

Hänt vid förbanden

Baluns i Balders hage

★ ★ Årets traditionella krigsskolebal — den som förr kallades kadettbal — utspelade sig som vanligt i mars på F20 i Uppsala. Chefen själv, överste Eric Spångberg, kunde i sitt välkomsttal vid middagen hälsa hela två hundra gäster välkomna, utländska såväl som svenska, civila och militära. Hedersgäst var CFV generallöjtnant Stig Norén med maka. Bland gästerna märktes elever och lärare från krigsskolorna i Danmark, Finland och Norge. ★ ★ ★

Efter middagen vidtog som vanligt "krigsdans och kontaktövningar" med de 100 inbjudna damerna.

Krigsskolebalen är ett välkommet avbrott i den kalla verkligheten, som dock inte alltid är så kall. Det fick

yngrekursen (YK) erfarat när den i två omgångar bedrev vinterövningar i Höglekardalen i Oviksfjällen. Mildväder och dålig snötillgång härskade, men utbildningen kunde genomföras planenligt. Under övningen i säkerhetsmaterieltjänst måste dock igloos byggas i skala 1:5...

De två första veckorna i april pågick F20:s tillämpningsövning. Halva äldrekursen (ÅK) deltog i denna, medan den andra hälften genomförde vinterutbildning i Riksgränsen och vice versa.

Efter en period med avslutande prov och studiebesök sker den festliga finalen i form av kadetternas utlandsflygning i början av juni. I år deltar 30 elever RK 71-73 (regementsofficerskurs) och 15 elever RKsb, dvs blivande sambandsofficerare. Utlandsflygningen i år går till Förbundsrepubliken Tyskland, Österrike och Schweiz. Och examensdagen, den efterlängttade, blir i år den 20 juni.

Sedvanligt nordiskt kadettbesök har man också haft på F20. I dagarna tre fick våra finska, danska och norska grannar/kadetter se delar av det svenska flygvapnet i aktion på F16. I pro-

grammet ingick som en nyhet flyguppvisning med AJ 37 Viggen, förutom klargöring av J35 i rote och snabb start. Dessutom genomfördes industribesök med sightseeing i Stockholm och i Uppsala. I värdstaden stod fö Uppsala som värd vid en lunch på Gillet. ■

Sjö

FOTO: NILS ANDERSSON



● Kapten Kåre Nyman svänger om i valsens virvlar med sin söta moatjé, fröken Gunilla Lannerbro, kranskulla i Vasaloppet.



FOTO: LEIF WETTERSTROM

"KNUTAS" GÅR I PENSION

Fröken Rut Knutsson, mera känd som Knutas, har varit mässföreståndarinna på F1:s officersmäss ända sedan januari 1935. Hon är känd bland regementsofficerarna i hela flygvapnet för sin goda mat och för den väghållna

mässen på F1.

Lördagen den 3 februari i år samlades nuvarande och tidigare mässmedlemmar på Hässlö för att avtacka henne för hennes uppskattade insatser.

Bilden visar det tillfälle, då flottiljchefen Tore Persson överlämnade en färg-TV som avskedsgåva till Knutas. ■

Nåsell

★ ★ ★

FLYGVAPENFONDER

Vid ett flyghaveri i Anarisfjällen den 3 mars 1948 med två flygplan SK 16 ur F5, Krigsskolan i Ljungbyhed, omkom volontären Gunnar Göthenqvist.

Genom testamente, upprättat av dennes föräldrar, Olga och Erik Eriksson i Stockholm, har behållningen i föräldraboet nu överlämnats till chefen för flygvapnet för att bilda en fond. Den årliga avkastningen av denna kommer enligt testatorernas önskemål att överlämnas till "behövande efterlevande till unga svenska flygare, som genom timad flygolycka ljutit en bråd död".

Flygvapnet känner djup tacksamhet för den omtanke som testamentets givare på detta sätt visat flygvapnet och dess flygande personal med familjer.

Handläggare i fråga om fondens medel och utbetalning är flygstabens personalavdelning. Fondens ändamål och förvaltning framgår av TKG, dvs tjänstemeddelanden för krigsmakten. ■

General L G H Thunbergs fond, instiftad vid dennes avgång som chef för flygvapnet, har upphört. Fondens medel har, i enlighet med bestämmelserna, förbrukats. Fonden har därmed upphört. ■

Dramatisk räddning:

U 97 undsatte framgångsrikt ”med finsk sisu”

★ ★ Dramatik och realism har sannerligen inte saknats för flyg-räddningshelikoptern U 97 vid F21 på Kallax. Två räddningsuppdrag under februari fick dramatisk krydda i rikt mått, och det första — som fö fick ett hedersamt omnämnande bl a på DN:s första-sida — innebar undsättning ”över alla gränser”. Djupt in i Finland flög man, med förnämligt räddningsresultat och bl a tre svårt skadade från ett civilt reguljärt flygplan; det andra uppdraget skedde under svårast tänkbara väderförhållanden till Umeå med en svårt trafikskadad. ★ ★ ★

V i befann oss ute i Luleå skärgård på ett rutinuppdrag den 5 februari. Trafikledaren lät mycket bestämd i radio när han strax före kl 10 gav oss order att omedelbart landa på Kallax, berättar besättningen för FLYGVA-PEN-NYTT:

Efter landning fick vi ytterligare besked: ett finskt tvåmotorigt flygplan saknades efter flygning från Uleåborg. Närmare upplysningar på flygplatsen där; snarast i väg. Helikoptern fulltankades, div utrustning, ej minst kartor, kompletterades — och efter futtiga tio minuter låg vi i luften igen med kurs Uleåborg, på andra sidan Bottenviken.

Redan en kvart före elva hade vi fått radiokontakt med trafikledningen i Oulu, som är finska namnet på flygplatsen. Vi meddelade beräknad landning kl 11. På fråga om tankning osv svarade vi, att vi tankat och kunde ta åtta passagerare från Uleåborg.

Den flyngelska vi använt fungerade fint men övergick till flygfinska, och innebar att vidare informationer måste inhämtas efter landning. Då fick vi besked: man saknade en de Havilland ”Twin Otter”, ett tvåmotorigt kolvmotordrivet flygplan, med 18 passagerare ombord. Haveriplats antagligen ca 120 km nordost Uleåborg.

Radio- och radarkontakt med flygplanet hade brutits strax efter kl. 9.

Besättningen hade meddelat stopp på en motor, att man var nedisad och förlorade höjd och att man befann sig i bäring 53 grader från radiofyren i Uleåborg. Vädret i området var uselt med marknära moln och dålig sikt; viss bättring väntades dock.

FOTO: LARS-GÖRAN WESTBERG



• Haveriplatsen erbjöd en hemsk anblick. Grova granar hade knäckts, liksom vingarna, och kroppen brutits itu.

Redan kl 11.25 kunde vi starta från Uleåborg med kurs mot Pudasjärvi, ett samhälle ca 100 km nordost Uleåborg. Ombord fanns då läkare, sjuksköterska, fem sjukvårdare och en trafikledare. Den sistnämnde medföljde som tolk, vilket visade sig vara av stort värde. Vädret vid starten var hyggligt, men blev sämre nära Pudasjärvi med låga moln, delvis marknära. Terrängen var flack med oändliga myrmarker och därmed svårorienterad. Vid Pudasjärvi fick vi radiokontakt med Rovaniemi kontroll, som svarade för spaningarna i detta område.

Vår finske tolk övertog radiotrafiken, och snart var vi inne i det ”heta” området. I en by ca 50 km nordost Pudasjärvi hade någon hört en knall, och man bedömde att området borde genast undersökas. På väg mot detta följde vi samma bäring, 53 grader, som det civila flygplanet meddelat. Vi ville försöka passera den plats där kontakten brutits. Målspaningen var intensiv; ögonen ”blödde”.

Då plötsligt hände det. Rök framför oss, till vänster, jomenvisst är det rök! En svag vänstersväng och plötsligt hade vi som ”flygfyr” en brinnande lada framför oss, och två personer som vinkade och pekade i riktning nordost. Ytterligare en brinnande lada.

Vi hovrade fram på låg höjd längs spåren i snön, och snart var vi framme vid haveriplatsen och flera ivrigt vinkande personer. Vår första tanke var:

Hänt vid förbanden

det här måste vara en markpatrull. Detta haveri kan ingen ha överlevt — från luften såg man förvridna flygplandelar och kunde se att flygplanet gått ner i skogen relativt brant.

Vi kunde landa ca 100 m från haveriplatsen, sjukvårdspersonalen och tolken pulsade fram i den meterdjupa snön. Snart fick vi veta, hur otroligt det än lät, att alla var vid liv. Tre personer var svårt skadade och behövde omedelbar hjälp.

Klockan var nu 12.12, och via radio meddelade vår tolk till ett transiteringsflygplan att vi hittat haveriplatsen. Vi kunde fastställa den ganska precis, och efter en dryg halvtimme var en finsk helikopter Agusta-Bell "Jet Ranger" på plats.

Läkaren med sin personal hade ett drygt jobb med de tre svårt skadade; de lätt skadade visade verklig finsk sisu och hjälpte till. Kl 13.20 lyfte vi från haveriplatsen med de tre som var mest illa där, nio lätt skadade, läkare och sjuksköterska. Övriga flögs till Pudasjärvi med finska helikoptrar. Efter tre kvarts flygning landade vi vid lasarettet i Uleåborg. Alla från det havererade finska flygplanet var räddade, och vid liv.

Ett dramatiskt räddningsuppdrag var slutfört. Efter tankning och många hjärtliga tack på flygplatsen startades återflygningen. U 97 och dess besättning kunde återgå till den dagliga rutinen. ■

Liv

NR 58 NU I TJÄNST!

Nu vimlar det av Bulldogar på Krigsflygskolan, F5 i Ljungbyhed. Slutleverans för SK 61 har nämligen skett: den 23 oktober i fjol hämtade flygskolechefen, överstelöjtnant Thomas Trotsman, det sista i den beställda serien på 58 flygplan typ SK 61 Scottish Aviation "Bulldog".

"Finalflygningen" Malmö—Ljungbyhed ägde rum i ett även för skånska höstförhållanden ovanligt uselt väder, men gick problemfritt. Detta främst tack vare den fina IFR-utrustningen i SK 61 och förnämliga instrumentflygegenskaper, förutom sedvanligt god ledning från "Malmö Director" och nya Skåne Kontroll.

På bilden ser vi överstelöjtnant Thomas Trotsman på regnspeglande platta, i nr 58, just hemkommen efter slutleverans. ■

F5

EJ I FULL SKALA!

Jämtarna är ett vid- och förunderligt släkte. Inte nog med att de låter uppföra privata flygmuséer (Hammarnäset); de har dessutom i all hemlighet startat tillverkning av egna Lansar och Drakar. Inte i full skala, men ändå.

Det är Mats Loxell (flygofficersaspirant på Frösön) som är byggherre och chef för republikens flygplantillverkning. Ungefär 300 tim har han lagt ner på var och en av modellerna, i skala 1:20. Hittills har en J 35B och en J 35D, båda i F4:s märkning, lämnat "bandet". Modellerna överensstämmer in i minsta detalj med sina fullvuxna förebilder.

Byggsättet är unikt. Modellens olika huvudbeståndsdelar, som kroppshalvor, vingar, stabilisator och fena, byggs var för sig av papp, balsa och sandspackel. Efter att varje del slipats och lackats gjöts de i armerad glasfiberplast. De färdiga glasfiberdelarna limmades sedan ihop före spackling och slipning. Luckor, roder och plåtskarvar ritsades in.

Som förlaga har Loxell använt ritningar, bilder och skisser ur flygtidskrifter samt instruktionsböcker för de "riktiga" flygplanen. — Resultatet skäms som sagt inte för sig. Den jämtländska flygindustrin önskas god fortsättning. ■

berns

"FRIVI"-SENSATIONER

Det timar stora saker i våra norröna nejder. Så tex bjöd F21 och Fo 67 i Kalix — tack vare god samverkan mellan F7 och Fo 35 — frivilligorganisationerna från Skaraborgs län på en femdagars vinterkurs tiden 8—12 mars, en kurs som sent skall glömmas.

Att skaraborgarna kunde vinteröva i Norrbotten har man inte minst trafikavdelningen på flygstaben att tacka för.

Där ordnade man nämligen plats för pilsnabb flygtransport F7—F21 för deltagarna från Skaraborgs och Västgöta-Dals flygvapenföreningar, Skaraborgs FBU och hemvärnschefer, som

F7



FOTO: BORJE BODÉN

• I jämtsk miljö ser vi här republikens egen flygplantillverkning...



FOTO: MATS LOXELL

FLITIGT FRÖSÖFLYG

Den civila flygstationsbyggnaden vid F4 på Frösön har nu vuxit sig dubbelt så stor som vid starten år 1958, och omfattar nu totalt hela 500 kvm.

Utbyggnaden, som sannerligen var nödvändig, har kostat ca halvmiljonen.

För den summan har man fått ökat hallutrymme, ändamålsenlig trafikpassage och separation av ankommande och avgående bagage. Något som lastningspersonalen verkligen välkomnar...

Personalutrymmena har blivit betydligt bättre, med pentry och omklädningsrum, dusch och toalett. Dessutom ryms två garage med verkstad i stationsbyggnaden.

Ny är också transformatorstationen, liksom belysningsmaster, värmecentral och avloppssystem.

Den 1 april i år hade Östersund Frösön haft inrikesflyg i 15 år. Noga räknat 445.000 flygresenärer har passerat flygstationen. ■

Riesz

alla på "Hercules" snabba vingar flögs till övningsområdet. Efter den vinter som inte varit i södra Sverige fick krigarna tillfälle skidexercera i meterdjup snö — en fantastisk upplevelse — och göra ett givande studiebesök i den berömda "Kalix-linjen", där fö just en krigsförbandsövning avslutades. Besök gjordes även vid Arméns helikopterskola och i Milostab ÖN:s magnifika ämbetsbyggnad i Boden.

Därtill bör läggas, att man bjöds på glögg vid polcirkeln (!), vintermarknad i Torneå och utdelning av hemvärnets förtjänstplakett på sex km höjd i Tp 84 "Hercules" vid hemflygningen! Det var utbildningsofficeren vid Fo 35 som hedrades på det unika sättet. ■

Byström