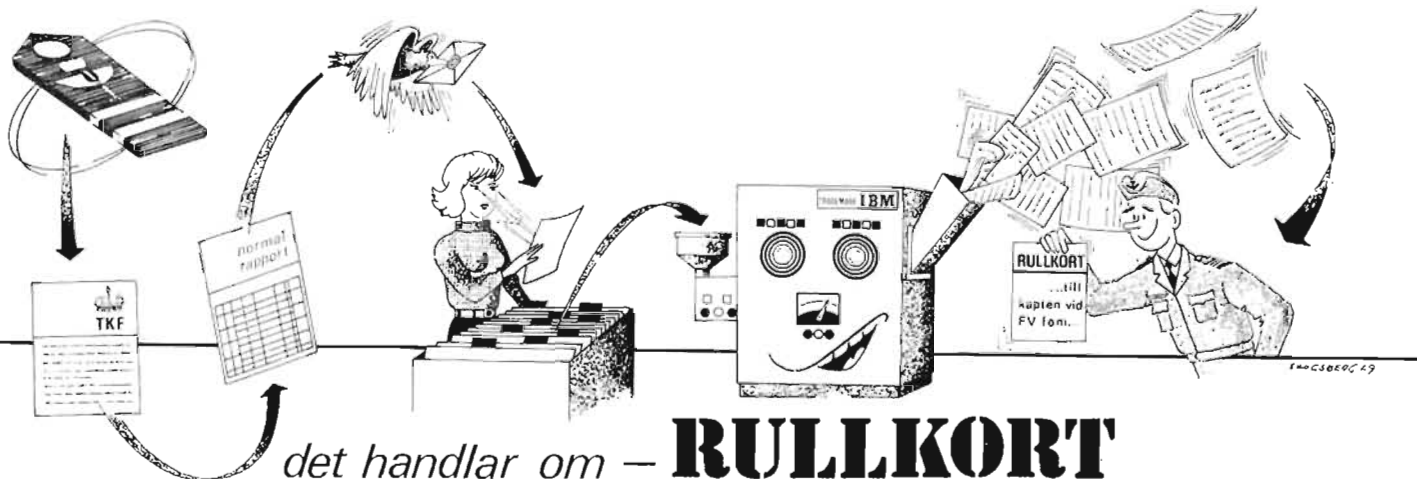
Siffrorna har därmed kanske fått en mera "acceptabel storlek". Eftersom MHS dessutom på ett avgörande sätt bidrar till att hålla kvaliteten hög på krigsmaktens personal, och eftersom vi måste satsa på kvalitet i vårt försvar, är det ingen tvekan om att vi måste acceptera förhållandet.

Ovanstående två tabeller visar en prognos för antalet elever i kommande FAK samt FTK och FSK.

### EXTRAKURSER

Vid MHS förekommer — utöver ordinarie utbildning — ett stort antal extrakurser. Så tex kommer detta år att genomföras en sk taktikkurs för flygingenjörer 28/5—6/6, en sk repetitionskurs i försvarskunskap för regementsofficerare och äldre kaptener 10/6—19/6, en kurs i stabstjänst och försvarskunskap för meteorologer och trafikledare 10/6—19/6 samt under fyra veckor i höst en kurs i underrättelse- och säkerhetstjänst avsedd för officerare som skall freds- och krigsplaceras i sådan tjänst i central eller regional stab samt vid samverkande civila myndigheter. ■

(Avsnitt nr 2 publiceras i nästa nr).



# ADB ger rättvisa åt rullkortet

**Detta är inte skrivet för rullkortsrapportörerna. Det är för dig! Rullkortet är ditt och visar vad du kan. Därför bör du veta hur det förs och läses — och varför det måste vara rättvisande.**

**D**ET LIGGER i myndigheternas intresse att kunna få en så klar bild av den enskildes utbildning och användbarhet som möjligt. För den enskilde är det samtidigt angeläget att ha en rättvisande meritförteckning. Förr användes tjänsteförteckningar, som den enskilde själv skötte. I praktiken innebar det att var och en skötte sitt eget rullkort.

För att likforma redovisningen började man för ett par decennier sedan att manuellt föra rullkorten vid respektive förband. Även denna redovisning hade sina brister och för cirka sex år sedan började man framställa rullkorten med hjälp av datamaskin.

Rullkortet ger i ADB-utförande en rättvisare och riktigare utgångspunkt för bedömning genom att likformiga uttryck och redovisningsregler gäller. Vidare kan det enskilda kortets uppgifter bearbetas i datamaskin tillsammans med övriga rullkort. Man kan på så sätt få fram en bild av utbildningsläget hos stampersonalen vid de olika enheterna, åldersläge o.s.v. De bearbetade rullkortsuppgifterna tjänar som underlag för beslut i många nivåer.

## TYDLIG ORDER VILLKOR

När en personalförändring sker, ordersätts denna. Med ordern som underlag — det krävs klart och tydligt formulerade order — rapporterar flottiljerna varje vecka till flygstaben enligt särskilda bestämmelser, som heter "Speciell instruktion för personaluppföljning vid flygvapnet (SIPU)". Vid flygstaben kontrollerar man att uppgifterna är rätt uttryckta efter det normerade sättet. Därefter kodas uppgifterna till ett för datamaskinen användbart språk, och bearbetas i datamaskinen, vilket sker varje vecka. Förändringarna förs in på de berörda rullkorten, vilka nytrycks och sänds i ett exemplar till flottiljerna, ett exemplar till flygstabens personalavdelning.

På de flesta flottiljer finns korten på avd 1. Övriga rapporteringsenheter har dem i regel på personalavdelningen eller motsvarande.

Det ligger i vars och ens intresse att se till att det egna rullkortet är fullständigt och riktigt. Tyvärr vet de flesta för litet om sina rullkort, vilket kanske beror dels på förvaringssättet, dels på att det krävs viss information för att kunna läsa det med behållning. Vi ska här försöka klara ut grunderna för uppställningen, så att var och en har möjlighet att kontrollera sitt rullkort. Är utbildningen riktig? Förordnanden? Dubbelbefattningar m.m?

## HUR LÄSES RULLKORTET?

Som framgår av bilden är rullkortet indelat i olika kolumner. Den första kolumnen under rubriken "tjänstgöringsförhållanden m.m" används för ordernummer, den andra för from-tid, den tredje för to-m-tid (används endast i vissa fall, tex vid sådana kurser som ej är grundutbildning, och för dubbelbefattningar etc). Till kolumner med bokstavsbezeichnung finns i huvudet en rubrik, som i stort talar om vad som finns i resp kolumn. Platsen för rullkortsradens början visar vilken kolumn den hör till.

### A-kolumnen:

Här återfinns uppgifter om anställning, avsked, fredsplacering, förening av tjänst, tjänstledighet etc. Uppgifterna ligger bl a till grund för pensionsberäkning och dylikt.

### B-kolumnen:

I denna kolumn finns utnämningar, förordnanden, utmärkelser. Man kan således här följa en persons kliv på karriärstegen och — får vl förmoda — därmed ökande användbarhet.

### C-kolumnen:

anger huvudbefattningar, vilket i princip innebär benämningen enligt organisationsplanen på den tjänst man uppträffar. Dessutom anges här när man varit eller är elev i grundutbildning. Beträffande denna kolumn har det tyvärr upptäckts en relativt hög felrekvens. Orsakerna är många, men oklar ordersättning bär kanske största skulden.

### D-kolumnen:

innehåller sk "övrig tjänst" d v s elevskap i kurser, dubbelbefattningar o dyl. De senare blir för övrigt i många fall aldrig avslutade, vilket syns genom att to-m-tid saknas. Att märka är att tjänsteförordnanden chefsskap också räknas såsom övrig tjänst.

### E-kolumnen:

omfattar genomförd flygtjänstutbildning samt arten av flygtjänst som fullgörs för närvarande. Efter den 1 oktober 1967, då den nya flygtjänstgöringen infördes, har denna kolumn inte fungerat på ett helt tillfredsställande sätt. Även detta kan bero på ordersättningen. I synnerhet släpar redovisningen efter i fråga om upphörd flygtjänst. I denna kolumn behöver den enskilde se efter ordentligt.

### F-kolumnen:

Här redovisas genomgången utbildning. Då denna kolumn ligger till grund för många olika bearbetningar, tex utbildningslistor, som i sin tur används som underlag för planer och beslut på olika nivåer, är det särskilt angeläget att den är riktig.

Vid granskning av kolumnen bör observeras, att rad som uttrycker elevskap inte är tillräcklig för att kursen ska accepteras som genomförd utbildning. Man måste även ha med kursen i F-kolumnen. Viss civil utbildning ska också finnas i denna kolumn, tex studentexamen, verkstadsskolor m.m.

**RULLKORT** Original

Tjänstgöringsförordningen m m			A Anställe, beforsplacera, tilldelad		E Flygsäkerhetsbildning		F Utbildning (se kolonn för tillgång)		I Tjänstgöring (se kolonn för tillgång)		J Övrig tillgång (se kolonn för tillgång)		341838-793 21	
Enligt order	Fr o m	T o m	B Utbildning (se kolonn för tillgång)		C Utbildning (se kolonn för tillgång)		D Övrig utbildning		G Civil arbete, arbetsplats, etc		H Tjänstgöringskyldighet (se kolonn för tillgång)			
			A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
F12	27/5252	11 01						-REALEX						
F12	27/5252	11 01						-ANSTÄLLD VID F12						
F12	27/5252	11 01						-VOLONTÄR (SIGN)						
F12	27/5252	11 01						-ELEV UNDERBEFALSUTBILDNING						
F08	85/5454	10 04	55 04 23					-ELEV FURIRSKOLA (SIGN)						
F12	22/5555	10 01						-FURIR (SIGN) VID F12						
F08	42/5555	10 01						-ELEV GFSU FNAV						
F08	42/5656	05 01						-ANSTÄLLD VID F1						
F08	89/5656	10 01						-FLYGNÄVIGATOR 2. GR VID F1						
F08	42/5556	10 01						-ELEV GFSU FNAV						
F1	41/5656	10 01						-GFSU FNAV						
F6	8/5757	05 02						-NAVIGATOR						
F08	88/5858	10 01						-FFSU FNAV						
F6	20/5959	10 12						-FLYGNÄVIGATOR 1. GR VID F1						
F08	32/6060	04 12						-ELEV UOFFKURS (FNAV)						
F08	32/6060	04 12						-ANSTÄLLD VID FV						
F08	32/6060	04 12						-FREDSPACERAD F1						
F08	32/6060	04 12						-SERGEANT (FNAV) VID FV						
F1	9/6060	04 12						-NAVIGATOR 2.DIV (NATTJAKT)						
F6	60 04 12							-UOFFKURS (FNAV) 847 80 004/027						
F08	22/6161	03 30	61 04 04					-ELEV MIL IDROTTSKURS						
F6	61 04 04							-MIL IDROTTSKURS						
F6	69/6363	05 02						-TJANSTGÖR F21						
F6	89/6363	05 02						-NAVIGATOR 2.DIV (NATTJAKT)						
F6	90/6363	05 02						-FFSU FNAV						
F6	89/6363	06 30						-TJANSTGÖRING F21 UPPHÖR						
F6	90/6363	06 30						-NAVIGATOR 1.DIV (NATTJAKT)						
F6	94/6464	05 01						-BITR IDROTTSLEDARE (SBF)						
F08	39/6565	05 01						-FANJUNKARE (FNAV) I FV						
F08	39/6565	05 01												
F08	51/6565	07 01						-FREDSPACERAD F21						
F21	31/6565	07 01						-NAVIGATOR 2.DIV (NATTJAKT)						

69 02 27      ADAM DAVID BERTIL      RULLKORT      341838-793      I

Här någonstans kommer koden för krigsplaceringen att hamna

Här har vederbörande inte kunnat ange någon exakt datum för examen (Godkänns endast i undantagsfall)

Även viss civil utbildning(examina)

Folkbokföringsnummer

Koden talar om vilket förband (motsv) som rullkortet tillhör

Betyg redovisas för viss utbildning. De tre första siffrorna anger medelbetyg. De två därefter lämplighet. De sista sex talar om utgångsordning.

Dessa rader måste vara med vid befordran från ubef till uoff (motsv.)

Rader som saknar orderpunkter bör kompletteras med sådana

Detta är fel!!  
Dubbelbefattning skall avslutas med Tom-tid senast vid omplacering till annat förband.

Obs! Båda dessa rader måste vara med för att datamaskinen skall uppfatta kursen som genomförd.

Denna text innebär vika-riallöneförordnande

I de olika listorna skrivs efternamn plus initialer. Vårt exempel får således namnet  
RULLKORT A D B

Folkbokföringsnummer



## Kritiken mot betygsättningen är onyanserad

Kritik mot betygsättningen inom försvaret riktades, i nr 1/69 av FLYGVAPEN-NYTT, av löjtnant Ingvar Jönsson, MHS. Särskilt vände sig denne mot principen att ge olika ämnen olika koefficienter.

I detta bemötande, som för denna gång avslutar debatten, ger chefen för F20 skolavdelning, major Harald Jönsson, ett uttömmande svar och kommenterar kritiken.

**P**RINCIPEN att väga samman ett antal delresultat till ett totalresultat med hjälp av olika vikter är ingalunda, som Jönsson tycks tro, ett militärt påfund. I praktiskt taget alla sammanhang, där man har anledning vänta att ett visst delresultat i högre grad än andra bidrar till att öka säkerheten i de förutsägelser som görs från totalresultatet, använder man vikter (koefficienter). Så sker tex i vanliga kunskapsprov för olika slags kunskapsstoff, i urvalssituationer m.m.

Betygskoefficienterna har således till funktion att öka säkerheten i den prognos man gör från slutbetyget om hur bra en elev kommer att klara det jobb för vilket han utbildats, d.v.s. att göra bedömningen rättvisare och inte tvärtom, som Jönsson tycks tro. Faktorer såsom ämnenas svårighetsgrad, omfång eller motivationsaspekter är mindre relevanta i detta sammanhang även om man ofta finner höga samband mellan tex ett ämnes svårighetsgrad och dess betydelse för framtida verksamhet.

### Från vår läsekrets

• Man kan givetvis diskutera vilken effekt man får genom att använda koefficienter, vilket Jönsson mycket riktigt har påpekat. Svårigheterna att få goda mått på såväl betyg i utbildningen som på kriterier för framgång i jobbet är uppenbara för alla som sysslat med utbildningsarbete. Jönsson undviker emellertid svårigheterna genom att helt enkelt slopa koefficienterna.

Han borde i mer konstruktiv anda ha tagit upp till debatt metoder och åtgärder för att förbättra koefficienternas funktion. Det är en av de uppgifter som vi vid Flygvapnets Krigsskola kontinuerligt har under bearbetning. Det finns metoder genom vilka man kan beräkna relevanta storlekar på koefficienterna, tex multipel regressionsanalys.

Koefficienterna i de flesta utbildningsbestämmelser bygger på erfarenhetsgrund snarare än på någon statistisk metod. Erfarenhet är registrering av fakta och slutsatser från dessa, d.v.s. en omedveten statistisk behandling. Koefficienterna är inte mindre användbara av det skälet. Misstag är naturligtvis inte uteslutna. Löjtnant Jönsson tar från meteorologutbildningen upp ett bra exempel på vad som förefaller vara en felaktig koefficientsättning. Sambandet mellan intellektuell förmåga som kommer till uttryck i matematik och framgång i jobbet som meteorolog är sannolikt större än för luftnavigation. En enkel analys grundad på några årskurser meteorologer bekräftar troligen detta.

A andra sidan är sambandet mellan matematik och luftnavigation sannolikt så stort att koefficienterna i detta fall inte har någon inverkan på utgångsordningen. Men det största felet gör Jönsson själv när han drar vittgående (och felaktiga!) slutsatser från det enskilda till det allmänna.

• Koefficienterna bör givetvis inte vara statiska. På samma sätt som ändrade krav och uppgifter för en befattning medför översyn av utbildningens inriktning och innehåll måste detta ske även för koefficienterna. Det betyder emellertid inte att man "fixar" utgångsordningar med hjälp av koefficienter som Jönsson spekulerar i. Detta påståande är rent nonsens. Manipulation med koefficienter på det sättet förekommer naturligtvis inte eftersom koefficienterna är fastställda för en bestämd kursplan oberoende av enskilda elever och (vanligtvis) långt innan kursen påbörjas.

Lämplighetsbedömningen har alltid debatterats. Skälen härför är dels den stora betydelse som man tillmäter personens egenskaper i så gott som alla jobb vid sidan av kunskapskvalifikationerna (= krav på lämplighetsbetyg) och dels svårigheterna att få tillförlitliga och giltiga mått på dessa egenskaper (= krav på rättvisa och ändamålsenlighet). Liksom i fallet med koefficienterna följer löjtnant Jönsson minsta motståndets lag och slopar lämplighetsbetyget. Den vägen leder inte framåt.

Det är sant att personbedömningen sällan kommer upp till den tillförlitlighet och giltighet som man brukar få i bra kunskapsmätningar. Kvaliteten i bedömningen är en funktion av antalet bedömare, bedömarnas rutln, observationstidens längd, använda hjälpmedel i bedömningen etc. Eftersom Jönsson erkänner lämplighetsbetygets berättigande borde han i stället för att gå upp inför mätsvårigheterna ha tagit upp till diskussion metoder som kan minska mätfeleln. Svårighet att göra en bedömning får inte hindra att man gör det.

• Som ett exempel på åtgärder att förbättra bedömningen kan jag nämna att vi vid Flygvapnets Krigsskola har delat upp det gamla lämplighetsbetyget i två separata betyg, lämplighet och ledarskap. Inom varje betyg sker dessutom en uppdelning i ett antal väldefinierade bedömningsfaktorer. Dessa åtgärder tillsammans med en sänkning av koefficienterna jämfört med tidigare har gjort prognosen från slutbetyget tillförlitligare. Personligen har jag den erfarenheten att en personbedömning utförd av ett tiotal erfarna bedömare med hjälp av skattningsskalor, satsval eller andra metoder oftast ger ett tillförlitligare betyg än en ensam lärares kunskapskattning från ett normalt kunskapsprov. Därmed är inte sagt att det inte finns mer att göra på detta område.

Löjtnant Jönsson har uppenbarligen tagit fasta på det gamla talesättet att lämplighetsbetyget är till för att chefen skall kunna näpna intelligenta drumlar. Uttrycket är gammalt och tillämpningen likaså i den mån detta överhuvudtaget skett. I dagens utbildning går det inte till så. Jönsson är välkommen till F20 för fortsatt diskussion i betygsättningsfrågor.

Kraven på vårt betygsättningsystem är stora. Avnämarna ställer krav på en tillförlitlig vägledning för att kunna placera rätt man på rätt plats. Den enskilde kräver rättvisa i dagens hårda konkurrens om platserna.

• Löjtnant Jönsson har pekat på två betygsättningsproblem. Flera hundra kan nämnas såsom betygsättningsformer (absolut kontra relativ betygsättning), betygsskalans utseende, betygens informationsinnehåll, tillförlitlighet, giltighet etc. Den tveksamhet som Jönsson uttrycker om lämpligheten i att behandla betygsättningsfrågor på det sätt han gör är jag benägen att instämma i. Hans behandling av koefficient- och lämplighetsfrågorna präglar knappast det konstruktiva tänkande som fordras för att göra betygssystemet bättre.

Men onekligen har löjtnant Jönsson tagit upp ett par viktiga frågor, som flera av oss borde ägna ökat intresse och uppmärksamhet. I det hänseendet är hans debattinlägg vällovligt. Förhoppningsvis har mitt ingalunda uttömmande inlägg fyllt bl den funktionen att något stilla löjtnant Jönssons och kanske flera andras upprörda känslor i dessa frågor. ■

Harald Jönsson  
Chef skolavd F20

# 1945

och  
beredskapen

Av överstelöjtnant NILS KINDBERG

FLYGVAPEN-NYTT HAR I NR 5/1968 OCH 1/1969 LOVAT LÄSEKRETSEN NÅGRA SKISSER FRÅN EN DEL SÄRSKILT UPPMÄRKSAMMADE OCH MINNESVÄRDA HÄNDELSER UNDER DEN FÖRSTÄRKTA BEREDSKAPSTIDEN. I DAG FÅR VI LÄSA OM DEN MÄRKLIGA RÄDDNINGSTJÄNST TILL NORGES HJÄLP, SOM EN FIESELER STORCHGRUPP FRÅN ÖSTGÖTA FLYGFLOTTILJ, KALLAD "FJÄLLSTORKARNA", FRÅN SIN BAS VID KIRUNA I SLUTET AV 1944 OCH BÖRJAN PÅ 1945 FRAMGÅNGSRIKT BEDRIVER I MÄNNISKOKÄRLEKENS TJÄNST. VI FÅR OCKSÅ GLIMTAR FRÅN DEN DRAMATISKA RÄDDNING AV MINSKADADE NORRMÄN M FL, SOM GRUPPEN I SAMVERKAN MED ANNAT FLYG BEDRIVER I LIVRÄDDANDE SYFTE. DETTA SKER EFTER EN EXPLOSION I ETT TYSKT MINFÄLT VID KARASJOK TÄTT INPÅ NORSK-FNSKA GRÄNSEN, CA 340 KM NORDOST OM KIRUNA.



## "Fjällstorkarna" fenomenala flyktingräddare

**D**EN 19 SEPTEMBER inträder en märklig förändring i storkriget. Finlands till Moskva sända förhandlare undertecknar då ett vapenstilleståndsavtal med motparten Sovjetunionen, i praktiken liktydigt med en kommande fred. Finlands med obekvämligt mod, oerhörda kraftansträngningar och stora offer vunna framgångar, genom dess folk och krigsmakt, har i sluttronden 1944 följts av hårda motgångar, medförande nya offer i liv, materiel och andra värden.

Fyra nya hårda krigsår har nått ett slut, ovisst för hur länge. Som ett av villkoren för stilleståndsavtalet kräver emellertid den ryska sidan till en början, att Finland med egen vapenmakt fördrivar sin dittillsvarande förbundspartner Tysklands stridskrafter från sina luft-, mark- och vattenområden.

Kort efter undertecknandet av detta och andra hårda ryska villkor, startar också Finland med flygvapen, armé och marin operationerna mot tyskarna. Tyngdpunkt och huvudinriktning härvid är förlagda till norra Österbotten och finska Lappland. Därifrån rullar den förda offensiven i huvudsak nordvästut mot Nordnorges Altafjord, Karasjok, Tromsö och Bardufoss samt vidare sydsydvästut.



● Med de maktiga lappländska fjällen som bakgrund ser vi här en S 14 B Fieseler Storch ur räddningsgruppen "Fjällstorkarna" från F3 på Malmen.

### BARBARISK ODELÄGGELSE

Sveriges nordöstra gräns med Torne och Muonio älvdalar ligger lätt inpå stridsområdet. I september—oktober viker tyskarna under hård strid och barbarisk ödeläggelse av bebyggelsen m m för det finska trycket. Deras styrkor har dessutom framträngande starka ryska krafter i sin norra flank. De senare rycker från Kandalaksja segrande fram över Murmansk och Petsamo mot Kirkenes i Norge, samt fortsätter därifrån åt sydväst.

Läget medför bla omfattande svenska beredskapsförstärkningar i Tornedalen samt stora svenska hjälptågdrar på vår sida för att omhänderta mängder av in i svenska Norrbotten flyktande finsk civilbefolkning, deras boskap, hästar och torftiga tillhörigheter. Under senare delen av november 1944 rapporterar truppförband i svenska neutralitetsvakten i nordväst samt norska legationen (så hette det då) i Stockholm:

- att talrika flyktingar från Nordnorge, män, kvinnor och barn, drivna från gård och grund av tyskarna och deras härjningar, Hertalet av dem helt utblottade och många svårt sjuka — börjat att i större eller mindre grupper överskrida gränsen till Sverige, huvudsakligen i trakten av de stora sjöarna Sitasjaure, Ruotjajaure och Vastenjaure nordost om Sulitelmafjällen,
- att förutom norrmän även flyktingar av annan nationalitet iakttagits, vilka bedömdes ha undkommit från tyska fångläger och tvångsarbeten,
- att flyktingströmmen visat stigande tendens, trots tyskarnas försök att ingripa hindrande,
- att flyktingarnas närmaste mål tycktes vara svenska fjällstugor och lappstugor väster och nordväst om Suorva m m, samt

- att inom det aktuella området i gränstrakterna snar hjälp med flygtransporter av sjuka och förfrusna, tillförsel av livsmedel och medicin m m samt läkarvård var trängande nödvändighet.

### HÖGKVARTERSORDER

Efter överväganden i försvarsstaben, i samråd med chefen för flygvapnet general Bengt Nordenskiöld och med representanter för Norge, Svenska Röda Korset m fl beslutar vår ÖB general Helge Jung där- efter, att den begärda hjälpen skall lämnas i samarbete mellan flygvapnet och militärbefälhavaren för arméns VI militärområde (värt näst nordligast), generalmajor Nils Rosenblad. Den 23 november utger ÖB en högkvartersorder, som bestämmer:

- att för spaning efter och hjälp åt norska flyktingar en flygggrupp med fyra plan typ S 14 B (Fieseler Fi 156 Storch) jämte besättningar och behövlig markorganisation ur flygvapnet skall underställas nyssnämnde militärbefälhavare ur armén, samt
- att gruppens basering skall bestämmas i samråd med chefen för Övre Norrlands flygbasområde (översten C G von Porat),

### ... OCH FLYGVAPENORDER

Den 24 november följer en flygvapenorder med innehåll:

- att för ändamålet vid Östgöta flygflottiljs (F3) depå (på Malmen) skall organiseras ett tillfälligt extra beredskapsförband, kallat Kirunadetachmentet F3 eller Sgrp F3 Kiruna (en senare tillkommen benämning "Fjällstorkarna" uppstår efter hopklippning av film från förbandet),
- att flygggruppen tv skall använda ett krigsflygfält syd Kiruna,
- att den eventuellt skall bli uppdelad på två skilda detachment, och
- att drivmedel, förläggning och förplägnad för gruppen skall ombesörjas av förutnämnd flygbasområdeschef.

### MED EXPRESSFART

Organisations- och utrustningsarbeten m m samt ombasering från Östergyllen till nordliga Lappland klaras därpå med expressfart. Från början av december 1944 till mitten på maj 1945 utför gruppen utmärkt förtjänstfullt och resultatrikt sin farofylla, gagnande tjänst, där många norska och andra människoliv räddas till liv och hälsa.

Gruppens chefer härunder blir till 21 april flygspanaren, löjtnanten i Upplands regementes reserv Bertil Karlsén, tjänstgörande vid flygvapnet, samt efter nämnda dag flygspanaren, löjtnanten i Svea Livgardes reserv, senare kaptenen i flygvapnets reserv Harald Hellman.

Kiruna-gruppens verksamhet bedrivs i snö och stark kyla, ofta 30—40 grader under noll, fjällstormar och tidvis halvljus eller mörker. Ända till mitten på januari syns nämligen solen på denna nordliga breddgrad inte över horisonten.

### KRIGSDRAMATIK

Mot slutet av gruppens Lapplandstid — i början på maj 1945 — tas förbandet också i anspråk för upprepade transportflygningar av kirurgiska instrument od till Karasjok i Östfinnmarka, Nordnorge (ca 340 km nordost Kiruna, nära norska gränsen till finska Lappland), samt för transport därifrån av svårt skadade norrmän. En allvarlig explosion har just inträffat där i ett av tyskarna anordnat minfält, med bla 22 dödade och 9 svårt skadade som följd. Mer härom i vår artikels fortsättning.

Den 8 december 1944 kan gruppchefen löjtnant Karlsén hos fo 66 (Kiruna fo) stab, föbef överstelöjtnanten Engelbrekt Flodström ur arméns infanteri, (senare överste m m) — inhämta närmare orientering och direktiv för verksamheten.

Från den 13 december 1944 till slutet av april 1945 pågår sedan flygggruppens räddningsflygningar. Tom den 20 februari är numerären oförändrat fyra S 14 B-plan (Fieseler Fi 156 Storch), med kort start- och landningssträcka och utomordentligt god sikt.



● En S 14 B Fieseler Storch på Luossajärvis is inte långt från järnvägsstationen Kiruna C. I bakgrunden Luossavaara, med det karaktäristiska dagbrottet.

## MAT OCH VED MED W 34!

Tidvis förstärks gruppen. Bl a med ett annat plan av samma typ, tillfälligt detacherat från det norrländska spaningsförbandet Sgrp VI/F3 (Kalix och Luleå-Kallax), och tidvis med ett för personal-, ved- och provianttransporter m m till och från fjällstugorna, från AB Svensk Flygtjänst i Stockholm förhyrt civilt transportflygplan typ Junkers W 34.

Från den 20 februari 1945, då flyktingströmmen börjat minska något, reduceras gruppens numerär till två plan typ S 14 B.

För flygtjänstens och räddningarnas säkra bedrivande ordnas bl a tre reservlandningsplatser. De förläggs till Puoltsa (20 km åt NW), Kurravaara (20 km åt NNO) och Fjällåsen (30 km åt S). Signalförbindelser och väderlekstjänst ordnas i samverkan med en till Kiruna då förlagd jaktdivision med J 9-plan (3/F8). Den 22 april 1944 sker — p g a smösmältning och begynnande tjallossning på gruppens bas (krigsflygfält) — ombasering till sjön Luossajärvis is, nära Kiruna järnvägsstation.

## DIREKTIV OCH FLYGVÄGAR

FO-befälhavaren i Kiruna gör genom sin stab upp de första direktiven för verksamheten, enligt från gränsvakning och annan markspaning m m inkomna rapporter. Som resultat av Fjällstorkgruppens flygspaning, markspaning och utsagor av flyktingar m m framkommer bl a:

- att flyktingströmmen — på skidor eller till fots, mödosamt släpande sig fram genom den djupa snön — i huvudsak följer tre olika marschriktningar.
- att huvuddelen går från Hellemobotn i Norge (ca 75 km SW Narvik) över Läipajaurer i Sverige till Vaisaluokta (ca 50 km WNW Suorva),
- att en mindre del går från Skjombotn i Norge (ca 30 km S Narvik) längs Sitasjauredalen i Sverige till Sitasjaurestugan (ca 45 km NW Suorva), samt därifrån vidare till Ritsemjokk och Vaisaluokta (se ovan), och
- att en annan mindre del går från Sörfjordskaret (ca 120 km SW Narvik) österut till sjön Vastenjaure, samt därifrån vidare till Akkastugan (ca 90 km S Narvik) m fl svenska fjällstugor o d.

## FLYKTINGSTRÅK FÖLJS

Kirunagruppens flygvägar för flyktingspaning och räddningstjänst ansluter sig i stort till de ovan nämnda flyktingstråken. En av gruppchefen uppgjord karta visar bl a, att Luleluspén (N Porjus), Sjöfallsstugan, Suorva turiststation, Sitasjaurestugan, Akkastugan, Vaisaluokta, Läipa lappläger och Saltaluokta är ofta använda brytpunkter och färdmål vid flygningarna.

I flera fall under högvintern inrapporterar grupper av flyende norrmän, vilkas spår förlorar sig i snön. En norrman återfinns vid flygspaningen död — de övriga kan aldrig påträffas.

Förutom flygspaning och flygtransport med Storch-plan omfattar Kirunagruppens från Malnen i Östergötland hjälperksamhet bl a:

- att inspektera fjällstugor o d på svenska sidan — Sitasjaure, Läipajaurer, Vaisaluokta, Akka och Jaurekas — m fl — ifråga om förbindelser, beläggning med flyktingar, tillgång på mat och dryck, sjuklighet, hygien m m,

- att flyga fram läkare, annan sjukvårdspersonal, medicinsk och kirurgisk utrustning till fjällstugorna, för där föreliggande, omedelbara behov.
- att efter den 1 mars 1945 — då det från AB Svensk Flygtjänst förhyrda Junkers-planet indragits — med de små Storch-planen helt svara för provianttillförseln till fjällstugorna,
- att hämta utmattade och skadade flyktingar, som inte själva förmått ta sig fram till stugorna, från sjöarnas isar, fjällterrängen och stigarna, allt med de små Storkarna,
- att föra ihop de någorlunda kuranta av flyktingarna till grupper vid stugorna, varifrån de sedan under ledning av militär personal ur försvarsområdet får embarkera det förut nämnda civila Junkers W 34-planet, och därpå flygs vidare med detta till Suorva och Porjus, för vidare transport på annat sätt därifrån,
- att med Kirunagruppens egna, militära S 14 B-plan hämta flyktingar med kritiska skador e d, och flyga över dessa vårdbehövande till Kiruna, för snabb kirurgisk eller annan läkarbehandling där.

## 104 FLYGRÄDDADES

Totalt flygtransporter S 14 B-planen 120 personer av norsk leler annan nationalitet. Härav är 104 flyktingar, huvudsakligen norrmän. De övriga 16 är bl a särskadade från svenska gränsvaktförband ur armén, vissa stabsofficerare från militärområden och andra i behov av snabbtransport till eljest svårtillgängliga platser nära norska gränsen m m. De flygtransporterade flyktingarna fördelar sig med 67 i december 1944, 32 i januari—mars 1945 och 5 i april samma år.

I Karasjok i nordöstliga Nordnorge, lätt inpå Norges gräns till finska Lappmarken, 340 km nordost Kiruna, har tyskarna under ockupationstiden anordnat ett stort minfält, liksom på så många andra ställen i Norge.

## OPERATION KARASJOK

Den 1 maj 1945 har norska soldater tillhörande i Sverige sedan 1943 utbildad polis-trupp (egentligen ingenting annat än vanlig stridande armétrupp) satts igång att röja bort minorna. Under arbetet härmed inträffar en våldsamt explosion i minfältet. Inte mindre än 22 av de norska soldaterna dödas omedelbart och 9 blir svårt skadade, en del med livshotande skador.

Ingen möjlighet till medicinsk eller kirurgisk hjälp finns på den avlägset och svårtillgängligt belägna olycksplatsen. Dessutom saknar den landningsmöjligheter för vanliga flygplan. Endast på en smal remsa is lätt intill älvstranden kan små plan av typ Storch-typ ta sig ned.

Den 1—2 maj nås Sveriges ÖB av från Karasjok sända rapporter och framställningar om hjälp. En sådan rapport "snappas" vid Norrbottens flygbaskår (F21) depå i Luleå—Kallax, där den förut nämnde flygöversten von Porat är depåchef.

## SNABB FLYGAKTION

På eget initiativ igångsätter denne nu forcerade förberedelser för snabb flyghjälp till Karasjok. Han inser från början att endast plan typ S 14 (Fieseler Storch) kan tänkas landa där, och att man i övrigt måste kasta ned materiel m m från större flygplan, som får cirkla över platsen, och att landsätta läkare, sjukvårdare m fl per fall-skärm.

Från ÖB och flygvapenchefen går samtidigt order om hjälp till Östgöta flygflottiljs Storch-grupp vid Kiruna och till Norrbottens flygbaskår. Vid sistnämnda bas har som nämnts kårchefen redan börjat kontakta det i särskilt uppdrag (flygtransporter av norsk polis-trupp till Kirkenes) dit förlagda amerikanska transportflygförbandet, via den norske förbindelseofficeren kapten Rörholt.



- De från Karasjok i Nordnorge hämtade och vid en explosionsolycka skadade norska soldaterna överlörs på flygfältet strax söder Kiruna C till amerikanska Dakota-plan från Kallax i v b till svenska sjukhus.





• En av de räddade norska soldaterna lastas ur en svensk "Fjällstork" från F3 på Malmen. Som synes var Fieseler Storch inte i första hand tänkt som sjuktransportplan.

Den eljest så omtalade norsk-amerikanen, översten **Bernt Balchen** befinner sig — som det ofta hände — under jorden. Flygförbandets duktige chef USA-kaptenen **Hollyman** kan dock nås och ger order om klargörande av ett Dakota-plan (Douglas C-47, eller DC-3) för start snarast. Överste von **Porat** kontaktar vidare arméns läkare och garnisonssjukhus i **Boden**.

### FLYGHJÄLPEN PÅ VÄG

Och redan den 1 maj — samma dag som olyckan inträffar — når det från **Kallax** utsända Dakota-planet fram till luften ovan **Karasjok**, efter flygning till en början längs **Torne älv**. Med ombord finns då också den svenske arméfältläkaren **T W Thorburn**, garnisonssjukhusets i **Boden** chef, beredd till fallskärmshopp. Vi citerar nu fältläkarens egen berättelse:

"Kl 18.00 lämnar planet **Kallax** med kurs närmast på **Torneå**. Ombord finns 10 man ur det amerikanska flyget, två norska officerare, en norsk radiotelegrafist, som skall hoppa, två stora kartonger förbandsgrejor (bindor m m) men mycket litet i instrumentväg. Dessutom tio balar hö för hästar och kor i **Karasjok**.

Framkomsten är beräknad till kl 20.00. Överste von **Porat**s sista ord till mig är: — Nu har Du två timmar på Dig att lära Dig hoppa fallskärm! Radiomannen som själv hoppat tretti gånger förut sätter genast igång med att lära mig hur man skall samla ihop extremiteterna (armar och ben) vid 'nedkomsten' m m.

### HOPPA!

Halvvägs upp i **Finland**, utefter **Torne älv**, som vi följer, kommer planets navigatör (amerikan) över till mig. Han säger: — Vi har haft kontakt med **Karasjok**. De vill att doktorn skall hoppa, ty en väntad norsk mediciner (och kirurgie) kandidat har inte kommit dit.

Tyvärre får vi inte tag på olyckslägret där uppe i norra **Norge** genast, utan får cirkla omkring och leta ända till kl 21.00, då vi till sist hittar det. Vi kastar då först ned de två kartongerna förbandsmateriel på den smala iskanten. De hänger fint i sina fallskärmar. Nästa "kolli" blir radiomannen. Han har order att låta lägga ut fyra man i form av ett stort V, om man vill att jag skall hoppa, och i form av ett stort T, om jag inte skall hoppa.

Under nästa runda ser vi radiomannen springa på isen. Efter något ögonblick ligger fyra man på rygg nere på isen i form av ett stort V. Jag skall alltså hoppa. Flygarna spänner på mig fallskärmen med dess tränga sele och jag ställer mig vid dörroppningen akterut (där dörren tagits bort). Klart alltså för färden ned till marken.

### HOPPA INTE!!!

Det gröna ljuset tänds. Just som jag väntar på rött ljus (hoppssignalen) kommer emellertid den amerikanske navigatören tillbaka och skriker: — Hoppa inte! Jag repar tillbaka: — Ser Du inte, att de ligger i V-form därnere? — Nej, säger han, det är en radio de vill ha!

När jag ganska snopen befrias från skärmselen faller en liten norsk löjtnant mig om halsen och säger: — Gud ske lov att doktorn inte hoppade, för Ni hade slagit ihjäl Er! Fältläkaren tillägger: — Jag var då 45 år och vägde över 100 kilo. Och jag vill inte förneka, att det var med en viss fröjd jag hjälpte till med att sparka ner de tunga höbalarna utan fallskärm...

De något yngre norska läkare, som hoppar ned till **Karasjok** följande dag den 2 maj, och deras sjuksköterska, som gjorde likadant, träffar jag aldrig." —

(Red anm: Det var kirurgiprofessor **Semb** och doktor **Wergeland** samt **Syster Ella**, den senare blott 22 år).

### ÅTER KALLAX

Det den 1 maj insatta Dakota-planet flyger, sedan lasten kastats tillbaka till **Kallax**. Den andra färden — den 2 maj — har nyss nämnts. Den 3—4 maj vilar en tät dimma över hela norra **Lappland** m m.

Men den 5—9 maj, sedan dimman lättat, kan Östgöta-flottiljens "Fjällstorkar" typ S 14 B (Fieseler Fi 156 Storch), förstärkta med ett par liknande plan från i **Kalix** baserade spaningsgruppen Sgrp VI/F3 efter landning på den nämnda, smala isranden vid älvstranden intill **Karasjok**, hämta de nio då opererade och förbundna, svårt sårade norska soldaterna och flyga dem till "Fjällstorkarnas" isbas vid svenska **Kiruna**.

De stora tvåmotoriga amerikanska Dakota-planen (också kallade 'Skytrain') hämtar norrmännen där och flyger dem till vårt garnisonssjukhus i **Boden**, för fortsatt läkarvård under fältläkare **Thorburns** överledning och därefter så småningom tillfrisknande.

### DRAMATS EPILOG

Den 14 maj — sedan behovet av fortsatt flyktinghjälp m m vid norska gränsen upphör — anbefaller vår ÖB, general **Helge Jung**:

- att flygverksamheten vid Sgrp F3 **Kiruna** för spaning efter och hjälp till norska flyktingar skall avslutas,
- att gruppens två kvarvarande sambandsplan typ S 14 B skall återgå till Östgöta-flottiljens depå vid **Malmen** (nära **Linköping**).

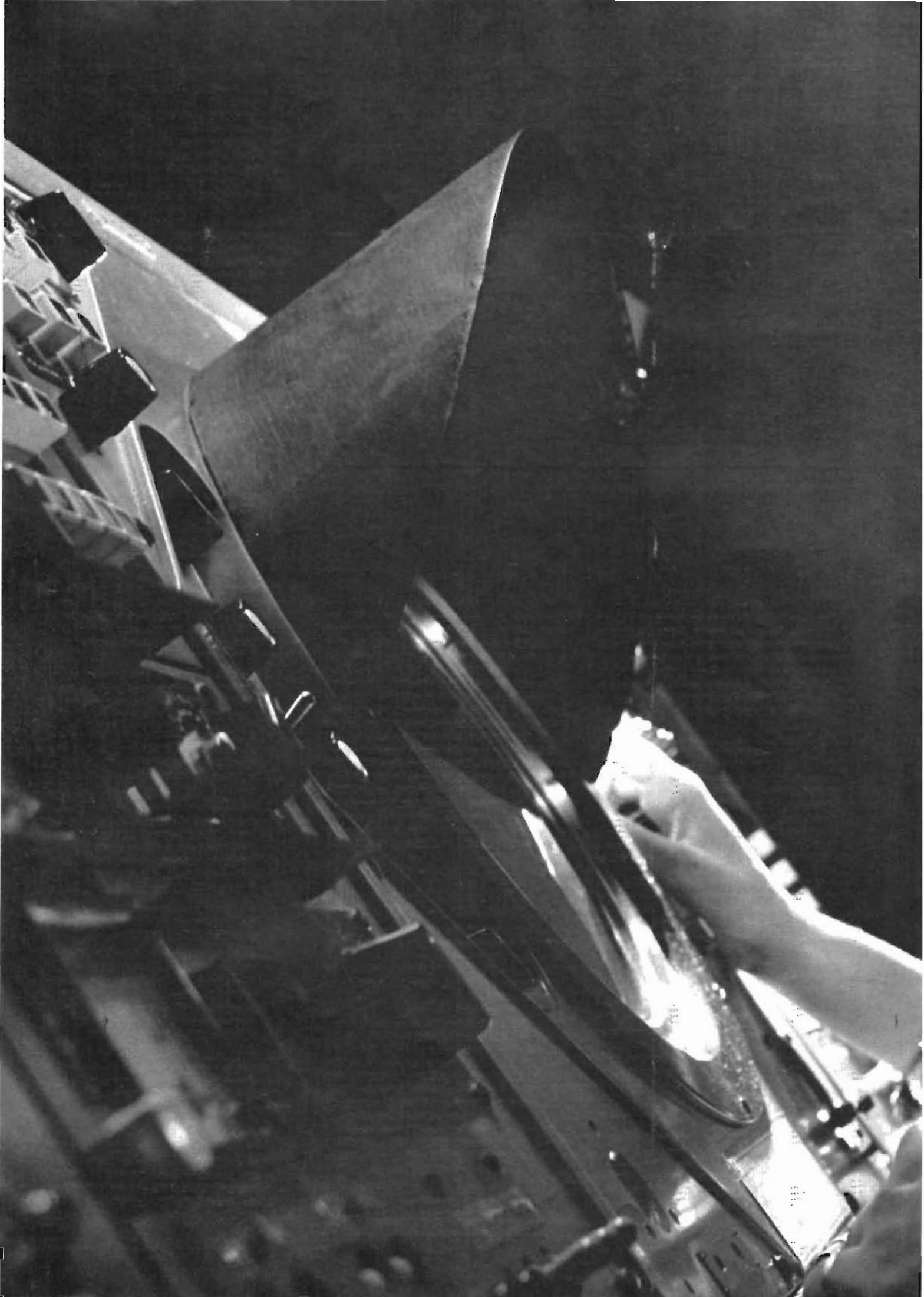
Fjällstorkarnas äventyrliga tid mitt ibland och på hisnidan av gränsfjällen till **Norge** är därmed slut. Bland rönerna från hela deras sant humanitära och vanskliga räddningstjänst uppe i vår yttersta nordvästra landsdel kan nämnas:

- att lätta sambandsplan typ S 14 B (Fieseler Storch) visat sig utmärkt väl lämpade för de svåra uppdragen bland fjällen,
- att förbandet — Sgrp F3 **Kiruna** — på ett berömvärdt och bra sätt löst sin uppgift, trots de under långa tidsperioder rådande svåra förhållandena m m,
- att samarbetet med större transportplan — både det som förhyrts från **AB Svensk Flygtjänst** i **Stockholm** av Övre **Norrlands** militärområde och de från **USA:s Air Transport Command**s förband på **Kallax** i slutskedet medverkande — fungerat väl, samt
- att företagen i norska gränsens närhet och över denna fram till **Karasjok** bli möjliggjorts därav.
- att tysk motverkan i luften helt uteblev — på grund av att det tyska flyget dessförinnan blivit nedkämpat, både före den egentliga flyktingspaningen och fjällräddningen 1944—45, samt före "Operation **Karasjok**" i värbrytningen maj 1945.

Man vet även, att den vackra insats, som svenskt flyg och dess medhjälpare gjort i dessa sammanhang, också blivit varmt uppskattad av våra norska bröder på hisnidan **Kölen**. ■

✱

I ett följande nr kommer **FLYGVAPEN- NYTT** att skildra det svenska flygvapnets del i amerikansk-svenska "Operation **Ball**" — flygtransporterna 1944—45 av i Sverige utbildade norska "polistrupper" m m, till **Nordnorge**. ■





# En aspirants minnen...

**M**otorn stannar med ett sista tjuff. Som alltid blir det en stillastående kö efter DC-3:ans sluttande kabingolv. Väl ute genom dörren nära nog bländas ögonen av den skarpa marssolen, och näsan fylls av ångor från flygbensin och asfalt från Barkarby's platta. Landskapet, nysst vitt, är redan i det närmaste grönt. Flygvapnets aspirantkull, marklinjen, har avslutat vinterövningarna. Edsåsdalen i Jämtlands hjärta är ett minne blott. I väntan på bussen mot Hägernäs bildas "på stället klunga" för en allmän slutsummering. Kommer Du ihåg...? Men festligast var i alla fall när...!

Välkomsttal av skolchefen, infödd jämte och "riktig fjällräv", i den trevliga lilla matsalen med sitt oftast av läckerheter dignande långbord. Fjället kan helt oväntat bli mycket ogästvänligt. Visa det respekt!

Föga respekt för tyngdkraftens våldiga spel och för bristande friktion i pensionatets lilla backe visades dock vid vår slalomtävling en eftermiddag. Skinkbroms tilläts och var för många från söderslätt flitigt använd. Öväntat mest och bäst brat-tom hade ändå en smålänning; favoriterna från den alpina skolan hade satsat för hårt och fallit... Acceleration av mer negativt slag upplevdes i samband med träning av utförsfärd med pulka. När bromsaren, en helt fullvuxen aspirant, behagade sätta sig ned, fick dragaren aningslöst pröva på g-krafternas ändlösa mystik!

Flera tävlingar hölls: skidstafetter, individuell långdloppning, och så skidskytteorienteringen. Den senare genomfördes under svåra förhållanden p g a snöklabb. Andra kontrollen var ett matlagningstest, väl förberett genom en veckas idogt fyrande under melaköken för att åstadkomma en delikat lunch under de olika dagsturerna.

Eftersom föret var besvärligt kunde första pafrollen, tre aspiranter med pulka och övlig utrustning, anmäla sig för den frusne kontrollanten först två timmar efter beräknad ankomsttid. Vi fick alltså värma maten noga innan det sista stickprovet bland köttbullarna blev godkänt...

Efter dagens övningar på närbelägna fjälltoppar, Lillivalen, Välliste m fl vidtog bastubad, följt av vila, klädbyte och middag. Så fritt fram för alla fjällkvällsnöjen: bridge, allsång till gitarr, vykortsskrivning och dans på hotellet invid för dem som orkade, d v s de allra flesta. Krögarfar, traktens alla flickor och hela kursen etablerade snabbt ett gott förhållande. Och våra vanligaste guldgalonerade och något sträva lärare visade sig mer privat vara väldigt trevliga sällskapsmänniskor och utmärkta historieberättare.

Men långturen då, den av äldre kursarna så omtalade, av några så fruktade? Skidtekniken hade nu stigit så pass att det hela, aderton aspiranter, sex befäl, tolv pulkor och tre standar på lika många grupper — på klingande latin benämnda veni, vidi och vici — såg otroligt professionellt ut när vi lämnade Rundhögen med kurs mot fjällvärlden, rakt in i den flodande solen. Från en hemvändande infanteripluton

kom berömmade och stärkande ord. Rundande passet väster Blåhammaren kunde vi beskåda det verkliga jubelsceneriet av kal-fjällen i motljus med Sylarnas markanta taggar mot den blå himmelshorisonen.

Vid Nulltjärns höga snödrivor slog vi bivack; aspiranter parvis lekande mulvade i snöväggen för att åstadkomma nattkvarter var säkert en anslående syn. Inte lika humoristiskt såg vi på grotorna nästa morgon. En kraftig vind hade nämligen frykt in fin pudersnö, som täckte allting. Mången pjäxa hade slående likhet, i allt utom storlek, med Askungens glassko. De som inte förtänksamt hade gömt undan pjäxorna väl fick alltså träna enskilt för att få på den obehagliga och obändiga fotbeklädnaden. Det fordrades emellertid inte något större mått av självövertvinnelse för att få ned lunchen på Blåhammarstugan, dit vi klättrade under förmiddagen.

Åter i pensionatets välgörande bastu nästa kväll konstaterades enbart glada miner och inte den minsta blyesyr, inte ens några skavsår. Utbildningen hade nått sitt mål!

Följd av sin dieselröksvans åker bussen upp på plattan. Simulatoren på Hägernäs står klar och väntar på att skola oss till radarjaktledare! En i sanning varierande utbildning.

Staffan Ahlberg

## 1968 gott rekryteringsår!

**N**edanstående tabell visar antalet sökande till olika befattningar vid flygvapnet 1966—1968. Vid studium av siffrorna bör hänsyn tas till det relativt kärva klimat som rått på den civila arbetsmarknaden under de två senaste åren, vilket naturligtvis inverkat på de förhållandevis stora ökningarna i antalet sökande.

Det finns tyvärr mycket som tyder på att ökningen i tillströmningen av ansökningar till stor del kommer från ungdomar som ej kvalificerat sig till fortsatt civil skolutbildning, eller som bedömt sina möjligheter på den civila arbetsmarknaden som mindre goda. Dessa ungdomar har självfallet varit okvalificerade även för anställning vid flygvapnet.

Kategori	Antal sökande			Jämförelse 68/67
	1966	1967	1968	
<b>OFFICERSKATEGORIER</b> t o m 1.5 resp år				
Officersaspiranter (flyglinje)	281	394	492	+ 98
Officersaspiranter (marklinje)	30	39	81	+ 42
Flygingenjöraspiranter (flyglinje)	67	54	109	+ 55
Flygingenjöraspiranter (marklinje)	38	38	66	+ 28
Meteoologaspiranter	47	59	121	+ 62
Reservofficersaspiranter (marklinje)	—	—	130	—
Trafikledaraspiranter	137	143	150	+ 7
S:a offkat	600	727	1.149	+ 292 <sup>1)</sup>
<b>FÄLTFLYGARE</b> 1.1—31.12				
För ettårig förberedande utbildning	365	360	458	+ 98
För tvåårig förberedande utbildning	742	720	850	+ 130
S:a	1.107	1.080	1.308	+ 228
<b>UNDERBEFÄL MARK</b> t o m 6.9 resp år				
Signalister	105	105	135	+ 30
Strilpersonal	62	66	121	+ 55
Trupputbildare	55	51	89	+ 38
S:a ubef/mark	222	222	345	+ 123
<b>Total</b>	<b>1.929</b>	<b>2.029</b>	<b>2.802</b>	<b>+ 643<sup>1)</sup></b>

<sup>1)</sup> + 130 trafikledaraspiranter/68



# Varför Basalopp? Därför!

En kamrat sa till mig häromstlens: "Det finns två sätt att dölja sitt miko. Det ena är att åka Vasaloppet — det andra är att inte åka Vasaloppet". Här skulle alltså finnas en förklaring till deltagande i loppet; det finns säkerligen många andra — vadslagning, lusten att pröva sin kraft, kamraters påverkan och ren nyfikenhet. Samt naturligtvis en blandning av olika "förklarings-skäl".

Den väsentliga frågan är dock inte "varför man åker" utan snarare "kan det vara till någon nytta att ge sig på en sådan kraftprestation". För en kraftprestation är det ovedersägligen, oberoende av om man klarar loppet på sex eller tolv timmar.

För att i någon mån belysa frågorna om varför man deltar och om det kan vara till någon nytta skall jag relatera mina personliga synpunkter, upplevelser och erfarenheter från tre Vasalopp (1967, 68, 69). Vad var anledningen till första deltagandet? Innan jag besvarar frågan måste jag först erkänna att jag länge närt tanken att pröva på det hela, och anledningen skulle i så fall närmast ha varit att "pröva min kraft".

När jag ställde upp 1967 var den direkta anledningen en annan och mera slumpmässig; den kommer att senare besvara fråga nummer två "kan det vara till någon nytta?".

## VIKTIGA SKÅL

I mitten på december 1966 konstaterade jag plötsligt att min vikt var 4 kg högre (76 kg) än den varit sedan 1945, då jag ryckte in som flygofficersaspirant. Ett par dagar efter detta viktikonstaterande kom en kamrat på flygstaben och frågade om jag skulle delta i Vasaloppet. Mitt svar blev obetingat och omedelbart — ja.

Beslutet meddelades min hustru vid hemkomsten med tillägget "den 1 mars (dvs en dag före Vasaloppet) skall jag vara nere i min normala vikt — men jag skall inte äta mindre utan träna på kvällarna". Den direkta orsaken till mitt första deltagande var alltså en påtryckning på mig själv att hålla vikten (formen).

Efter regelbunden träning 10—15 km skidåkning var eller varannan kväll hade jag den 1 mars tomt passerat mitt mål med 1 kg (vikt 71 kg) och jag kände mig i fin form. Någon egentlig svarighet att ta mig fram de 85,8 km hade jag heller inte, men jag var naturligtvis ganska trött trots medelmåttig fart (9 km tim "blankt") i svårvalat före.

## EN UPPLEVELSE

Deltagandet i själva Vasaloppet var verkligen en upplevelse. Alla kämpade i starten för att få en fin position i spåren, där det sen blev rena filkörningen och taktiken bestämdes av någon långt där framme. Ibland gick det fort, men oftast långsamt, och vid ett tillfälle stannade det upp helt och hållet. Någon hade fallit i en utförslopa, dragit med sig några andra. Det var en smal passage och gick inte att åka vid sidan av spåren.



Flygtekniker Tryggve Johanson forsar fram i Vasaloppsspåret. Han försvarade F13:s färger med den åran: startnummer 4528 men nr 1.692 i mål. Tid 6.51.58, vilket gott och väl räckte till åtråvärd Vasa-peng.

Mot slutet av loppet tyckte jag det gick för långsamt och sprang förbi vid sidan av spåren här och var. Det straffade sig dock — när 10 km återstod stod jag på näsan vid ett sänt tillfälle och bröt ena skidspetsen. Näväl — det var verkligen skönt när jag äntligen såg klockstapeln i Mora och kunde forska fram längs Vasagatan i det plaskvåta spåret. Trött, genomsur, stelbent men nöjd.

## BLODAD TAND

Efter ett Vasalopp fick jag "blodad tand" av flera skäl;

- tränningen hade gett mig bättre kondition och välbefinnande.
- det var en upplevelse att delta,
- jag ville försöka klara minnespenningen.

Det fanns alltså flera anledningar till att jag skulle delta i fortsättningen. Mitt mål, att förbättra konditionen och klara minnespenningen, nådde jag också både 1968 och 1969.

Men har jag nu med dessa rader bevisat att det är någon nytta med att delta i Vasaloppet? Viktminskningen får betraktas som en positiv sak och därmed bevis, men i övrigt är det ju bara mina påståenden att jag känner mig i god fysisk form. Jo — bevis på fysisk formförbättring från år till år finns på FMU, där cykclergometertesterna visar att jag ökat min syreupptagningsförmåga med över en liter/minut från 1966 till 1968. Jag ser med spänning fram mot nästa flygundersökning för att se om jag verkligen kunnat ytterligare förbättra denna sak.

Ett deltagande i Vasaloppet föregånget av regelbunden (och hård) träning ger alltså en fysisk (och psykisk) förbättring av prestationsförmågan. Därmed klaras också det dagliga rutinarbetet lättare.

Finns det då inga nackdelar eller negativa effekter? Njo — ni stabsgubbar och förbandspojkar (som vi vasaloppsveteraner får sällskap med nästa år) får förbereda er på att skaffa hängslen i stället för livrem. Ty den lilla kalaskulan försvinner. ■

Landare

# I fädrens spår...

Årets Vasalopp hade samlat rekordstort deltagande från flygvapnet. Personal ur nästan alla flygvapenförband liksom flygstaben och flygmaterieförvaltningen ställde upp. Sammanlagt hade 151 representanter för flygvapnet anmälts.

Tyvärr kom influensaepidemin som ett streck i räkningen, liksom snöbrist på sina håll månaden före loppet, och godtagbara skäl gjorde att 25 anmälda tvangs utebli.

Det var därför 126 tappra som ställde upp i den råkalla dimman morgonen den 2 mars; av dessa fullföljde inte mindre än 124 man. Detta är utan tvekan ett mycket gott resultat. Inte bara det: några mycket goda placeringar nåddes av de våra, och flera erövrade den åtråvärda minnesmedaljen.

Ett utmärkt initiativ hade tagits av skid-erfarna F4 IF, som samordnat förbandens egna fina service efter spåret, enligt följande fluffiga schema:

Service vid antal km	Förband
10	F1
20	F4
40	F2/F8, F12
52	F18
63	F15
73	F7

I det här sammanhanget vill vi framföra vårt tack till personalen på dessa stationer för den förmåliga hjälp som gavs. Och det gäller även tävlande som inte tillhörde flygvapnet!

En av de tävlande, som nu genomförde sitt tredje Vasalopp och med god marginal klarade minnesmedaljen, belyser hur han förberedde sig, och ger oss några glimtar från Vasaloppsspåret. ■

Göran

## FV-sport

### FVM I VINTERIDROTT

Årets flygvapenmästerskap i vinteridrott gick på F1 tiden 11—13 februari. Antalet anmälda var som vanligt försvarligt stort: i fälttävlan 135 deltagare, skidor 15 km 143 man och i skidstafetten 3×10 km 29 lag. Fälttävlan omfattade skidor 15 km, skjutning med k-pist och punktorientering.

Enligt planerna skulle fälttävlan avgöras i trakten av Norberg, stafetten och 15 km skidor vid F1. Men det ovanligt milda och växlande vädret hade så när rubbat ritningarna för arrangörerna. Snötäcket i Västerås-trakten krympte oroväckande de två veckorna före tävlingarna. Tursamt nog började snö falla natten till lördagen den 8, snöandet fortsatte hela söndagen, och tävlingarna kunde gå enligt planerna. Både arrangörer och tävlande var glada slippa resa till Norberg alla tre tävlingsdagarna! ▶

# FV-sport

Fälttävlan, som inledde, gick program-enligt tisdagen den 11 februari, en härlig vinterdag med tolv minusgrader, vindstilla och halvkärlt. Föret var lite kärvt, men några valningsbekymmer fanns inte. Bästa åktiden, 1.40,08; hade flygtekniker Arvidsson från F15, men resultatet i punktorientering drog ned slutresultatet till en blygsam placering. Näst bästa åktiden, 1.40,59, hade seniorsegraren, aspirant Larsson från F5. Även en "skåning" kan åka fort; sanningen fram är han från Sollefteå. Flygtekniker Höög, F13, och M. Johansson, F1, bevisade med sina åktider, 1.45,00 respektive 1.45,16 att det går att åka fort men ändå nå goda resultat i skjutning och punktorientering. Det var ingen tillfällighet att just dessa oldboys blev etta och tvåa i fälttävlan. Båda tillhör se'n många år svenska eliten, med många mästerskap på sina meritlistor.

Stafetten, som gick på onsdagen, gynnas även den av fint vinterväder. Visserligen blåste det, men banan gick till allra största delen i skogsterräng, och löparna besvärades ej nämnvärt av vinden. F15 tog genast ledningen genom vpl Bergman, som ökade försprånget och efter ett fint lopp dunkade andremannen flygtekniker Arvidsson i ryggen nära tre minuter före närmaste konkurrenten F4. På andra sträckan tappade dock F15 något, och gamle kämpen flygtekniker Adolf Wiklund, F4, tog in nära två min på F15:s lag. Men vpl Larsson i söderhamnarnas lag höll lätt undan på slutsträckan och kunde föra F15 till en klar seger.

foto: hedsfors



F15:s stafettlag tog hem 3x10 km med klar marginal genom vpl Larsson och Bergman samt flygtekniker Arvidsson.

På morgonen tredje dagen, den 13:e, då sluttävlingen på 15 km skulle avgöras, var det mycket kallt. Brrr —22 grader. Tävlingsledningen beslöt därför flytta fram starten i en timme, till kl 9. Då hade temperaturen krupit upp till —19,5 grader, och det var klart och vindstilla vid startplatsen.

Loppet blev en klar seger för överfurir Westin från F21. Han ledde vid alla tidskontroller, och var i mål dryga minuten före vpl Larsson från F15. På tredje plats, 20 sekunder efter, kom fjoljårmästaren flygtekniker Jönsson från F12.

I yngre oldboys-, äldre oldboys- och veteranklasserna blev det favoritsegrar genom flottiljpolis Hassis, F21, flygtekniker Wiklund, F4, och flygtekniker Rehdin, F4.

I juniorklassen hemfördes segern av furir Litzén, F16, före vpl Wiklund, F4, som till skidkämpan Adolf. Äplet osv...

Poängtävlingen slutligen blev en säker seger för F21, före arga konkurrenterna F4 och F15.

Wibom

Fäktgrenen blev en stor triumf för F20. Kadett Norin 1 v, segraren Brandels i h.

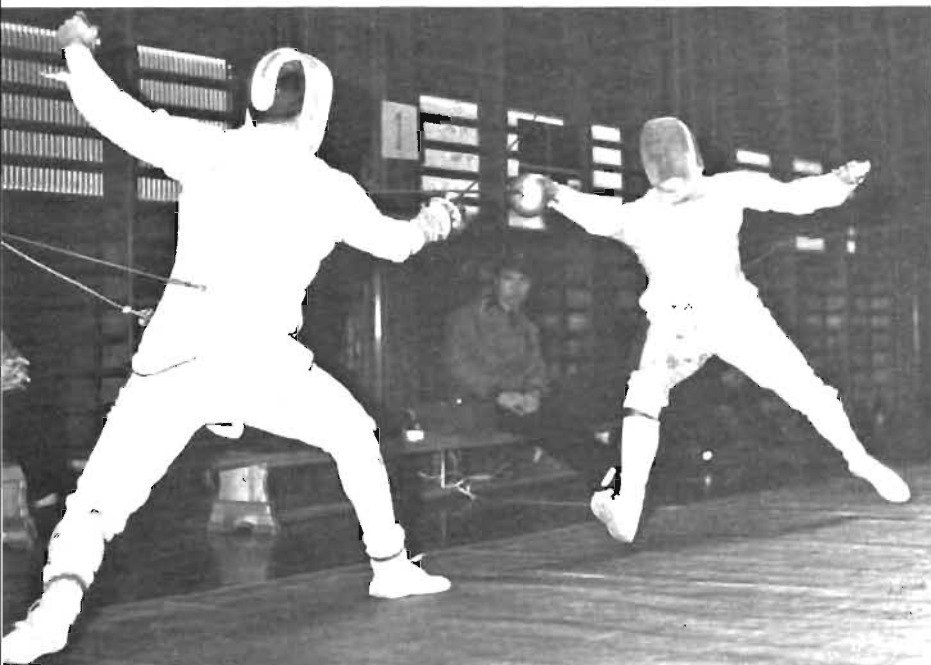


foto: nils andersson

## TREKAMPSTRIUMF

Försvarets tre krigsskolor har mötts i trekamp. Tävlingen omfattade duellskjutning, simning och fäktning. Skolorna ställde upp med fyra deltagare vardera, och årets tävling var den femtonde i ordningen.

Flygvapnet satsar hårt på den flygrnili-

lära femkampen; så har vi också dominerat vid alla hittills avverkade världsmästerskap. Årets trekamp visade att återväxten är god inom denna sport. De tre grenarna ingår i flygfemkamp och även i modern femkamp. F20 dominerade stort och belade de fyra främsta platserna totalt samt fick grenseger i fäktningen.

Individuell segrare blev gladlynte kadetten Ove Karlsson från Boden. En andraplacering i skjutning och två tredjeplaceringar räckte till total seger. På samma platssiffror sannanlagt stannade också kadett Erling Norin. Ett stort femkampslöfte är unge Staffan Brandels. Han visade stor framåtanda, speciellt i fäktningen, som han vann. I omfäktningen om grenseger mot Norin visade han goda nerver. Brandels har som junior tävlat i modern femkamp och kan med rätt träning nå långt i denna sport. Fjärde man i segerlaget, kadett Göran Hansson, är mest känd som fotbollsspelare i Åshammar. Av armé- och marinkadetterna gjordes fina insatser av kadett Widell, KSS, i skjutningen, som han vann, och kadett Rosén, KSS, i simningen.

Prisutdelaren, CF20 överste Sven-Olof Olson, kunde utdela segerplaketterna till sina egna elever. Han kunde också konstatera att F20 under de femton åren erhållit åtta inteckningar i vandringspriset.

Resultat. (Platssiffror i de tre grenarna skjutning, simning, fäktning).

1. O Karlsson, F20	2	3	3	=	8
2. E Norin, F20	4	2	2	=	8
3. S Brandels, F20	7	4	1	=	12
4. G Hansson, F20	3	5	7	=	15
5. Widell, KSS	1	12	4	=	17
6. Grunditz, KS	10	5	6	=	21

G Tibell

## PRESS STOPP EXTRA

FV-mästerskapet i ishockey

F15 tog flygvapenmästerskapet den 14 mars vid en rivig match i Söderhamn. Segern blev dock knapp: 0-4 mot F1.

## SÄDESAMT

Hösten 1968 var ett gott skördeår för lantbrukarna i Västerås-trakten. Så gott som alla Arosbygdens (lantbrukarnas organisation) siloanläggning måste "stacka" säden utanför silon. Någon lämplig maskin till detta arbete fanns inte; då vände man sig till F1 och bad om hjälp. Columbi ägg hittades illa kvickt, en snöslunga m/46 som skulle säljas. Bilden visar resultatet! Ett annat påtagbart resultat blev att Arosbygden köpte slungan, och nu är lycklig ägare till den. Så sker aktiv försäljning på F1. ■

# F1

Ogéus

foto: rune sundberg



\*

## INTE SÅ SOLIGT

Med pompa och ståt skedde första charterflygstarten från F3 den 19 december 1968.

Redan den 20 februari i år meddelade emellertid charterflygföretaget, Transair Sweden AB, att flygningarna från Malmen måste upphöra bli på grund av de bristfälliga "civila" landningshjälpmedlen. Detta sades från resebyrån medan man från Transair ville påstå, att resebyrån inte kunde fylla planet till sista plats. Sannolikt var båda skälen riktiga. Lämpligheten av att flyga från Malmen ifrågasattes av chefen för flygvapnet från första början, framförallt just då med hänsyn till att civila inflygningshjälpmedel saknades. Av planerade landningar på F3 har dock Transair mest inställa endast en landning, p.g.a. för låga meteorologiska värden. Nu har även Falconair hos chefen för flygvapnet begärt tillstånd att få utföra serieflygningar under sommarhalvåret 1969 från Linköping till Italien. ■

# F3

Sannolikt kommer även Transair åter med begäran att få begagna Malmen för att flyga. Till Mallorca, och inte Kanarieöarna via Jönköping som först.

En ny civilflygplats i Östergötland synes alltså ganska nödvändig för hela östgötaregionen. En snabbinventering av flygplatserna i länet visar att det bara finns en civil flygplats — Kungsängen i Norrköping. Men Kungsängen har bli för kort bana, 1.700 m och 60 m bred; den är heller inte dimensionerad för 70-talets stora och tunga jetflygplan.

Återstår två militära fält, F13 i Norrköping och F3 i Linköping samt SAAB-fältet i Linköping. Gemensamt för dessa tre fält är att de har betydligt längre banor. Dessa har dock den nackdelen, ur civil synvinkel, att de är för smala. SAAB har den bredaste med 40 m. Beträffande bärigheten på dessa banor är det bara F3, som kan tåla tyngre flygplan. Av vad som redovisats inses snart, att ingetdera fälten i dagsläget är helt lämpat för civilt bruk. ■

Till Flygvapenföreningarnas Riksförbundsstämma 7 och 8 mars hade flygvapenföreningarna ställt upp med representanter i det närmaste fulltaligt.

Förbundsordföranden, direktör Olle Karleby, hälsade välkommen och vände sig därvid bli till nye flygvapenchefen, generallöjtnant Stig Norén, som senare höll ett uppskattat och informativt föredrag om aktuella problem inom flygvapnet.

Förbundsstyrelsen, Uppland-Gästrik och Västmanlands flygvapenföreningar hade var för sig förelagt stämman förslag till ändringar av normalstadgar för flygvapenförening. Efter en kortare diskussion antogs till alla delar styrelsens förslag. Detta omfattade även Uppland-Gästrik-föreningens förslag, bli innebärande att rösträttsaldern vid föreningsstämma sänks till 18 år och att valbarhetsaldern för ledamot av föreningsstyrelse — med undantag av ordförande, sekreterare och kassaförvaltare — också sänks till 18 år.

# FVRF

Första punkten vid lördagens förhandlingar var en orientering av förbundsstyrelsens ordförande, överste Sven Alm, om den dialog, som förts mellan Gotlandsföreningen och förbundsstyrelsen om bli föreningens framtid inom FVRF. Föreningens representant, hr Press, lämnade där efter föreningens syn på problemen.

Slutligen förrättades val av olika förbundsfunktionärer. Valberedningen hade föreslagit omval av Olle Karleby och Sven Alm till förbundsordförande resp förbundsstyrelsens ordförande. Mot detta reserverade sig Gotlandsföreningens representant, hr Press, dock utan att till någon av posterna presentera någon motkandidat. Stämman valde enligt valberedningens förslag. Även övriga val gick enligt valberedningens förslag. Till nya ledamöter i förbundsstyrelsen för två år framåt valdes ingenjör Ralph Jonsson, Trollhättan, och fanjunkare Leif Aganius, Norrköping, och till deras personliga suppleanter fanjunkare Einar Petttersson, Örebro, och förvaltare Alvar Carlsson, Kalmar.

foto: sven lindh



Transairs "Sunjet" blev inte ofta gäst på F3... Men den kanske kommer åter!

## B 17 MUSEAL

Sveriges sista B 17 har tjänat ut. Det enda i landet luftvärdiga flygplanet av denna typ har tjänstgjort i firma AVIA på Gotland. Det var i luften så sent som den 13:e juni 1968, då firma AVIA:s tekniske chef Birger Ene flög det. Då gick emellertid en kolv

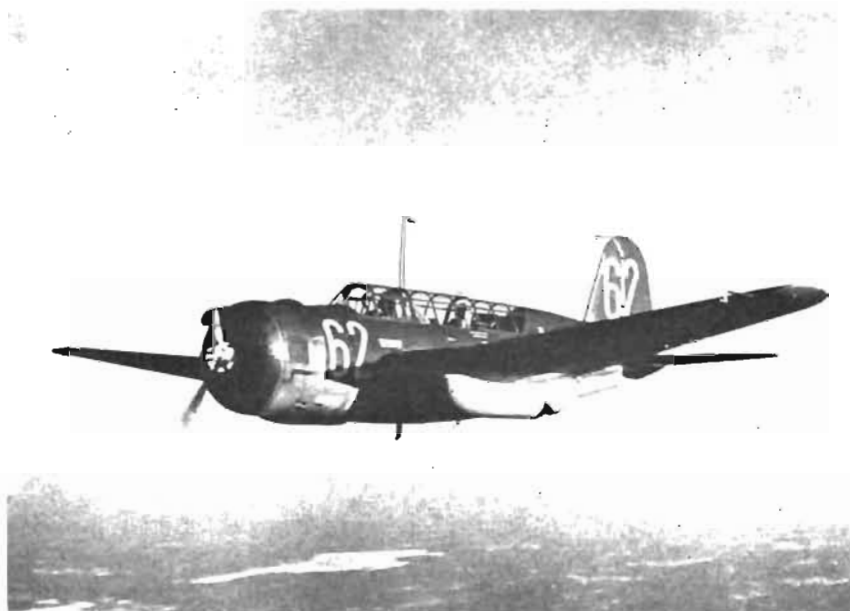
## F 3

till en cylinder sönder, och man fann det alltför dyrbart att reparera skadan. Planet, som sammanlagt haft 2.730 gångtimmar i luften, har huvudsakligen använts för målboisering för luftvärnet. Första flygplanet kom i AVIA-tjänst 1952.

I december 1968 monterades flygplanet ner och lastades på en trailer för befordran till flygmuscéts förråd på Rydsområdet utanför Linköping.

B 17 tillverkades av SAAB i början av 40-talet och fanns i tre versioner, A, B och C. Sammanlagt byggdes 260 exemplar, vilka var i flygvapnets tjänst 1943–55, främst som störtbomb- och spaningsflygplan. ■

Carleson



## DÉSIRÉES DAG

Unga fröken Désirée Ekdahl i Båstad skrev en dag i höstas ett brev till chefen för F10:

"Mitt namn är Désirée Ekdahl, Båstad. Jag undrar om jag kan få tillstånd att komma in och titta på Draken och Lansen på nära håll, och få se dem starta och landa en dag. Hade jag varit pojke, hade jag tänkt mig bli fältflygare. Men nu är jag en flicka på 13 år och dessutom dålig i matematik. Min högsta önskan är att få se planen som jag tittar på från skol-fönstret, hemma och ute. Jag lovar att inte peta eller röra på någonting, jag vill bara se. Sopa hangar-golven eller någonting annat nyttigt gör jag gärna, om jag får tillstånd. Min rektor är väldigt blygsam och ger

mig ledigt från skolan en dag. Jag har varit och talat med yrkesvalsläraren, han tyckte nog att jag skulle tänka på ett kvinnligt yrke, men när jag blir äldre finns det säkert många kvinnliga flygare.

Hälsningar Désirée Ekdahl, Ferievägen, Båstad.

P.S. Jag röker inte, gillar ordning och reda om jag får säga det."

Désirée var naturligtvis välkommen och tillbringade en hel dag på F10 under kapten Per Björks ledning. Hur hon upplevde den dagen visar hennes tackbrev.

"Till Chefen för Kungl Skånska flygflottiljen.

Jag vill tacka Chefen för F10, kapten Björk och alla de andra vid 2. div och de i tornet, för den bästa dagen på detta året. Jag var lite ovan till att börja med, för det var så mycket som jag inte hade tänkt på,

tex piloternas nödutrustning, deras klädsel och fallskärmar m.m. Det var så härligt att få sitta i Draken, att se Drakens alla instrument, beväpning och mycket annat. Inte trodde jag att jag skulle få det! Ni ska tänka att när ni är ute och flyger så håller jag ett skarpt öga på er. Jag läser mina flygböcker, tidningar och bygger modeller.

Jag tackar för den dagen då min önskan gick i uppfyllelse. Innan jag slutar måste jag tala om att på senaste matematikskrivningen, som var ganska svår, hade jag av sju tal fem rätt, det motsvarar ett AB. Det har jag inte haft på fem år. Så nu ska jag verkligen försöka bli bra i matematik. Det var säkert dagen på F10 som gjorde susen. Tack än en gång.

Hälsningar Désirée Ekdahl i Båstad."

Ablfors

## F 10

## J 32B TILL HISTORIEN

En gnistrande kall februaridag gick J 32B till F21:s flyghistoria. Då tog F21 avsked av jaktdivisionens första flygplantyp J 32B, som varit i tjänst vid F21 sedan jaktdivisionen uppsattes 1961. Detta innebar då att flygbaskären förbandsmässigt fick jämställdhet med flottiljen.

Avskedet firades med en raket- och automatkanonskjutning mot Junkmålet och med en tack- och avskedsflygning i förband över Luleå och Boden.

Divisionschefen kapten Per-Eric Ericsson och flygnavigatör Holmqvist gav en historisk resumé kring J 32B och "Urban blå" under de gångna åtta åren. De framhöll att J 32B varit ett omtyckt flygplan, och att fördelarna med ett tvåsitsigt

flygplan i övre Norrland varit stora, inte minst från flygsäkerhetssynpunkt. F21:s avsked till J 32B innebar också avsked till yrkesgrenen flygnavigatörer. Den starka och stimulerande samhörighetsanda, som alltid uppstår inom det lag som en flygplanbesättning utgör, kommer att saknas vid F21! ■



● CF21 överste Tord Norlin och flygchefen major Lars Wibörn före avskedsflygningen.



# KONTAKT

med  
flygsäkerheten

presenterar:

"Hur landa flygplan 35?" (sid 26–29)



Att flyga instrument med hkp 4 (30–33)



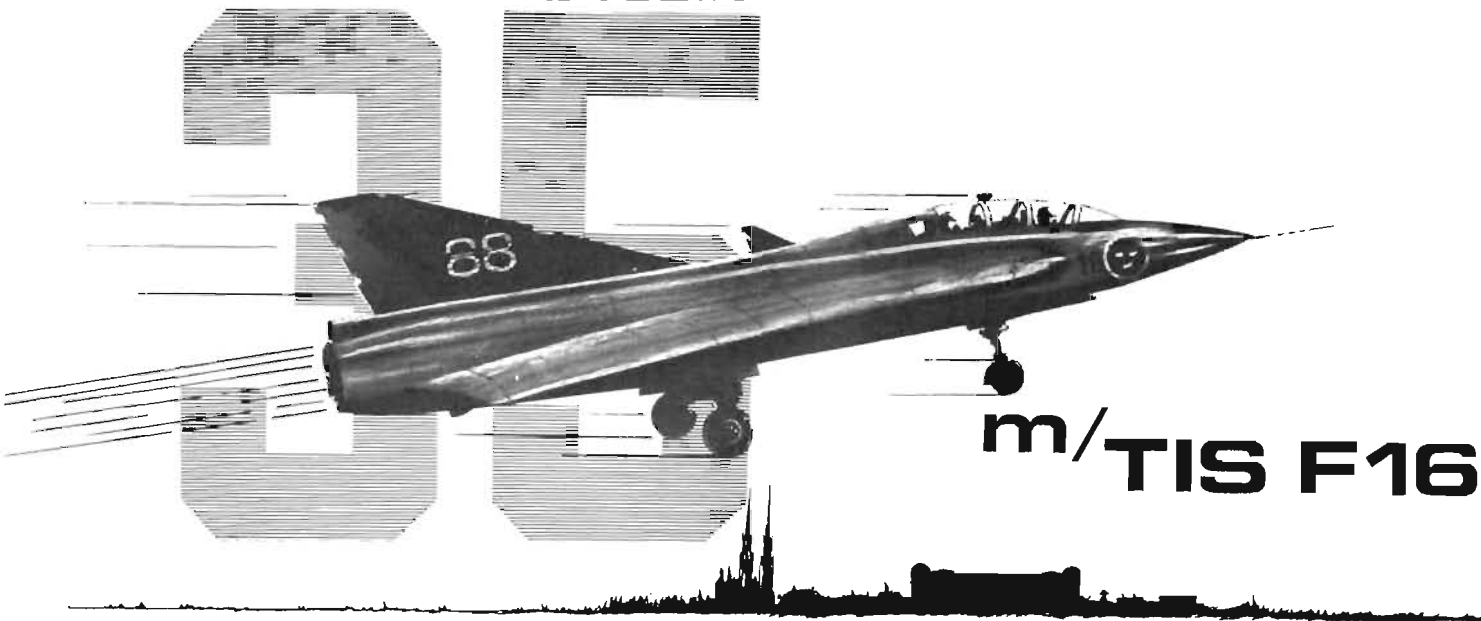
redigering och layout:  
john charleville



"Bra gjort!" (sid 34–35)

Detta gäller **ALLA** 35-förare:

## LANDNINGSMETODIK



**P**roblemet: Antalet haverier och tillbud i samband med landning utgör ständigt dominerande inslag i flygvapnets haveristatistik. En inte obetydlig del därav hänför sig till flygplan 35. — Orsaken kan sökas i flygplan 35:s planform, samt förarnas benägenhet att av olika skäl åsidosätta de hänsyn som denna kräver.

De speciella landningssvårigheter som är förknippade med en deltagande insågs tidigt. En metodik, som skiljer sig från andra mer konventionella flygplans, togs fram ganska snart efter "Drakens" introduktion på förbanden. Metoden skiljer sig markant från den som 35-föraren tränat in på andra flygplan. Efter en tids 35-erfarenheter söker sig föraren **tillbaka** till det sätt att föra ett flygplan, som han tidigare varit van vid. (!)

### *Medveten risk*

Detta har flera orsaker. Föraren har i början av ett inflygningskede en inneboende osä-

kerhetskänsla och tyr sig därför lojalt till de rekommendationer som ges av mer erfarna förare. Under hand som egna erfarenheter görs, minskar respekten för flygplanet och föraren tillåter sig avsteg från anbefallda förfaringsätt. Detta innebär ett risktagande som kan vara medvetet och kombinerat med klarhet över kraven på kompensering åtgärder.

Det kan också vara omedvetet och orsakat av bristande motivation, som härrör sig från bortglömda eller aldrig erhållna kunskaper samt tidigare inövade reflexer.

● Förhållandet är påtagligt. Under "TIS-35" vid F16 eller vid "TIS-Ä" vid andra förband upplevs sällan misslyckanden i samband med landning. Det är i huvudsak den **rutinerade** föraren som misslyckas! Den under TIS (Typ Inflygnings Skolan) anbefallda metodiken borde således vara att rekommendera. — Detta är dock inte en självklarhet på 35-förbanden. Landningsmetodik diskuteras ofta. Härvid framförs kritik mot "TIS-landningen",

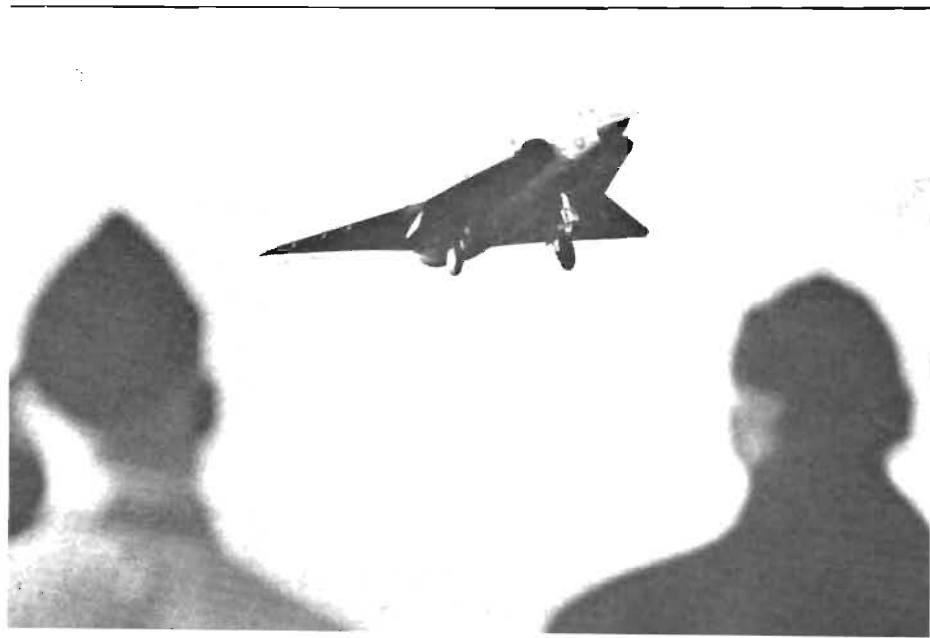


foto: bo dahlin

... för **DEJ** ... äxå:

☆ ☆ Andelen 'driftstörning med skada vid landning' har — trots tidigare intensifiering av olika motåtgärder — successivt ökat. Gemensamt för de flesta inträffade händelserna är att förarna avvikit från rekommenderade metoder. De vanligaste felen är: för tidigt gasavdrag, för kraftig upp- tagning, för låg fart — eller en kombination av dessa. "TIS-landningen" är en metod att nedbringa riskerna för fortsatta fel enligt ovan. ☆ Nedanstående behandling av problemet "landning 35" har för "Kontaktens" räkning gjorts av kapten HANS HAG- MAN, F16. ☆ ☆ ☆

# Kontrollera sjunkhastigheten med **GASEN!** — inte med attitydändringar!

som inte sällan beror på bristande kunskaper och förtutfattade meningar. "TIS-landningen" anses med nödvändighet bli extremt hård och utan finess.

Vid studium av 35:ans landningsproblem är det av särskilt intresse att studera vad som sker de sista kilometrarna på finalen med efterföljande sättning. Vad som sker före och efter innebär andra problemställningar — tidigare belysta i Flygvapen-Nytt. I nr 3/1967 tas bl a upp faktorer som kan leda till felaktigt upplagda planébanor. Nr 4/1965 samt 5/1967 behandlar inbromsning efter sättning.

## TIS-landning

Vad är då "TIS-landning"?

Den innebär att man i ett tidigt skede på finalen intar landningsattityd och sedan strävar efter att hålla denna t o m sättningsögonblicket. På ett avstånd av 2 km från banan skall föraren ha intagit en bestämd planévinkel och en fart, som inte bara är planéfart utan

också sättningsfart. Gasavdrag till märktomgång görs först i **sättningsögonblicket!** Detta innebär en stram tolkning av SFI — som ju medger fartreduktion vid passage av banändan. SFI skall i samband med "TIS-landning" tolkas så, att — om man misslyckats att på finalen hålla rätt fart — man först vid passage av banändan får dra av till märktomgång för att korrigera extrema fel. Farten är högre än den lägsta tillåtna. Den ger en säkerhetsmarginal, vilken inrymmer möjlighet till felmanövrerande samt störningar av meteorologisk art eller från framförvarande flygplan. Rullsträckan blir längre än vid en mer konventionell landningsmetod (gasavdrag — upp- tagning — lägre sättningsfart), varför tekniken vid inbromsning skall uppmärksammas samt speciella hänsyn tas vid planerandet av flygtjänsten.

Vid landning är deltavingens inducerade motstånd av speciellt intresse. Det resulterar i en fartinstabilitet i det för landning aktuella fartområdet. (Flygvapen-Nytt nr 3/1967). Störningar som innebär fartändringar kräver sam-

foto: owe gellermark



► tidiga ändringar av **gaspådraget**. Som störning kan bli betraktas en medveten eller omedveten spakrörelse.

### Genomsjunksrisken

En upptagning före sättning innebär ett ökat inducerat motstånd med fartförlust som följd. Om upptagningen görs vid fel tidpunkt och/eller på fel höjd föreligger stor risk för genomsjunkning. Att bedöma det rätta upptagningsögonblicket kan vara svårt och misslyckanden förekommer.

Genom att i god tid före sättning inta landningsattityd undviks problemen med fartinstabiliteten. Man bör undvika en kontinuerlig fartreduktion på finalen, då denna kräver en samtidig attitydvinkelförändring. Det kan vara svårt att bedöma rätt storleksordning på denna. – Att som instruktör ange i termer var, när och hur en upptagning skall genomföras är omöjligt. Man kan endast ange de vaga gränser föraren bör hålla sig inom.

Om en upptagning skall få önskad effekt bör den rätteligen kombineras med ett lätt **gaspådrag!** Ofta sker dock det motsatta. Upptagningen kombineras med gasavdrag. Detta resulterar i en än påtagligare tendens till genomsjunkning. – "TIS-landning", med konstant varv och attitydvinkel to m sättningsögonblicket, eliminerar i stor utsträckning bedömningssvårigheterna vid landning!

### Lyftkrafttillskott

Gasavdrag kan även av en annan anledning leda till genomsjunkning. Under planén flyger flygplan 35 med hög anfallsvinkel. Dragkraften är markant uppåtriktad i förhållande till planébanan och ger upphov till ett lyftkrafttillskott. Om man p g a misslyckad färdhållning måste dra av gasen före sättning, skall detta göras så långsamt att man kontrollerar ett successivt försvinnande av lyftkrafttillskottet. Detta blir större ju längre planébanan är och nödvändigheten av en korrekt gasbehandling blir allt påtagligare.

Anbefälld planévinkel är utprovad att ge en attitydvinkel som möjliggör bästa möjliga uppsikt på banan samtidigt som den låga planévinkeln nackdelar undviks. Detta hindrar inte att den rutinerade föraren, med bibehållande av "TIS-landningens" grundprinciper, kan fullfölja instrumentflygningens standardplané till sättning utan en anpassning till landningsplanén. Dock är en sådan anpassning lämplig, då den hjälper föraren att reducera farten vid låga molnbaser.

● Hög landningsvikt kan kompenseras med större anfallsvinkel än normalt. Möjligheten till uppsikt på banan nedgår samtidigt som risken att sätta sig på flygplanets sporrhjul



ökar. Den rätta åtgärden är att öka landningsfarten! Därmed kan den lämpliga anfallsvinkeln med dess säkerhetsmarginaler bibehållas. Inbromsningen är det som därefter kräver särskild uppmärksamhet. (FV-Nytt nr 5/67).

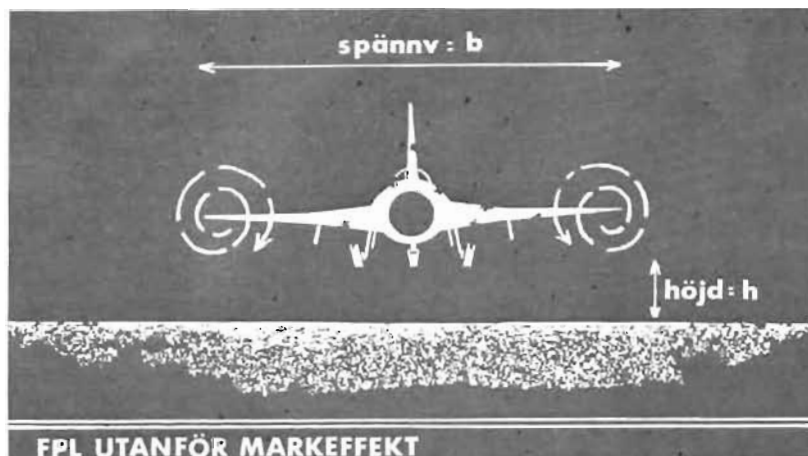
### Tp- och Tc-vandring

Den statiska längdstabiliteten varierar med variationer i avstånd mellan tyngdpunkt (Tp)

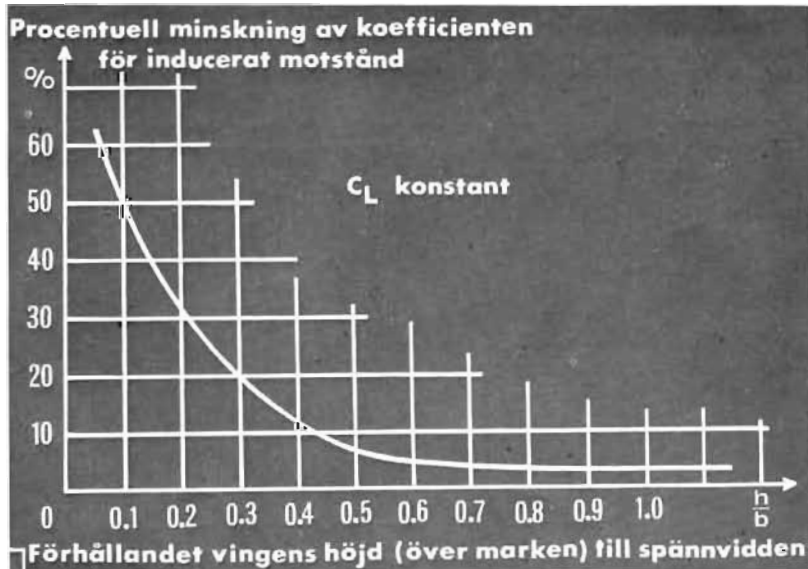


foto: claes johansson

En rätt genomförd "TIS-landning" ger dig en snygg "smygare"



◀ A 1



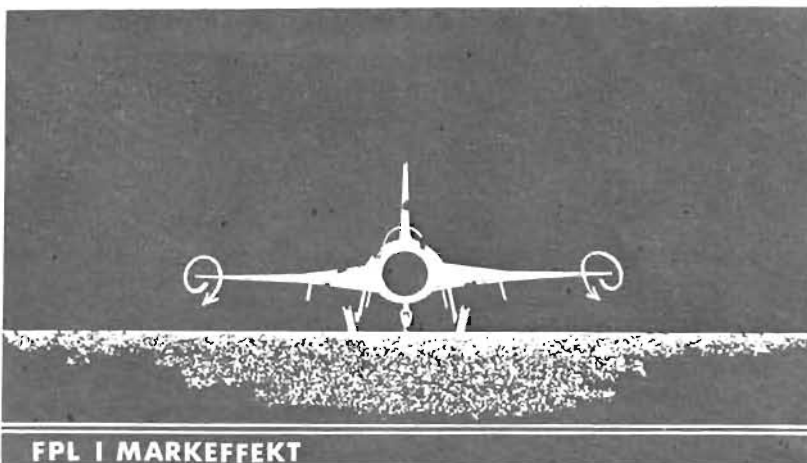
◀ B • C ▶

foto: nils andersson

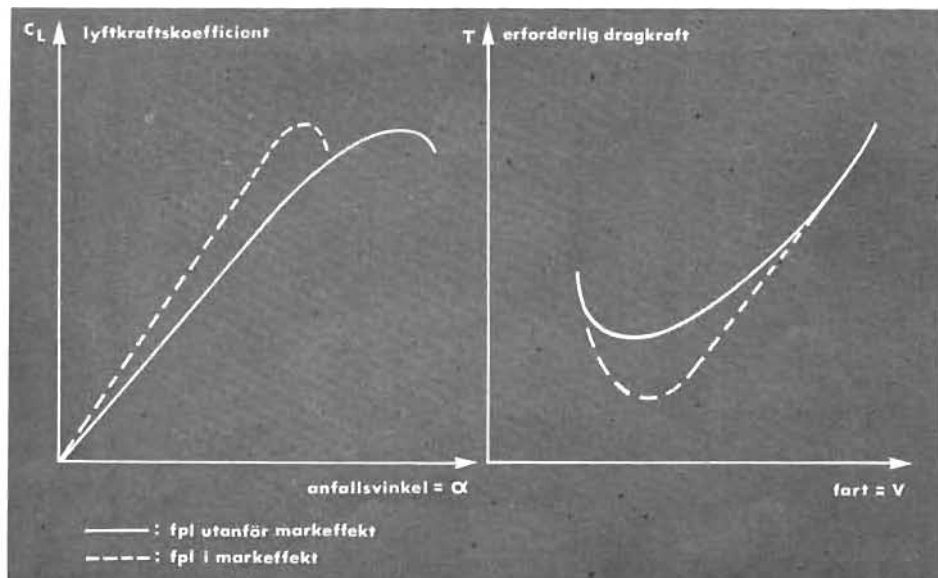


foto: owe gellermark

### Gasavdrag till marktomgång görs först i sättningsmomentet



A 2 ▶ FPL I MARKEFFEKT



och tryckcentrum (Tc). Dessutom är det av betydelse om Tc ligger framför eller bakom Tp. Vid baktunga lastalternativ förflyttas Tp bakåt från det läge som gäller för flygplan utan yttre last. Vid höga anfallsvinklar vandrar Tc framåt. I båda fallen tenderar Tp/Tc att sammanfalla och återförande krafter vid tippstörningar blir små och översvängningar är att räkna med vid höjdrorrörelser. Är flygplanet baktungt lastat vid landning, är "TIS-landning" att föredra – små spakrörelser och huvudsaklig höjdhållning med hjälp av gasen!

Markeffekt innebär, att de virvlar som löper från under- till översida på vingen minskar i omfattning ju närmare marken flygplanet kommer. När dessa minskar, nedgår också det inducerade motståndet. Virvlarna stör den för en vinges lyftkraftsalstring mest ideala störningen. När virvlarna minskar i intensitet minskar störningen och lyftkraftsalstringen tilltar.

● "TIS-landningen" innebär att man flyger med konstant varv och attitydvinkel de sista kilometrarna av finalen och ner till sättningsmomentet. Inducerade motståndet minskar när föraren närmar sig banan och kravet på kompensering av gaspådrag nedgår. Med konstant varv på motorn får man således ett överskott av dragkraft. Detta resulterar i en utflytning. Så gör också det lyftkraftstillskott som uppstår då omströmningens skadliga verkan på lyftkraftsalstringen minskar.

Markeffekten ger alltså två faktorer, som båda väl ersätter en medveten upptagning före sättningsmomentet. (Fig A 1-2, B, C.)

### Slutsats

En konventionell landningsmetod med gasavdrag och upptagning är svår att följa med flygplan 35. Möjligheterna till felbedömningar är stora. Gasavdrag kan göras för tidigt, upptagning kan göras på för hög höjd. "TIS-landning" minskar riskerna oavsett variationer i landningsvikt och Tp-läge. Den ger säkerhet under såväl dager som mörker! Markeffekten och en riktig gasbehandling gör "TIS-landningen" till en elegant metod med "smygare" som resultat.

● Genomför "TIS-landning". Inta landningsattityd väl minus banan. Håll konstant attityd till sättningsmomentet. Variera planévinkeln med gasen och dra av till marktomgång först vid sättningsmomentet.

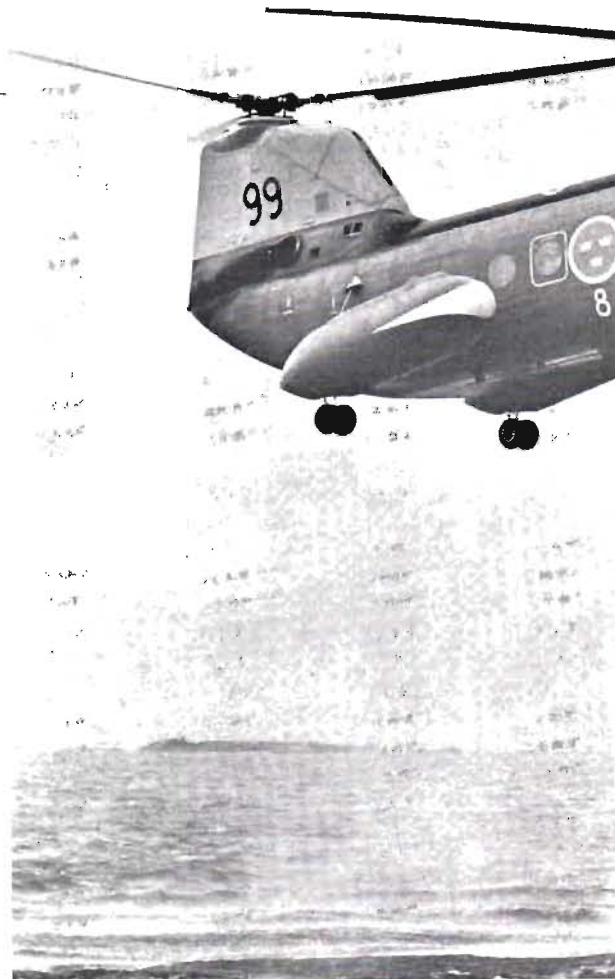
FLYG SKOLAT OCH MEDVETET OCH DU FLYGER MED SÄKERHETS MARGINALER. ★



☆☆ Men 35-förare! Vad säger Ni som flyger tyngre versioner? Har Ni andra synpunkter på "landning 35"? I sånt fall: Skriv ned dem! Och skicka in dem till "Kontaktens" redaktion (FS/Fh!). Bidragen kommer att publiceras som insändare under rubriken "Fritt fram". På återhörande... alltså! ☆ ☆ ☆

Red

☆☆ Vid samtal med flygande personal vid förband har en mycket diffus insikt i instrumentflygning med helikopter förmärkts. Nedan görs ett försök att klarlägga de huvudsakliga skillnaderna mellan instrumentflygning med konventionella flygplan och helikopter – främst hkp 4 (Boeing Vertol 107) – som används i flygräddningstjänst och som de flesta av den flygande personalen varit i kontakt med vid något tillfälle. ☆ Efter 14 år som flyglärare vid Ljungbyhed har fanjunkare LEIF ALM sedan en tid tillbaka helt övergått från konventionellt flygeri till helikopterförartjänst inom flygräddningen. Han har följande synpunkter på ämnet ifråga. ☆☆☆



Vid instrumentflygutbildning på helikopter utgår man ifrån att som bakgrund ligger både grundutbildning samt flera års praktisk tillämpning på flygplan. Alltså god instrumenttrim.

Huvudpunkterna för instrumentflygning är desamma för båda typerna:

- 1) Snabb och riktig övervakning av instrumenten.
- 2) Observans av eventuella fel så tidigt som möjligt.
- 3) Små korrekationer – ger god precision.

Vid studium av skillnaderna skall man ha fullt klart för sig, att ett flygplan är självstabiliserande och ger föraren större möjlighet att slappna av. Helikoptern är däremot instabil och ger inte föraren denna möjlighet i samma utsträckning. (Fig 1.)

### Planflykt

Rotordiskarna på helikoptern påverkas kraftigt av turbulens p.g.a den relativt låga fart (120–200 km/tim) som hålls vid instrumentflygning. Eftersom hkp 4 är utrustad med två

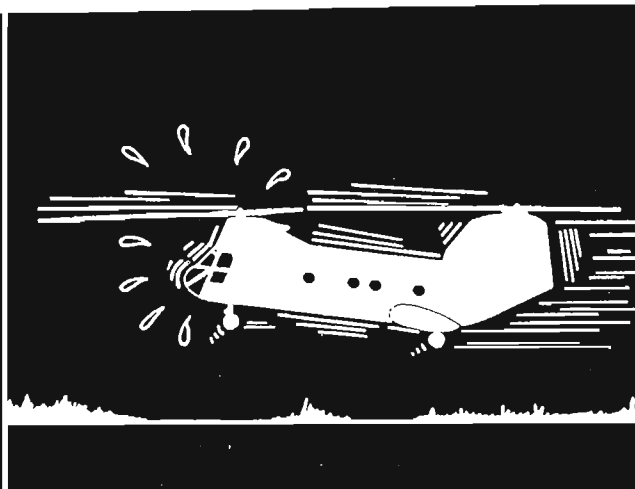
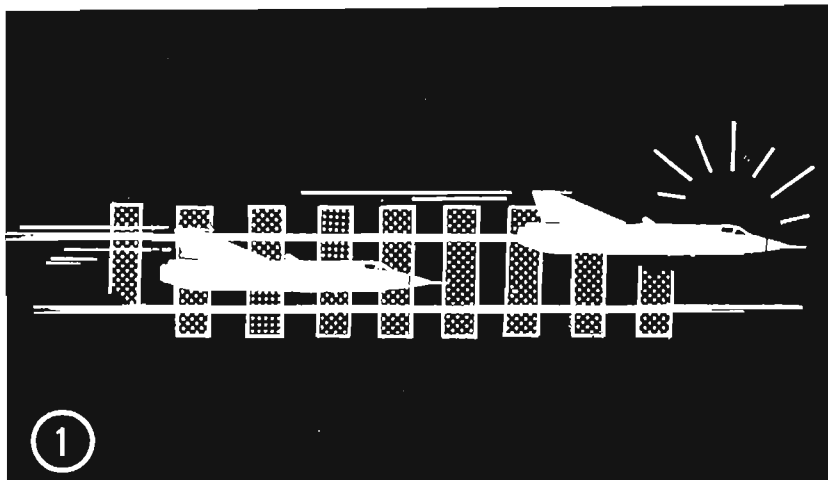




foto: owe gellermark

# Synpunkter på instrumentflygning med helikopter 4

rotorer, kan dessa påverkas var för sig – så att exempelvis nosdelen av helikoptern kan få stigtendens medan stjärt delen kan få en sjunktendens. Följden av detta blir en ändrad bild på horisontgyrot, medan det inte behöver ske någon ändring av höjden (variometern visar noll). (Fig 2.)

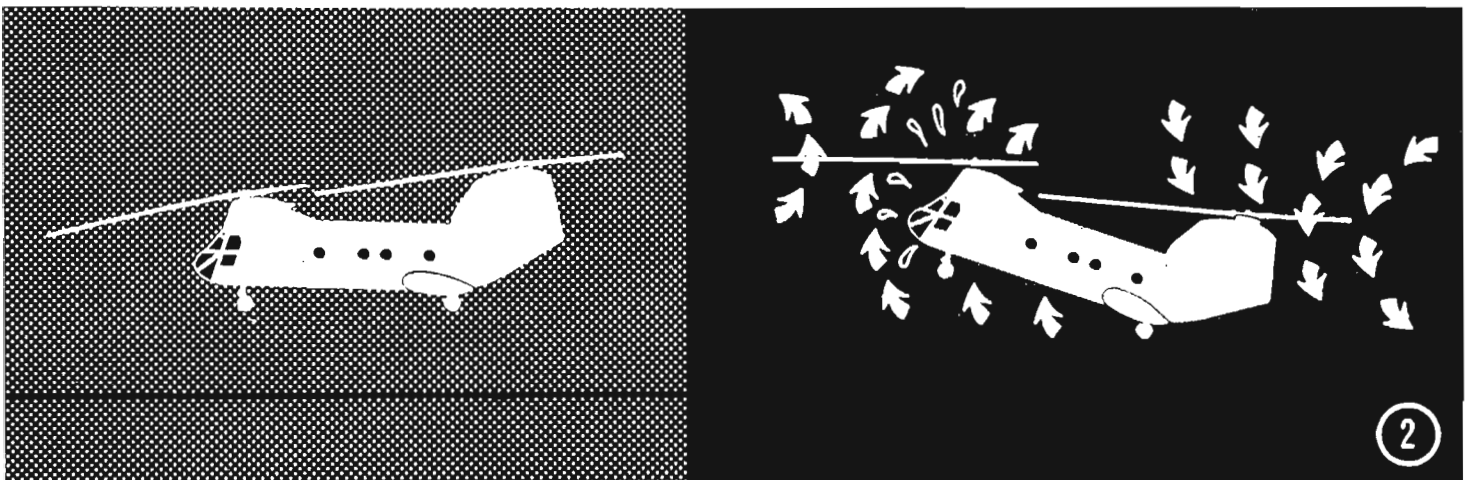
Rotorerna kan också påverkas lika och ger då som resultat en ändring av höjden (variometern visar sjunk- eller stig) medan horisontgyrot visar planflykt. (Fig 3, sid 32.)

Dessa faktorer gör att man måste använda en annan övervakningsteknik. Attitydhållning

sker givetvis på horisontgyrot, men större uppmärksamhet måste ägas åt variometern och höjdmätaren för att hålla en konstant höjd.

Om variometern visar sjunk (vi utgår från att horisontgyrot visar planflykt) kan man korrigera detta på två sätt:

- 1) Tar man styrspaken bakåt blir följden en noshöjning. Man får en ändrad horisontbild, helikoptern stiger och man kan återta planflyktsläget på rätt höjd.
- 2) Tar man stigspaken (stig- och sjukspak) ►





► uppåt, får rotorbladen ökad antallsvinkel. Helikoptern stiger utan att horisontbilden ändras. Normalt används en kombination av dessa båda åtgärder för att hålla en konstant höjd. (Fig 4 A och B.)

Vid normal instrumentflygning med hkp 4 används farten 200 km/tim, som visat sig vara lämplig. Om man undantar vad som sagts ovan, sker flygning i planflykt i stort på sam-

ma sätt som vid instrumentflygning med vanliga flygplan.

● Framhållas bör att helikoptern är känsligare för "kytt" (hoppigare), ögynnsam vid flygning i sidvind, (stor sidoyta, låg fart) samt vibrationsrik. Dessa faktorer kan bidra till att kraftigt öka möjligheterna till "sinnesvillor" (Fig 5.)

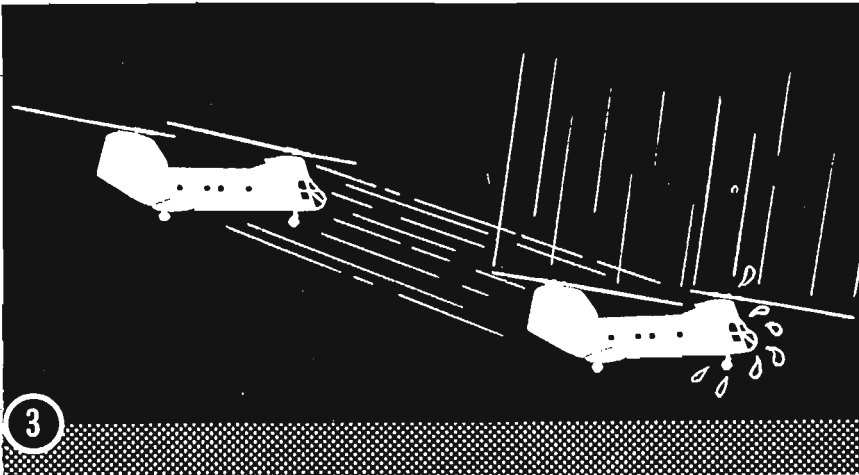
Om man med helikopter vill göra en fartminskning (görs formellt alltid i planflykt) under instrumentflygning, måste man föra ner stigspaken (minskad elfekt). För att man då inte skall sjunka, måste man i rätt takt ta styvspaken bakåt (höja nosen). Följden blir en fartminskning och utslagen avpassas så att man får önskad fart. Här sker hela tiden en ändring av horisontgyrots läge och först när önskad fart är intagen, kan man nollställa horisontgyrot och fortsätta planflykten med den nya farten. Fartökningen går till på motsvarande sätt. Man tar stigspaken uppåt och sänker nosen tills önskad fart är intagen. (Fig 6.)

### Stigning och plané

Vid instrumentplané med konventionella flygplan, sänker man nosen (ändrad bild på horisontgyrot) och minskar gasen, så att man får önskad sjunk- och planéfart.

Med helikopter däremot reglerar man planébanan helt med hjälp av stigspak och variometer. Man bibehåller alltså horisontgyro: som vid planflykt (samma fart), för ner stigspaken så att man får önskad sjunkhastighet och korregerar variometern påpassligt med stigspaken hela tiden. Stigning sker på motsvarande sätt. Man för alltså stigspaken uppåt till önskad stighastighet (horisontgyrot i planflyktsläget).

Som lämpliga planéfarter med hkp 4 vid formell instrumentflygning används 200 och 120 km/tim. Vid tillämplad instrumentflygning — exempelvis vid en PAR-landning eller en Decca-flygning — börjar planén med 200 km/tim, för att så reduceras att den mot slutet





4B

av planébanan är omkring 100 km/tim. Att vid instrumentflygning minska farten under 75 km/tim är ytterligt vanskligt. Detta därför att man då inte längre kan kontrollera sin kurs. Kursen enligt kursgyrot kan man bibehålla (nosen åt rätt håll), men om man har den minsta felaktiga lutning (knappt avläsbar på horisontgyrot) eller en aning sidvindskomponent, får man en ren sidförflyttning som ej är kontrollerbar. Att hovra på instrumenten med de vanliga flyginstrumenten, som en del tycks tro, är alltså rent omöjligt! Ett mycket viktigt och oundgängligt instrument i hkp 4:an är radarhöjdmätaren, som har god precision (visar exempelvis om man hovrar på 6, 8 eller 10 m)!

● För en erfarne förare i god instrumenttrim är en molnengenång till vattenkontakt eller marksikt med molnundersida ner till 20 m genomförbar. Detta bara om molnengenången är "ledd" och inga hinder finns i inflygningsriktningen samt att man då marksikt erhålls får bra referenser. Vid en sådan molnengenång koncentrerar sig den ene av förarna högt på instrumenten, medan den andre "räknar höjd" och koncentrerar sig på vatten eller markkontakten — för att direkt kunna ta över då ordentliga referenser erhålls. Att ta över för tidigt utan ordentliga referenser kan bli ödesdigert, då (som nämnts) hovring på de vanliga flyginstrumenten ej går att genomföra.

### Olika hjälpsystem

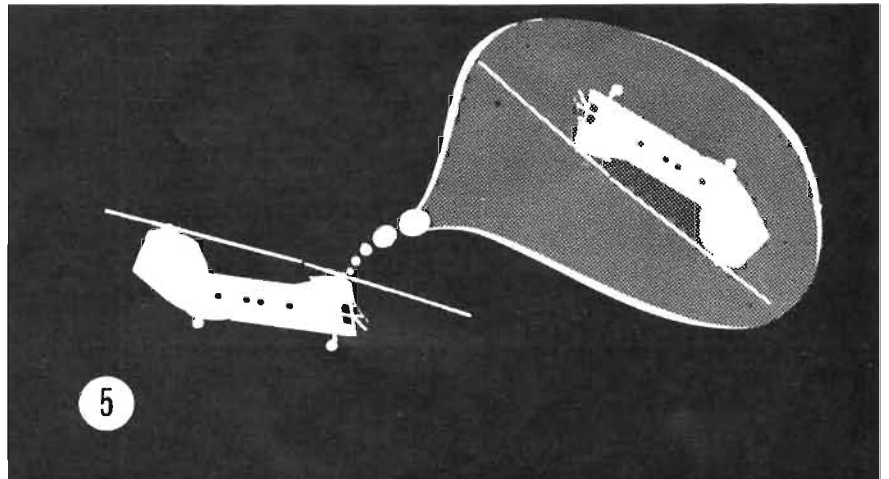
Påpekas kan i det här sammanhanget att amerikanerna har långt drivna system då det gäller perfekt hovring rent blint (= på instru-

ment). Men än så länge är inte någon av flygväpnets helikoptrar utrustade med något sådant system. Däremot är hkp 4 utrustad med ett automatiskt styrsystem (autopilot), som är till stor hjälp vid längre instrumentflygningar. Detta används dock sällan vid en systemlandning, då det visar sig att styrsystemet (särskilt vid kytighet) ej har den precision som krävs.

Avslutningsvis kan tilläggas att beträffande

instrumentflygning fordrar helikoptern mer av föraren — i fråga om korrekationer och koordination. När det gäller molnengenång och landning i dåligt väder däremot, har helikopterföraren en stor fördel i tidsfaktorn (låg fart, lättare få marksikt). Och när det gäller inflygning, går det bra att landa även om man kommer något snett i förhållande till banan eller något vid sidan av banan. ★

Leif Alm



5



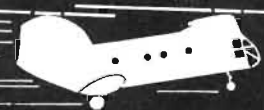
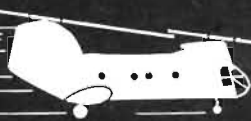
FART: 250 km/h



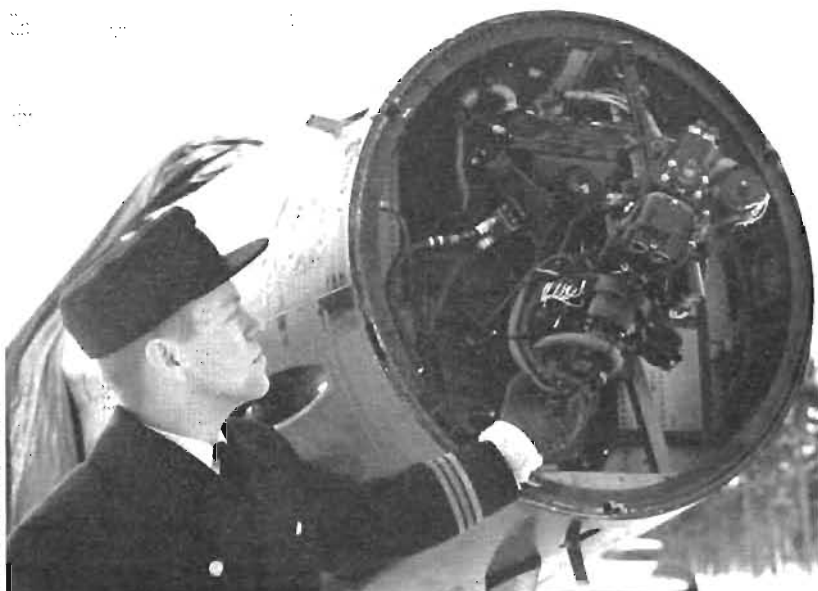
FARTMINSKNING



FART: 120 km/h



6

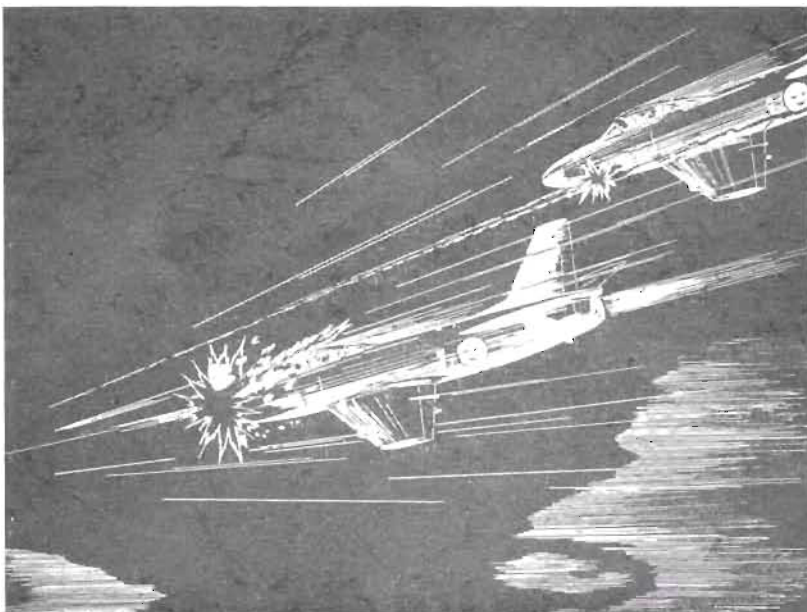


## Kamrat pratade ned "blind" förare ... utan nos

☆☆ Måndagen den 11 februari kommer PER-ERIC ERICSSON, kapten och divisionschef vid F21 i Luleå, kanske att minnas lite speciellt nog. Varför det? Jo, då flög hans namn genom radioetern och därifrån in i tidningsspalterna. Per-Eric hade nämligen vid skjutövning råkat ut för ett komplicerat tillbud och ändå lyckats klara både sig själv (+ navigatör) och flygplan tillbaka till F21-fältet ... nästan "blind". — Självt tyckte kapten Ericsson inte händelsen var så dramatisk. "Vi flygare blir ju speciellt tränade för nödsituationer", var hans lakoniska kommentar. Men "Kontakten" och FS/Fh:s fackredaktion snålar inte med omdömet: BRA GJORT! ☆ Nedan berättar kapten Ericsson hur han, navigatör Person och rotetvåan, fältflygare Sjölund, upplevde och tillsammans klarade av tillbudet. ☆☆☆

**-E**n grupp ur "URBAN BLA" — fyra J 32:or — höll på med tillämpad skjutning mot Junkö-målet utanför Luleå. Målet hade anfallits en gång med raketer och i ett upprepat anfall skulle resterna av målet förstöras med automatkanonen. Varje flygplan var laddat med 4x30 övningsprojektiler. — Jag hade som förbandschef inför akananfallet grupperat rotarna i kolonn 1.500 m och vi låter historien börja i samband med upptagningen för anfalllet.

Målet fångas och i en halvrolliknande manöver svängs sikt bilden ned i målet. Stadig målföljning från 2.500 m med osäkrade vapen. Fart ca 850 km/tim och rotetvåan väl på plats till höger. Navigatören räknar avstånd. På 1.300 m från målet och med ca 250 m höjd



## Kalla nerver och gott lagarbete ingredienser i "lyckligt tillbud"



trycker jag in avtryckaren och kanonerna börjar arbeta. Av rekylerna uppstår som vanligt kraftiga vibrationer i flygplanet.

● Men så händer plötsligt något totalt oväntat. Sikten försvinner helt framåt! Någon form av "nederbörd" trummar mot frontrutan och det börjar lukta bränd olja i kabinen.

Tankar svindlar. Pulsen ökar. Jag biter ihop tänderna. Den första åtgärden blir att ta flygplanet ur dykningen och börja en vinglande upptagning på flyginstrumenten. Någoting har hänt med nospartiet och klarhet nås när rotelvåan, fältflygaren av 1:a graden Sjölund, meddelar att radomen (främre nospartiet) är borta. Hydrauloljan sprutar fortfarande häftigt och under stigning med fartreduktion upp till 3.000 m provas motorfunktionen. Min navigatör, 1:e flygnavigatören Persson, och jag finner att den verkar fungera normalt. Vi får i alla fall det varvtal vi behöver – mellan 6.000–7.000 varv. På 3.000 m börjar vi kunna samla ihop begreppen.

### Vägledning bakifrån

Vi inser att så länge motorn går är det ingen överhängande fara. Vi väntar bara på att oljan skall ta slut för att sedan se om man med fartvindens hjälp kan blåsa bort nog med olja för att få tillräcklig sikt framåt. När hydraultrycket sjunkit mot noll och varningslamporna för lågt hydraultryck och lågt bränsletryck börjat lysa, kopplar jag ur höjd- och skevservot och flyger maskinen för handkraft.

Under tiden har flygchefen och annan teknisk expertis samlats i tornet hemma på Kallax-basen och vi repeterar åtgärderna vid hydraultrycksbortfall. Oljesprutet börjar nu upphöra och efter ytterligare ca 10 min börjar jag kunna skymta saker och ting genom frontrutan. Jag bestämmer mig för att försöka flyga som tvåa till Sjölund. Han skall leda mig till sättning. Det visar sig emellertid omöjligt att utan servon flyga som rotelvåa och ligga kvar på plats. Därför måste Sjölund gruppera sig bakom i stället och därifrån följa och dirigera mitt landningsförsök. Med begränsad men tillräcklig sikt åt sidorna startar vi hem-

flygningen mot inflygningslinjen för landning bana 14 på Kallax.

### Mera oljesprut

Med hjälp av landningsradarn (PN 50) leder min navigatör oss in mot inflygningslinjen och ställ och klaffar nödmanövreras i god tid. Harvid kommer dock ytterligare en oljeskvätt – förmodligen från baksidan på kolvarna i landställets manöversystem – och försämrar den lilla siktförbättring vi tidigare lyckats erhålla. Sikten bedöms nu till max 500 m i flygriktningen.

Vädret är nästan helklart. Hade det varit betydligt sämre och jag behövt hjälp av PAR (Precision Approach Radar), hade jag säkerligen haft besvärligare att klara landningen så bra som nu. Detta därför att det förmodligen hade varit svårt att i tid få tillräckligt fina indikationer på sidavdrift för att med servolöst flygplan kunna korrigeras in på rätt glidbana.

● Sjölund flyger bakom mig och håller mig i "enslinje" mellan sig själv och banans början. Han kan direkt se åt vilket håll jag är på väg och med lugna, precisa styrororder – "vänster lite, de' ä' bra, du ä' rätt på glidbanan, höger stopp..." o s v – höll han mig på en riktig och stadig planebana.

Trafikledaren har under tiden vridit på allt ljus som finns på banan och inflygningsarrangeringen. På 200–500 m avstånd får jag kontakt med kulblixten (blinkande ljuslandningshjälpsmedel) och kan fortsätta in mot de två första banljusen och sätter sedan ner maskinen en bit in på banan. Efter kupering av motorn är det inga svårigheter att få stopp på kärran före ban slutet. Det känns skönt att få öppna huven och kliva ut i 15° kyla – det hade nämligen konstigt nog blivit ganska svettigt under det här skjutpasset...

### Hade hellre hoppat... om...

Vid besiktningen efteråt visade det sig att radomen hade lossnat (den återfanns sedan nästan hel, något minus målet) och att en

hydraulledning till skjutradarn (PS 42) härvid hade slitits loss. Tur i oturen var dock att inga delar hade kommit in i motorn. En nödlandning på banan hade inte gått att genomföra med den begränsade sikt vi då hade. Då hade bara återstått att buklanda på isen eller att lämna flygplanet. I så fall hade jag inte tvekat att hellre lämna planet än att försöka en vansklig landning på isen. Det finns alltför många bittra erfarenheter från haverier – där besättningar suttit kvar för länge i ohållbara situationer och sedan med negativa resultat försökt rädda sig själva – för att jag skulle vilja pröva detsamma.

● Det flygplan jag flög i samma övning passet strax efteråt höll emellertid nosens på. Detta visar att tillbud av detta slag inte är vanligt återkommande. – (Ett relativt snarliknande tillbud, men under start, inträffade på F6 1967. Då var orsaken att två excenterlås ej hade varit i ingrepp i radomens låsklackar.) ★

## Även jag...



har gått över till...

# SFI

...har DU?

