

PRIS KYSS

Till "Årets Bråvallaolygare 1966" har valts 1:e säckflygaren *Leif Kalmliden*. Kalmliden tilldelades det av Norrköpings Tidningar uppsatta priset, enligt juryns uttalande: för flygskicklighet, allmän kunnighet och initiativrikedom samt vilja och förmåga att lösa uppgifter utöver tjänstens normala krav.

Priset överlämnades vid en gemensam julfest på flottiljen för förbandets personal. Vid julfesten medverkade som gäst-artist Britta Borg. Det är skön Britta som på bilden ses gratulera Kalmliden så intensivt.

BR



foto: rune rydh

HÄNT VID FLOTTILJERNA

NYA JÄMTGUBBAR

Omskolningen till J 32 B för instruktörsgruppen på F4 har under sommaren och hösten -66 bedrivits på F1 i Västerås. Här ser vi en luftig bild från den smärt triumfatoriska

hemfärden från Hässlö till Frösön, med "team Goentorp". Flygplanen i premiärgruppen har just hunnit in över Storsjön, och vi ser Åreskutan i bakgrunden. Fotograf är medarbetaren i Östersunds-Posten redaktör *Bengt Byström*, vilken gjorde ett reportage i ÖP kring omskolningen och hemfärden. Efter landningen den 28 oktober följde en enkel men högtidlig överlämningsceremoni.

NAMN OCH NYTT

Den 3 oktober tog nye chefen för E1, generalmajor *C Odqvist*, emot flottiljen och den 13 oktober besöktes chefen för F7, överste *F Barkman*, av militärbefälhavaren för västra militärområdet (Milo V), konteramiral *O Krokstedt*. Han åtföljdes vid besöket av sin stabschef överste *C Skoglund* och kapten *Liedberg*. Besöket sammanföll med eskaderchefens inflygningsperiod vid F7 och de nya cheferna åt lunch tillsammans.

K-A



foto: bengt byström

FRIVILLIG — (FULL)TRÄFF

Den 1—2 oktober var F4 träffpunkten för ett femtiotal lottor och ett tjugotal manliga frivilliga i luftbevakningstjänst, vilka bl a gjorde upp om överste Hugossons vandringspris. Oaktat det regniga och blåsiga vädret var humöret på toppunkten.

Frivilligträffar av detta slaget har arrangerats på F4 en lång rad av år och de röner alltid ett mycket stort intresse. Man samlas från alla delar av Mellersta Norrland för att tävla, ta del av det sista inom luftbevakningen och diskutera frivilligfrågor samt sist men inte minst för att träffa varandra.

Lördagsprogrammet omfattade träningskjutning och vapenkännedom, lektioner i luftbevakningstjänst och genomgång av kartan och kompassen.

På kvällen aväts en livligt uppskattad surströmmingsmiddag. Allsången och stämningen stod — trots den intensiva doften — högt i tak.

Söndagen började med att flygpojkar och värnpliktigt luftbevakningsmanskap samlades för en fälttävling. Efter fältskjutningen vidtog en fem km lång orientering. Målet var strategiskt placerat vid F4:s bastu och efter välbehövlig av-

skrubbing smakade lunchkorven prima. Den personal som av olika anledningar inte deltog i någon av tävlingarna gjorde ett studiebesök i trafikledartornet och i en av flottiljens hangarer visades J29:an. Vapenvård och inlämning av vapen och annan materiel följdes av en orientering om personalfrågor.

Framgången har varit stor, både på funktionärsidan och deltagarsidan. Det är flottiljens föresats att fortsätta med dessa typer av frivilligträffar för att härigenom svetsa samman personalen och öka förståelsen för frivilligverksamheten. ■

BERNS

HÄNT VID FLOTTILJERNA • HÄNT VI

FJÄLLFISKARE

Officerskursen på F20 gjorde i fjol, under tiden 19—22 augusti, en kombinerad vildmarksvandring och fisketur i övre Norrland. Avfärd från Uppsala skedde i två Tp 79 till Vidsele för vidarebefordran i buss till Nausta lappby, där övernattnin skulle ske.

Knappt hade tälten rests, förrän samtliga män med glöd i blicken och fiskedon i handen drog sig ned till Naustajaures strand för att prova fiskelyckan. Men tyvärr var inte nappvilligheten särskilt stor — några gäddor blev i alla fall en läcker förstärkning till middagen.

Reveljen gick i strålände solsken klockan fyra morgonen därpå och efter att C F20 hade givit en taktisk förutsättning för övningen, startade man — nedtyngda av en till brädden fullstoppad ryggsäck. Marschen skedde i grupper om 4—5 man. Efter många strapasser och åtskilliga kärr nåddes på eftermiddagen efter ca 15 km vandring målet, som utgjordes av Trappsjöarna.

Fiskeivern tycktes emellertid ha mattats en aning den kvällen, och intresset hade i stället överflyttats till omvårdnad och plåstrande av trötta och ömma fötter.

F20 hade tydligen misshagat vädergudarna på något vis, ty nästa morgon

stirrade regnet ned, och humöret sjönk i samma utsträckning som vattenståndet i tälten steg. Lyckligtvis sken solen upp igen framåt förmiddagen, och dagen förflöt i samma säkra lunk som man tillryggalade de tolv km till Kårsobäckarna. Idrottslärarens grupp navigerade visserligen 180° fel vid ett tillfälle, men man lär ha haft kompassen fylld av besvärande luftblåsor, vilket naturligtvis förklarar saken...

Kårsobäcksdalen visade sig utgöra ett gigantiskt kallufsdike, och fram emot

kvällen lade sig frosten som en tunn, vit matta över nejden. Några envisa kadetter lyckades denna kväll mor all förmodan med konststycket att dra upp några bäckförellemodell mindre, vilka avnjöts under stor andakt.

Sista dagen inleddes med en fältskjutning innan man fraktade den "sovande lasten" tillbaka till Vidsele. Efter ca 2 1/2 tim hade Tp 79:orna transporterat oss tillbaka till F20 — och den väntande basrun. ■

H-G

"RENLIQHET GER SÄKERHET"

... är namnet på filmtrilogin som vi presenterade i nr 5/66, sid 8.

Kopior av den färdiga filmdelen 3 om verkstäder har tilldelats de centrala flygverkstäderna, FS/U och AMF (best. nr 4003). Från april till dec -66 har filmen visats ett 70-tal ggr och i avvaktan på del 1 om den tekniska bakgrunden, och del 2 om bas-tjänsten, kan del 3 mycket väl användas som lärarhjälpmedel vid genomgång av renlighetskraven även på förbanden.

Vi hoppas att presentationen föranleder aktiverad tillämpning av gällande TOMT och andra föreskrifter om renlighetskraven i flygmaterieltjänsten.

Red.

HKP "BYGGER" TORN

Tisdagen den 29 november skulle en nära två ton tung järnkonstruktion, utgörande stomme till överbyggnad på F15:s nya trafikledartorn, monteras på plats. Vad var då naturligare än att anlita en Hkp 4. Med 1:e fältflygare Eriks-son som förare lyftes takkonstruktionen lätt och elegant upp i luften och med hjälp av fältflygare Sjölund sattes konstruktionen på exakt plats. Detta i vanliga fall så ansträngande, tidskrävande och tom riskfyllda arbete var denna gång smärtsfritt avklarat på mindre än fem min.

Det var ett verkligt precisionslyft som gjordes och detta visar ånyo helikopterns stora användbarhet inom olika områden. ■

AW

F 20

F 15

OLJUD SOM DÖR

F1 och Centrala Flygverkstaden i Västerås (CVV) tog den 27 december i bruk en ny ljuddämpningsanläggning vid Hasslö, som reducerar ljudnivån vid motorkörning av Draken till vad som närmast kan jämföras med normalt gatubuller vid rusningstid.

Vid överlämningen till F1 och CVV deltog bland andra CFI, överste Palmgren, C CVV, verkstadsdirektör Lilja, CUH, teknisk direktör Jurrander och chefen för Nyby Bruk, disponent Kiellanson. TV visade ett avsnitt av en motorkörning i "Aktuellt" samma kväll och dagen efter behandlade lanstidningarna anläggningen i större portage. Även en del av rikspresen uppmärksammade evenemanget liksom "Mel-lankvarten" i ångradion.

F1

Bakgrunden är denna:

Dagens jetflygplan kan prestera ljud-effekter som är outhärdliga och direkt förödande för hörselsinnet. Vid körning på marken med tänd ebk kan man snett bakom flygplanet på 75 m avstånd uppmäta ljudstyrkor på 135 decibel (dB). En person som utan hörselskydd utsätts för denna effekt skulle troligen få sin hörsel totalförstörd inom ett par minuter.

● Man räknar med att gränsen för det outhärdliga, under en kort tid, ligger vid 120 dB, men redan vid ljudstyrkor på 80 dB känns obehag, och en längre tids exponering ger bestående skada. (Vid mätning utanför den nya anläggningen erhöles nu ett värde på endast 88 dB).

Det är självfallet av största vikt att skador och obehag förhindras och flygvapnet, som är en stor ljudproducent, har länge studerat problemen och prövat lösningar till skydd för såväl den egna personalen som för "miljön" kring flygvapnets anläggningar.

Tyvärr finns det inte mycket som kan göras för att dämpa ljudet vid själva källan, flygplanet. Man får därför koncentrera ansträngningarna på andra åtgärder som så långt möjligt eliminerar obehagen under den tid flygplanet måste köras på marken. Detta är särskilt viktigt vid anläggningar där markkörning vid höga motoreffekter, då de verkliga obehagen uppstår, ofta måste utföras.

● De enkla ljuddämpare som funnits en längre tid vid Hasslö är inte effektiva för de nya flygplanen, vilket är anledningen till flygförvaltningsens beslut att låta uppföra en helt ny anläggning för F1 och CVV.

Nyby Bruk AB är huvudleverantör av den nya anläggningen, som består av en intagsdämpare (där flygplanet är upp-

ställt under körningen med anordning för dämpning av ljudet som orsakas av insugningsluften) och en avgasdämpare. Anläggningen har kostat 1,2 milj kr och är avsedd för Draken och senare för Viggen.

BESKRIVNING.

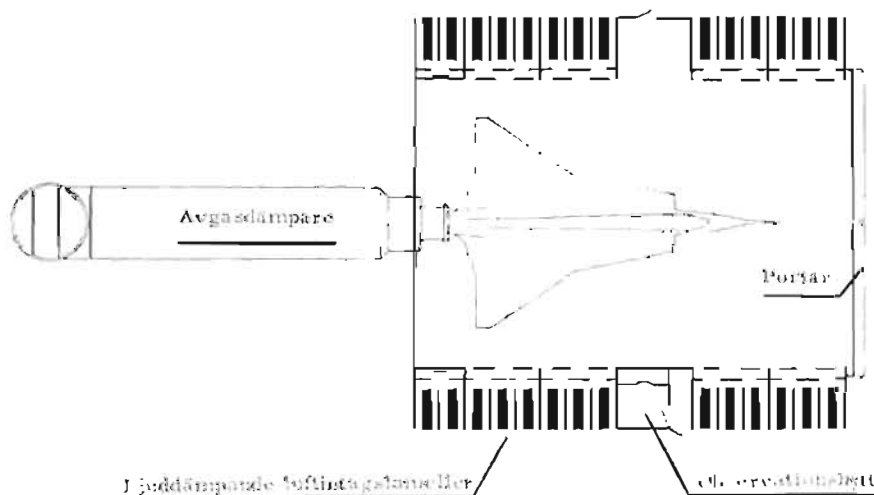
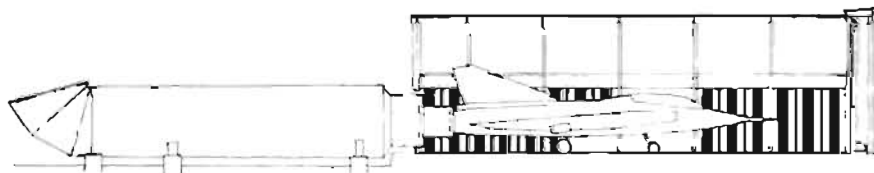
Ljuddämpningsanläggningen består av en intagsdämpare och en avgasdämpare.

Intagsdämparen, kallad box, är utförd som överbyggnad på en betongplatta. Bakvägg, portar och det bågformade taket är utförda 20 cm tjocka och har på utsidan korrugerad, galvaniserad plåt, samt innanför detta glasull, glasfiberväv och innerst perforerad, rostfri, kallvalsad plåt.

av rullar mot sidan av en styrskena. Varje port drivs av en 2-hastighets snäckväxelmotor med broms. Portarna manövreras från boxens insida med "dödmansgrepp" och portrörelsen regleras av gränsbrytare. För portrörelsen finns optiska och akustiska varningssignaler. Vid strömavbrott kan portmaskinerierna frikopplas, så att portarna kan flyttas manuellt eller med dragfordon.

● Samtliga dörrar i boxen är ljudsolerade och gastäta. Dörrarna från boxen och ut i det fria är försedda med sk. panikglas, som möjliggör snabböppning från insidan.

På boxens bakvägg finns två st fläktar, en för utsugning av startvätskegaserna och en för in-



Sidoväggarna är uppbyggda av ljuddämpande luftintagslameller av speciell konstruktion, dels 10 och dels 50 cm tjocka. Luftintagslamellerna är ut mot det fria iackta med nät för att hindra främmande föremål att sugas in i boxen.

● Boxen kan även tjänstgöra som serviceverkstad. Detta har åstadkommits genom att ställ-lusier monterats innanför intagslamellerna, så att en dragfri lokal erhålls. I bakväggen finns dessutom två genomföringar, där varmluftsaggregat kan anslutas.

Boxens framsida består av två portar inbyggda i ett porthus. Portarna är försedda med kul-legrade löphjul och går på räls, som är ingjuten i betongen. För att hindra isbildning vintertid är värmekablar ingjutna under rälsen. I överkanten styrs portarna

sugning av kylluft till flygplanet.

Flygplanet förankras med stoppbäckar och för dessa är fästena ingjutna i betonggolvet.

● För dämpning av avgasljudet finns en ljuddämpare, konstruerad enligt absorptionsprincipen och helt luftkyld. Den består i princip av ett dubbelvägigt rör. Det yttre röret utgöres av 10 mm stålplåt. Det inre röret består av perforerad, rostfri plåt, som förstärkts genom korrugering enligt ett patentsökt förfarande. Mellanrummet har liksom på intagsdämparen fyllts med ljuddämpande mineralull.

Avgasdämparen förs in genom intagsdämparens bakvägg, så att flygplanet bekvämt kan anslutas till dämparen. Man har söjt för noggrann ljuddämpning av vägggenomföringen. ■

"HÖRRU SULU DU..."

Under den gångna hösten har vid F1 genomförts den första kursen för flottiljens egna simulatorinstruktörer. Kursen var mer eller mindre ett experiment, då eleverna ej tidigare flugit J 35 och då en

av eleverna, fanjunkare *Dovenstam*, var utbildad flygnavigator med avsedd placering som simulatorunderofficer (SULUOFF). *Dovenstam* genomförde dock samrliga övningar som forare.

Före kursens början hade eleverna under tvenne veckor följt teoridelen av taktikskeder för F13:s C-division, vilken

dock förutsatte en del förkunskaper och som inte var tillrättalagd för F1-eleverna.

Efter genomgången kurs förklarade kurschefen major *Haglund* mot bakgrund av förutsättningarna sig mycket nöjd med elevernas prestationer och han ansåg experimentet som helt lyckat. ■

IN MEMORIAM

Tidigt novembermorgonen den 29 förra året härjades och ödelades F3:s gamla officersmässa av eld. Den kulturhistoriskt intressanta gula byggnaden, som uppförts av 14:s och 15:s officerskårer, skulle i år fyllt 100 år.

Der var på ett ganska tidigt stadium som de båda truppförbandens officerskårer, som låg förlagda till Malmen, lät uppföra en byggnad, som de benämnde "Salongen". Den första salongs-

enskapen skulle finansieras med hjälp av årsavgifter till ränta och amortering på ett lån. De fasta årsavgifterna till salongskassan belöpre sig för:

regementschef	40 riksdaler
överstelöjtnant och major	25 "
kapten	20 "
löjtnant	15 "

Officerskårernas sammanlagda summa blev årligen 1590 riksdaler och visade sig väl räcka för ränta och amortering men även till visst underhåll. — Den nya officerssalongen kunde officerskårer ta i besittning år 1867.

västra del utnyttjades som fotolaboratorium och bildläsningsal.

Som officersmässa användes då det sk Vingförrådet — som nu ligger inom CVM:s område.

År 1928 byggdes "Salongens" västra del om till sällskapsrum. I matsalen lade man in ett välvt innertak och även balkongerna byggdes om något. I den övriga delen av byggnaden hade arméspanningskursen sina lokaler.

År 1931 omändrades hela östra delen av byggnaden till kök. Samtidigt installerades värme samt vatten och avlopp. Året därefter kunde officerarna helt flytta över till sin nya officersmässa. År 1943 företogs en genomgående renovering av mässbyggnaden och då lades även in ett nytt innertak, med placering under balkongerna.

Denna officersmässa på Malmen — som tjänat officerarna i nästan 100 år och som varit skådeplatsen för så många glada och ståtliga fester — har nu för alltid skattat åt förgängelsen. Saknaden är minst sagt stor. ■



foto: sven lindh

byggnaden uppfördes år 1797, men låg då på det nuvarande flygfältets södra del. Denna byggnad ersattes dock redan 1811—12 av en större "Salong", som vintern 1818—19 förflyttades till den plats, där den nu nedbrunna officersmassen låg.

Men i början av 1860-talet ansåg Malmens båda officerskårer att "Salongen" icke längre motsvarade de öka-

de kraven på komfort och bekvämlighet. En gemensam kommitté tillsattes och i juli 1865

framlades ett förslag till ny officerssalong. Ritningarna hade uppgjorts av den kände arkitekten professor Scholander. Kostnaden beräknades sluta på 23.000—24.000 riksdaler riksmünt. Officerskårer ansåg emellertid summan väl hög. Följande år framlades ett något nedbantat förslag med bibehållande av de scholanderska ritningarna. Förslaget anrogs och innefattade även hur bygg-

Den gamla salongen såldes till källarmastaren på källaren Druvan i Linköping och stod där i sin nya omgivning några år in på 1900-talet, då den ödelades genom eldsvåda.

När så båda livgrenadjärregementena flyttade från Malmen 1925 inlöstes "Salongen" med tillhörande köksbyggnad och ett förrådshus av Kronan för 25.000 kr.

År 1926 överlämnades "Salongen" från II arméfördelningen till 3:e Flygkåren. De första åren användes den dock icke som officersmässa av flygarna. I den östra delen hade Flyg- och Spanarskolan sina expeditioner för chef och lärare samt en radiolektionssal. Den stora gemensamma matsalen användes som gemensam samlingshall och lektionssal. På salens kortsidor fanns på den tiden balkonger, vilka under 14:s och 15:s tid användes av regementsmusiken eller för punschdrickning. Dessa balkonger utnyttjades vid lektionerna i artilleriflygning som observationsplatser 4—5 m ovan en stor målad terrängmatta över Malmslätt med omnejd. Byggnadens

PRESSOFFICERSMÖTE

Den 15 december kallades flygvapnets pressofficerare till en konferens i Linköping. Avsikten var att "nollställa" pressstämningen inom flygvapnet samt att från olika aspekter diskutera kontakterna med mass media.

Konferensen blev livligt uppskattad av de 30 deltagarna och samtliga var överens om lämpligheten av årligt återkommande pressofficersmöten.

Programmet inleddes på F3 med genomgångar i försvarsupplysning, fototjänst, utställningar o.s.v. På eftermiddagen fick deltagarna tillfälle att följa arbetet i flygverksstäderna på SAAB och erhöi även information om Viggen.

Konferensen avslutades på SAAB med middag och diskussion över ämnet "Pressofficerens arbete — en onödig belastning eller en betydelsefull uppgift". Även representanter från lokalpressen, vilka speciellt inbjudits till just denna del av programmet, deltog engagerat och idérikt. ■

C-N

POLIS-PREMIÄR

Varje år — från början av oktober till strax före jul — genomgår blivande helikopterförare ur marinen förberedande flygutbildning vid F5. Så har skett alltsedan 1959 — då också armén startade motsvarande utbildning i F5:s regi men med utnyttjande av Rinkaby och sommarhalvåret. Den platsen och den tiden har arméleverna sedan hållit fast vid, medan marinens elever nyttjat Ljungbyhed och den milda, skånska förvintern. Utbildningen omfattar i genomsnitt 50 flygtimmar på propellerflygplan, var till kommer erforderliga teorimännen.

Inryckningen till höstens marinkurs blev dock något av en premiär. Marinens elever fick då sällskap av blivande helikopterförare ur polisväsendet — de första utan tidigare flygutbildning som rekryterats direkt ur polisens egna led. Rikspolisstyrelsen håller nämligen på att bygga upp en helikopterorganisation, främst avsedd för trafikövervakning men också med andra viktiga uppgifter, som skall bli helt självförsörjande i fråga om förare.

F 5



För första gången deltog blivande helikopterförare ur polisväsendet vid höstens flygkurs vid F5. ■ I högersitsen flygläraren, länjunkare L Alm, i elevsitsen 1:e poliskonstapeln S H C Holmberg, Stockholm, och på vingen polisassistenten A A Åkeason, Göteborg.

foto: fritiof hallström

Glädjande nog har man funnit det naturligt att vända sig till flygvapnet för hjälp med uttagning och för grundutbildning av denna personal. De F5-lärare som handhaft höstens helikopterkurs kan vittnada, att de första polisflygeleverna var mycket trevliga att arbeta och umgås med och att de tillsammans med sina karorater ur marinen

bildade en sällsynt bra och samarbetsvillig kurs med en god och trevlig anda. Fortsättningen ser också lovande ut. På nyåret ryckte polisens elever in till GHU — vid arméns helikopterskola i Boden. Och till försommaren avses en ny kull poliser börja förberande flygutbildning, då tillsammans med arméns elever i Rinkaby. ■

HÄNT VID FLOTTILJERNA • HÄNT VI

HISTORISK ERKÄNSLA

För första gången i US Air Force historia har en biträdande flygartaché, ackrediterad i Washington, D C, tillerkänts "The Air Force Commendation Medal". Utmärkelse tecknet överlämnades till mottagaren, kapten Bertel A Deshayes i flygstaben, vid en ceremoni på amerikanska ambassaden i Stockholm den 12 januari. Ambassadören själv, Mr J Graham Parsons, överlämnade tecknet till kapten Deshayes. ■

F 5



foto: sten jonsson

TROGEN SKOGEN

1966 års flygvapenmästerskap i sommarfälttävlan gick av stapeln på F17 den 9 september. Tävlningen blev en fullträff för den trogne skogsluffaren 1:e flygteknikern HÖÖG, F13. Han stod i en klass för sig. — Heder åt alla som kämpar. ■

F 17

H-N

*

Vid samtal om placeringar av officerare får man ofta höra, att ett system med ansökningslärare vore överlägsnet det nuvarande. Fördelarna anses vara påtagliga. Den som flyttar till ett nytt ställe gör det av fri vilja och är positivt inställd till den nya tjänsten. Den enokilde skulle dessutom få ett slags garanti för att få stanna på en plats där han trivs. Från tjänstesynpunkt vore det önskvärdt att intressena kvantitativt och kvalitativt sett fördelade sig jämnt på alla likvärdiga tjänster oberoende av geografiskt läge.

● I Norge har man haft systemet med ansökningslärare inom hela den ställiga sektorn. Erfarenheterna för försvarets del var dock så negativa att

PERSONAL — INFO

systemet övergavs för ett antal år sedan. Ansökningslärarandet var alldeles för omständligt och tungrovt för officersyrket med dess retalliv stora

rörlighet. Dessutom medgav det icke en planmässig växling mellan olika tjänster för officerare i karriären, det var oftast "fel" personer som sökte och fick tjänsterna och brist på officerare med lämplig erfarenhet med bakgrund för högre befattningar. ● Inom flygstaben pågår en utredning kring dessa frågor. Den kan för dagen icke ges högsta prioritet med hänsyn till andra mer trängande utredningsuppdrag. Därför dröjer det en tid innan vi återkommer. Dröjsmålet skall dock icke bli längre än nödvändigt. ■