

Äntligen ett embryo till flygmuseum

I början av augusti flyttades "flygmuséers" gamla klenoder från F3 till den av Linköpings stad nyuppförda förrädsbyggnaden. Den 22x85 m stora byggnaden ligger på det sk Rydsområdet — mellan Malmen och Linköping och alldeles intill den plats, där man planerar att det egentliga muséet en gång skall byggas. Kostnaden för denna första magasinbyggnad belöper sig på ca 850.000 kr.

Trots byggnadens rymlighet och trots att större delen av de 25 planen är nermonterade, har magasinet blivit väl så fyllt. Liksom tidigare har chefen för Östgöta flygflottiljans ansvar och tillsynen av materielen.

Så småningom torde det finnas utsikter att helt kunna iordning-tälla ca sju flygplan och visa dessa för allmänheten — som tills vidare tyvärr ej äger tillträde.

Flygmuséets första byggnadsetapp är alltså klar och det har hälsats med största tillfredsställelse av flertalet flyghistoriskt intresserade. Man ser nu fram emot den dag då ett första besök i Sveriges första flygmuseum kan göras! ■

FÖR PÅSEENDE

"Flygmuséet" har nu tillförts ännu en gammal maskin. Det är en Focke-Wulf Stieglitz, Sk 12, byggt på ASJA i Linköping. Sammanlagt ägde flygvapnet 85 exemplar. De första exemplaren inköptes år 1936 från Tyskland, medan de övriga byggdes under åren 1937—39 på såväl ASJA som CVV i Västerås.

Efter det att "Tolvorna" tjänat ut på F5 i Ljungbyhed, spreds de ut på flottiljerna som sambands- och bogseringsflygplan. Efter hand skänktes de till slut till landets flygklubbar, där de i stor utsträckning användes för segelflygbogsering.

— Det var inte utan ett stänk av vemod, berättade kapten *Hans-Göran Rehnvall*, F5, som jag leveransflög den gamla veteranen från Ljungbyhed till Malmen. ■

RARITET PÅ VIND

Flygmuséets Albatros, som saknat motor och därför fått nöja sig med en attrapp, har nu till glädje för alla flygentusiaster åter blivit komplett.

För ett halvår sedan framkom det nämligen att SF:s filmstad i Solna hade en vindmaskin utrustad med en gammal flygmotor. Efter expertgranskning befanns det vara en veraktig raritet. Det var en original Mercedes-Benz-byggt Albatrosmotor, i prima skick, lättstartad både i värme och kyla. Sedan 20-talet hade den gamla motorn puttrat och vrålat hos SF för att skapa vindar.

SF donerade vänligt motorn till "flygmuséet" och den är nu under inmontering i Albatrosen. ■



foto: sven lindh

F 3

▲ Ovan: Besök i den nya förrädslokalen — embryo till ett efterlängtat flygmuseum. Fr v: Sk 11 — D H Moth, "Tummelisa" (= Tummeliten) — O 1, J 29 B — "Flygande Tunnan" (med flottiljemarkeringen 22, vilket betyder att planet tjänat FN i Congo) och en J 22:a. ■ Nedan: Kronprinsens besök vid FC avslutades med en uppskattad rundvandring bland de gamla rariteterna under initierat ciceronskap av kapten Carlsson, F3. ▼

PRINSBESÖK

Kronprinsens utbildning (Se FV-Nytt nr 4/67 sid 31) vid Flygvapnets Krigsskola som har pågått i sex veckor under hösten, har bl a innefattat ett antal studiebesök, som anordnats vid olika myndigheter och förband.

Sålunda besöktes bl a också Malmen. Kronprinsen fick där studera FC:s flygmedicinska avdelning och som avslutning gjordes en rundvandring i "flygmuséet". Kronprinsen visade sig vara mycket intresserad av de gamla trotjänarna. ■



FLYGKLUBBSFEST

En verklig flyg- och folkfest ägde den 24 september rum på Malmen. Det var Linköpings flygklubb som anordnade flygdag. Man hade tur med vädret och arrangemangen klaffade fint. Drygt 15.000 besökare räknades in. Mycket flyg av olika slag fick man också se och bli anlände drygt 30 privatplan utöver de i flygprogrammet deltagande.

Det två timmar långa flygprogrammet var av hög klass och saknade döda punkter. Flygläraren *Martin Lang* från Norrköping visade bl a en förnämlig avancerad flygning med det tjeckiska planet Zlin. Det är inte var dag man tex får se en ryggsjinn. Ett verkligt uppskattat och precist upp-

visningsprogram gjorde flygvapnets uppvisningsgrupp från F16. Kapten *Hans Hedman* ledde sin J35-grupp till ett stiltfullt och mycket väl genomfört program.

Som extrakrydda i programmet visade provflygare *Jon Ertzgaard* Viggen nr 2. Publiken imponerades storligen av dess höga fart och stigförmåga liksom av dess vid ett par tillfällen mycket låga farter. ■

VETERANSÄLLSKAP

I våras samlades i Linköping ett 150-tal flygentusiaster — flertalet med minnen från flygets barndom — för att vara med om att bilda Östergötlands flyghistoriska sällskap.

Man enades om, att sällskapets ändamål skulle vara att bedriva och understödja forskning rörande svensk flyghistoria, att sprida kännedom om denna samt att främja och stödja flygmuséet i Linköping.

god
jul



Till ordförande för sällskapet valdes iandshövding *Per Eckerberg* och övriga valda i styrelsen kan nämnas: dir. *Tryggve Holm*, general *Peyron*, CCVM, överste *Knutsson*, C F3 m fl.

Hittills har närmare 200 personer anmält sig som medlemmar, men givetvis hälsas flera intresserade välkomna i sällskapet. Årsavgiften för enskild medlem är 10 kronor, som kan insättas på bankgiro 60—3172. Flygminnen av olika slag mottages tacksamt och kan sändas till C F3, Malmslätt, eller Östergötlands flyghistoriska sällskap, Box 244, Linköping. ■

F 3

HÄNT VID FLOTTILJERNA • HÄNT VI

RESERVARE PÅ HELTID

På sistone har man kunnat läsa i pressen att "Flygande Tunnan blir pensionär", "Gamla Tunnan har tjänat ut", "Legendariska J29 — Tunnan lämnar förbanden" osv.

Nytt nr 4/67) Tunnan på Försvarets Krigsskola, F20, i Uppsala.

• Målflygverksamheten består av målgång med S 29 C, målbogsring med J 29 F samt radiakflygning med S 29 C. Vid fullt utbyggd organisation kommer

och målflygdivisionen är underställd chefen för F3. Organisationen av målflygdivisionen påminner om den tidigare divisionsorganisationen, innebärande en divisionschef med sig underställd flygstyrka och markstyrka. Kompanichef finnes alltså ej, och stationsavdelningschefen för befälet över fyra troppar — två flygplantroppar, en elektro- och en materieltropp.

De två flygplantropparna är så fördelade, att den ena sköter enbart flygplan 29 under det att den andra handhar Sk 16 och helikoptrar, vilka står till flottiljchefens förfogande.

• Flygstyrkan, som leds av divisionschefen, utgörs av såväl aktiva som reserv/värnpliktiga flygförare. Särskild vikt måste läggas vid återinflygningar samt övergångar till S 29 C alternativt J 29 F. Antalet flygförare håller sig mellan nio och elva, vilka fullgör flygtrjanten som FFSU (= fortsatt flygslagsutbildning).

Redan tidigare har F3 haft denna sorts verksamhet, då man på prov svarat för en målgrupp. Den 1 juli 1967 ökades denna målgrupp till en division.

□ Målflygdivisionen betjänar samtliga flygvapnets jakt- och stridsledningsförband inklusive skolor, från längst i norr till längst i söder. Av hittills vunna erfarenheter synes målflygverksamhetens placering till F3 vara en lyckad lösning med ett centralt läge i förhållande till förbanden. Såväl betjänade som betjänande parter har hittills varit synnerligen nöjda med denna målflygverksamhet inom flygvapnet. ■



foto: sven lindh

S 29 C — utrustad med fölltankar med inbyggda målyteförstärkare, som bättre reflekterar radarvågorna.

På F3 vill man inte helt hålla med om detta. Efter 16 års tjänst i flygvapnet, med världsrekord, VM-segrar, utrikestjänst m m, har flygplanet fortfarande en viktig uppgift att fylla i flygvapnet och säkerligen i flera år framåt. J 29: an ingår nämligen som huvudkomponent i flygvapnets målflygverksamhet, som koncentrerats till F3. Den aktiva tjänsten som jaktflygplan har Tunnan alltså lämnat och har överfört till "reserven". Förutom på F3 finns (jfr FV-

divisionen att sammanlagt ha 25 flygplan S 29 C och 10 flygplan J 29 F. Flygtidsproduktionen beräknas under första året bli ca 2.500 tim för att sedan successivt öka till ca 4.000 tim/år under 68/69. För att kunna få ut denna flygtid flyger man nu fyra pass per dag med sex flygplan (plus två flygplan i reserv) och avser successivt öka antalet till minst åtta flygplan i fyra pass per dag.

Bestämmelserna för målflygverksamheten utfärdas av chefen för flygvapnet,

CELEBERT

Den amerikanske flygattachén, överste *Edward Foote*, besökte den 9 oktober flottiljen för att genomföra en av honom mycket uppskattad "baksitsflygning" i Sk 35 med kapten *Rolf Eriksson* som förare.

Den 12 oktober fick vi besök av Israels flygattaché i London, även ackrediterad i Sverige, överstelöjtnant *Yoseph Ofer*. Han fick en genomgång av flottiljens organisation samt en visning av anläggningarna på förmiddagen. Eftermiddagen ägnades åt en orientering om F20 av dess chef, översten *S-O Olsson*.

Det mest celebra besöket inföll den 24 oktober, då kommandören för Finlands försvarsmakt, generallöjtnant *Yrjö Keinonen*, tillsammans med chefen för flygvapnet besökte flottiljen. Dagen ägnades åt genomgångar rörande flottiljens organisation, TIS-utbildningen samt fältmässig flyg- och bastjänst i anslutning till den pågående flottiljövningen.

Vid efterföljande lunch överlämnade generallöjtnant *Keinonen* Finlands försvarsmakts standar till chefen för flygvapnet. ■

ORR

AKTIVITET

Kunglig Skaraborgs flygflottilj i Såtenäs har under den gångna hösten stått som arrangör och värd för diverse evenemang. Här några smakprov.



▲ Ovan: Ryske flottamiralen *GORSJKOV* med fru... avspeglad i glasögonen. ■ Nedan: Italienske CFV, general *REMONDINI* flankerad av bl a överste *Wagner* och generalmajor *Odvqvist*. ■ Nedan t h: Major-General *SANDS* på bästa humör tillsammans med C F7, överste *Barkman*.



31/8: Flygvapenmästerskapet i fälttävlan äger rum i trakten av Trollhättan. Mästare blir 1:e flygplanmästare *T Jonsson*, F16. Äldste deltagare är generalmajoren *I Berg*, vilken placerade sig som 5:a i veteranklassen. 13/9: Kronprinsen besöker flottiljen och instrueras av kapten *J-O Gezelius* i attacktaktik och materiellkänedom.

F 7

14/9: Ryska flottamiralen *S G Gorsjkov* samt sju ryska marinofficerare kommer på besök. Sex divisioner A 32:or anfaller med mycket gott resultat. 18/9: Länsstyrelsen med landshövdingen *K Frithiofson* i spetsen besöker flottiljen. 19/9: Italienske flygvapenchefen general *Aldo Remondino* gör flottiljen den äran. 10/10: Major General *H J Sands, Jr* Commandant of the ACSC (US Air Command and Staff College) med tretton lärare på visit — inbjudna av generalmajor *E Rosengren*, MHS. ■

foto: erik johannesson



HÄNT VID FLOTTILJERNA

FC FLYGER VIGGEN

Sedan lång tid har Försökscentralens provflygare deltagit i utvecklingsarbetet på flygplan 37 Viggan.

Arbetet har under de senaste åren bl a inneburit att ett stort antal provpass flugits i olika simulatorer, där såväl flyg- och styregenskaper som radar- och navigeringsutrustning har utvecklats, bedömts och efterhand utvärderats.

Med en sådan bakgrund som provflygare äkns en inflygning på en flygplantyp inte som någonting nytt. Förstahandsintrycket blir i stället ett något förvånat konstaterande, att flyg- och styregenskaper i en uppbyggd fast hydraulsystemrigg i det närmaste till fullo igenkänns i prototypen.

FC

Major *K-E Henriksson*, chefsprovflygare, och kapten *L Jetsén*, provflygare vid försökscentralen, flög Viggan för första gången i mitten av oktober. Inflygningen, som omfattade ett pass, programmerades som en provflygning med sikte på en allmän värdering av flyg- och styregenskaper, motorfunktion m m samt kontroll av en omfattande mätutrustning. Efter detta inflygningspass har den fortsatta kontakten med flygplanet skett i form av provflygningar i SAAB:s regi, en form av utprovning som även i fortsättningen kommer att bedrivas.



Provflygaren och kaptenen *Lars Erik "Jocke" JETSEN* vid FC testar läget på 37:an.

Följande subjektiva bedömningar kan i korthet summeras:

- Flygplanet är lättfluget med goda flygegenskaper inom det till dags dato utprovade flygprogrammet.
- Flygplanet känns trots sin storlek och relativt höga vikt som ett litet flygplan.
- Landningstekniken påminner om den som användes med Draken, med undantag av en avsevärt förbättrad fartstabilitet.

- Sikten från förarplats är ypperlig, vilket underlättar bedömningen vid exempelvis landning.
- Utformningen av förarkabinen är av hög standard och ger föraren ett intryck av att sitta i ett färdigt serieflygplan.

- Noshjulsstyrningen, som manövreras med sidoroderpedalerna på amerikanskt vis, känns till en början något ovan för en 32 och 35 pilot. Denna känsla övervinns emellertid snabbt.
- Bromsning med motorn — reversering — är helt ny och intressant bekantskap för en militärpilot. En mycket

- kraftig retardation vid utrullning kan väntas vid höga effektuttag.
 - Flygplanets prestanda med maximalt ränd efterbrännkammare är imponerande.
- Ytterligare resultat och med mera djuplodande bedömningar låter sig helt naturligt av sekretesskäl ej göras i dagens läge. ■

FVM I TENNIS

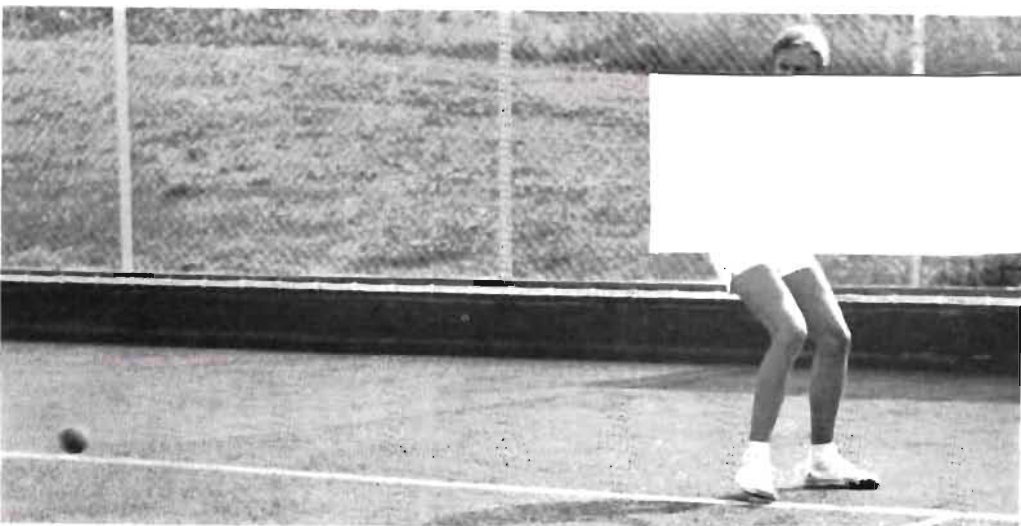
1967 års flygvapenmästerskap i tennis hade samlat rekordartat deltagande. Tävlingarna gick den 14–17 augusti på fina banor i Tumba och Tullinge och i utmärkta arrangemang av världflottiljen F18.

I finalen tog Wieslander första set med 6–2 och Sommelius det andra med 6–1. Wieslander kom dock starkt igen i avgörande set, som han vann med 6–3 och därmed mästartiteln.

- Ny för året var veteranklassen som samlat 15 deltagare. Till finalen gick flottiljpolis *Bellhagen*, F13 och kaptenen *Lannmark*, FS efter segrar i semifinaler-

na *Amelin* och *Lidbrink* med 6–2, 6–4 efter att i andra set legat under med 4–0. De båda finalistparen hade slagit sig fram till final bland 11 dubbelpar.

- Årets tävlingar hade som redan nämnts samlat flera tävlande än någon gång tidigare. Till detta bidrog naturligtvis tillkomsten av veteranklassen. Tennisintresset är dock i stadig stigning och frågan är om inte tiden nu är mogen att arrangera tävlingarna årligen i stället för bara vartannat år?! ■



Flygunderingenjör Wieslander, FS/FF — dubbelmästare med dubbelfattning.

Bland 31 deltagare i seniorsingle ställde mångårige flygvapenmästaren kapten *Sommelius* från F5 i Ljungbyhed upp som favorit och han lyckades gå fram till final efter semifinalvinst med 7–5, 6–3 över major *Amelin* från F7 Såtenäs. På andra halvan avancerade till final tvåhändigsspelande flygunderingenjören *Wieslander* som tävlade i FS/FF:s lag. *Wieslander* hade också en motståndare från F7 i sin semifinal, nämligen majoren *Lidbrink* som förlorade med 6–3, 2–6, 6–3.

na över respektive fanjunkare *Jonsson*, F14 och 1:e verkmästare *Grahn*, F12.

I finalen förlorade *Bellhagen* första set men fick med sitt varierande spel *Lannmark* att springa sig trött och avslutade matchen med att ta åtta games i följd och därmed vinna med 2–6, 6–3, 6–0.

I tävlingarnas sista match, dubbelfinalen, säkrade flygunderingenjör *Wieslander* sitt andra mästerskap genom att tillsammans med flygunderingenjör *Granqvist* också från FS/FF slå F7-majorer-

RESULTAT

Single seniorer:

- 1:a Flygundering Wieslander, FS/FF
- 2:a Kapten Sommelius, F5
- 3:a Major Amelin, F7

Single, veteraner:

- 1:a Flottiljpolis Bellhagen, F13
- 2:a Kapten Lannmark, FS/FF
- 3:a Fanjunkare Jonsson, F14 och 1:e verkmästare Grahn, F12.

Dubbel:

- 1:a Flygundering Granqvist/flygunderingenjör Wieslander, FS/FF
- 2:a Major Amelin/Major Lidbrink, F7
- 3:a Kapten Antoni 1:e verkmästare Grahn, F12 och kapten Asthner/flygnavigatör Johansson, F11.

FVM PÅ PISTOL

Den 25 augusti stod F3 som arrangör för flygvapenmästerskapet i skolskjutning på pistol m/40. Östgötaflottiljen bjöd skyttarna på goda arrangemang och vackert väder.

Förvaltare *Carl-Gustaf Rask* F21 blev årets flygvapenmästare. I huvudskjutningen, som för övrigt vanns på goda 177 poäng, av 1:e verkmästare *Karlsson* F12 sköt *Rask* endast 168 poäng och låg på det på 9:e plats. Därefter skärpte sig

Rask och avancerade mot toppen, så att han efter 1:a mästerskapsomgången låg på 2:a plats. I slutomgången sköt *Rask* lugnt och säkert fem tiar och en nia och därmed var mästartiteln hans. ■

Resultat:

- 1:a Förvaltare *Rask* F21 348 p
- 2:a 1:e verkmästare *Karlsson* F12 247 „
- 3:a 1:e flygtekniker *Fryxell* F17 .. 346 „
- 4:a Kapten *Carleson* F3 345 „
- 5:a Fanjunkare *Ohlsson* F18 342 „



Fr.v: 3:an, 2:an och 1:an — eller Fryxell, Karlsson och Rask — tog efter tävlingen ett raskt sammanträffande för ett träffande samtal om samlade träffar.