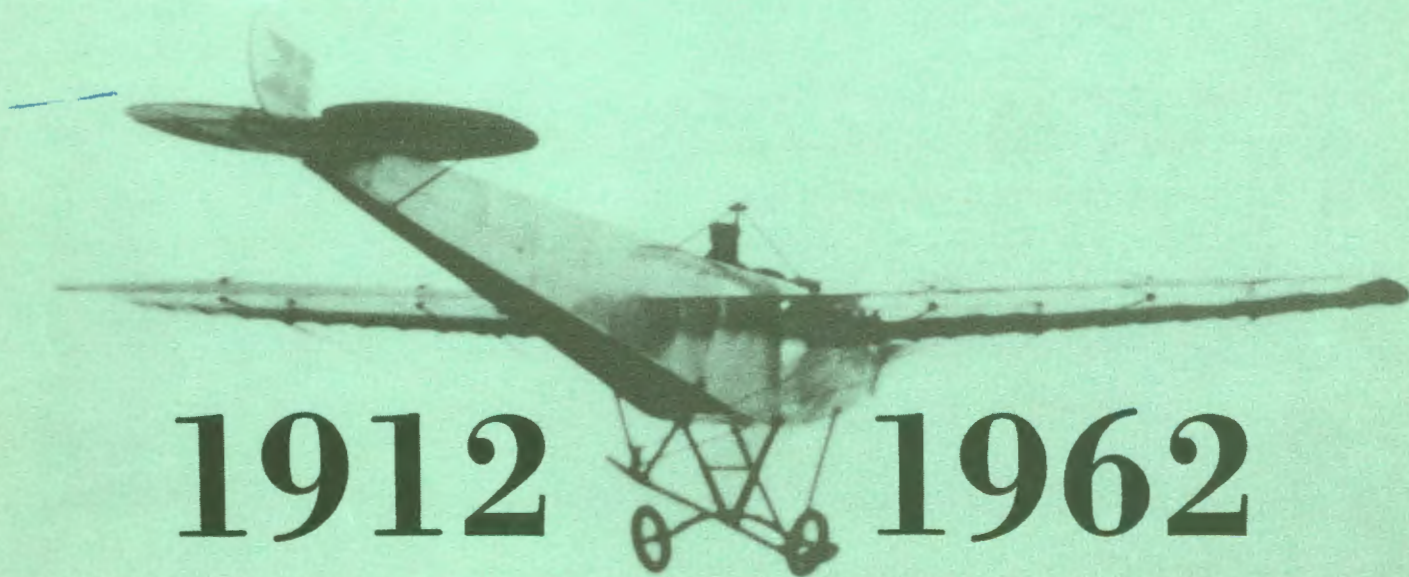
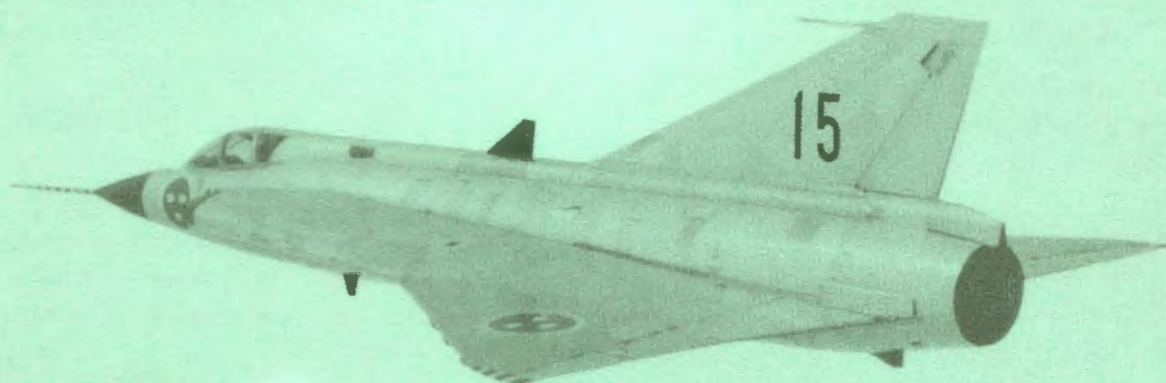


FLYGVAPEN →

NYTT →

Nr 4 - 1962 →



1912 **1962**

FLYGVAPEN →**NYTT** →

Nr 4 - 1962 →

Är helt ägnat det svenska militärflygets 50-årsjubileum på Malmen den 1 och 2 september. Numret inleds med en krönika som innehåller de viktigaste händelserna under de 50 år som gått. Förvaltare Gustav Guander vid F 3 har skrivit fem artiklar om militärflygets första stappplan- de steg. Det är roande och intressant läsning om våra första flygares bedrifter under de mest skiftande förhållanden. På sex sidor presenteras sedan de flygplantyper som deltar under jubileumsdagarnas flyguppvisningar. Förutom uppgifter om de olika flygplanens data och prestanda innehåller sidorna intervjuer med de tre förare som flyger Monoplanet, Tummelisa och Pokker. Draken har i sommar gjort succé vid det danska och norska 50-årsjubiléet; läs vad våra grannländers tidningar skrev om den svenska uppvisningen. Sista sidan har fått bli en skäts- sida - om hur flygarna hade det "när flyget var ungt".

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

Flygvapennytt sänds också ut till pressen. I tidningen förekommande artiklar är helt öppna för publicering.

Innehållsförteckning

Sveriges militärflyg från då till nu.....	sid 3
De första flygarna, de första lärospånen.....	sid 6
Flyget bevakar vår neutralitet.....	sid 8
Flygarskämt från förr.....	sid 9
Prov med arméns flygvapen.....	sid 10
Jubileumsprogrammet.....	sid 11
Redån startar i storm - och flyger baklänges.....	sid 12
Löjtnant Montgomery vinner flygtävling på sträckan Malmen-Stockholm-Örebro-Stockholm.....	sid 14
Det här är flygplanen som flyger under jubiléet.....	sid 16
Besvärster om brakenuppvisningen i Danmark och Norge.....	sid 22
Sådan var flygarlivet på den tiden.....	sid 24

Flygvapennytt

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

Bidragen adresseras till: Flygvapennytt
Flygledningen
STOCKHOLM 80

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



KRÖNIKA: SVERIGES MILITÄRFLYG FRÅN DÅ TILL NU

1912

Löjtnanten vid flottan Olof Dahlbeck företar den första flygningen i militär regi.

Tre officerare - kapten Hamilton, löjtnanterna von Porat och Junger - och sergeant Ahnsjö samt två mekaniker - flygverkmästare Arnell och flyghantverkare Karlsson - åker till Frankrike för att övervaka flygmaterieltillverkning och för flygstudier.

Det första militära flygförbandet i Sverige Fälttelegrafkårens flygavdelning etableras vid Arvall i Västergötland.

Löjtnant G von Porat sätter höjdreCORD - 875 m - med Monoplanet.

1913

Flygavdelningen flyttar till Malmen.

Marinen får sin första flygskola vid Oskar Fredriksborg.

1914

Flygförbund utfärdas för civila. Nationalitetsmärke, kokard och S målas på arméns flygmaskiner.

Arméns flygskola organiseras på två flygavdelningar med vardera 4 flygplan.

Armbindlar skall bäras av flygare och spanings-

officerare.

Marinens flygskola flyttar till Hårsfjärden.

1915

Nationalitetsmärke tre kronor fastställs.

1916

Flygkompaniet ersätter flygavdelningen till följd av 1914 års härordning.

Marinen beställer 5 biplan hos Thulins Aeroplanfabrik.

1917

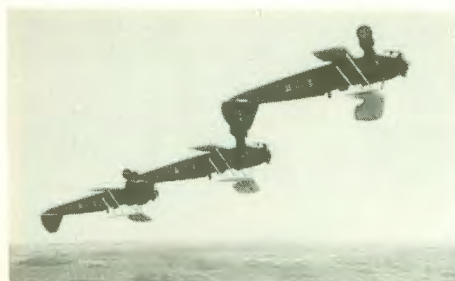
Skarpa skott från ett flygplan avlossades för första gången i Sverige när löjtnant Wilhelm Åhlund sköt med en vanlig karbin mot en flotte i Roxen från ett flygplan med fältflygare C Hedenstierna som förare

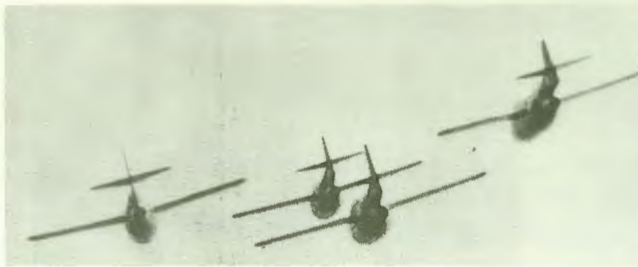
1918

AB Knock Thulins Aeroplanfabrik i Landskrona har blivit ett mångmiljonföretag av internationell klass. Ett 15-tal typer seriebyggs förutom motortillverkning.

1919

Kännedom om spinn införes i svenska flygväsendet sedan löjtnanterna Rodéhn och von Porat beordrats till Frankrike för flygstudier.





1920

G von Porat efterträder kapten Fogman som chef för flygkompaniet.

1925

Riksdagsbeslut om ett självständigt svenskt flygvapen.

1926

Flygvapnet blir en självständig vapengren. Anslagen beräknas till 6 miljoner kronor om året eller 6 % av de totala försvarsutgifterna. Chef blir överste K A B Amundson.

1927

Centrala flygskolan på Ljungbyhed och centrala flygverkstäderna vid Västerås och Malmen inrättas.

1928

En svensk flygstyrka deltar i undsättning av de överlevande från luftskeppet "Italia".

1929

Första flygkåren i Västerås uppsättes. Tidigare fanns kårer vid Hägernäs och Karlskrona, Malmen och Frösön.

1936

Riksdagen fastställer en försvarsordning som under en sjuårsperiod innebär en tredubbling av flygvapnets slagkraft. Flygkåren utökas till sju och ombildas till flottiljer.



1937

Flygvapnet får sina första egna officersaspiranter.

1939

F 19 bildas och ingår i den svenska frivilligkåren till Finland.

1940

Riksdagen beslutar sätta upp två nya jaktflottiljer. F 9 i Göteborg och F 10 i Malmö.

De första SAAB-konstruktionerna S 17 och B 17, S 18, B 18 och T 18 provflyges.

F 11 i Nyköping tillkommer för fjärrspaning.

1941

Riksdagen beslutar om en bombflottilj i Kalmar, F 12, och en flygbaskår i Luleå, F 21.

1942

Riksdagen beslutar att kraftigt förstärka försvaret. Försvarsbeslutet innebär bl a 5 nya flottiljer, F 13, Norrköping (jakt), F 14 Halmstad (bomb), F 15, Söderhamn (jakt), F 16, Uppsala (jakt), och F 17, Ronneby (bomb). Anslagen uppgår till 220 miljoner kronor.

1946

Flygvapnet får ytterligare en jaktflottilj - F 18, Kungl Södertörns flygflottilj - som förläggs till Tullinge.



1947

Det första svenska reoplanet J 21 R provflyges.

1948

Luftbevakning överföres till flygvapnet

Etiopien begär svensk hjälp vid upprättande av sitt flygvapen.

1951

J 29:an, det första i Europa serietillverkade reoplanet med pilvinge tillföres jaktförbanden.

Det självständiga flygvapnet firar 25-årsjubileum med en stor flygdag i Stockholm.

Anslagen är nu 400 miljoner kronor och personalstyrkan 17000.

1952

SAAB 32 Lansen, det första svenska flygplan som överskred ljudvallen, provflyges.

1954

Kapten Westerlund sätter världsrekord på 500 km sluten bana med en J 29 (997 km/t).

1955

SAAB 35 Draken gör sin jungfruflygning.

Kapten Neij och fältflygare B Eriksson sätter världsrekord på 1000 km sluten bana med en rote S 29 C (900,6 km/t).

1960

Svensk flygpersonal tjänstgör i helikopter- och transportförband för FN i Kongo.

Svenska flygare och tekniker hjälper till att organisera en flygskola i Tunisien.

1961

En svensk jaktflyggrupp skickas till Kongo och ingår i FN styrkorna.

1962

Svenskt militärflyg firar sitt 50-årsjubileum.

I FÖRORDET TILL PROGRAMMET FÖR FLYGDAGARNA PÅ MALMEN SKRIVER CHEFEN FÖR FLYGVAPNET, GENERALLÖJTNANT LAGE THUNBERG:

Denna flygdag har liksom alla andra organiserats för att ge allmänheten inblick i tjänsten och utrustningen i Flygvapnet. Främst har den emellertid givits syfte och formen att minna om de 50 år som förflutit av militär flygning i Sverige. Dessa år ha karaktäriserats av en enorm utveckling, som saknar motstycke på andra samhällslivets områden... Vi flygvapnets män äro stolta över, var och en på sitt område, att ha bidragit till denna utveckling. Den har givit som resultat ett tillskott i försvarskraft som tid efter annan må ha bidragit till fredens bevarande. Det är vårt hopp att denna kraft skall bestå och än mera utvecklas i samma syfte.

Vi betyga i dag vår aktning och beundran för de män som voro pionjärer.



1913 DE FÖRSTA FLYGARNÄ, DE FÖRSTA LÄROSPÄNEN

FÖRVALTAREN OCH KASSACHEFEN VID F 3, GUSTAV GUANDER, HÖR TILL DEM SOM MINNS MILITÄRFLYGETS BARNDOM. I FEM ARTIKLAR BERÄTTAR HAN OM HUR DET VAR DÅ...



Efter friherre Cederström och dansken Thorups flygningar och kamp om prispengar vid Öresund och på Gärdet i Stockholm år 1910 fortsatte Cederström under 1911 och början av 1912 med flyguppvisningar och diverse försök att kopiera och bygga flygmaskiner. Han gjorde också förberedelser för att starta en flygskola på Malmen, en plats som han funnit lämplig för ändamålet. I mitten av augusti var han färdig att påbörja utbildningen vid sin flygskola.

Om det begärda anslaget beviljades skulle han jämsides med sina civila elever utbilda två officerare till flygmaskinsförare. Så småningom samlades en hel grupp officerare kring Cederström på Malmen - men den militära delen fick redan från början sin egen chef i kaptenen och greven H.D. Hamilton. Redan vid årsskiftet fanns det ett dussin flygare på Malmen.

□ FLYG PÅ ASKRIKEFJÄRDEN

I början av året hade man förlagt flygövningarna till stockholmstrakten. I Stockholms-Tidningen för den femte februari 1913 kunde man läsa att arméns vinterflygningar hade börjat på Askrikefjärden dagen innan.

Flygavdelningen hade två flygplan. Det ena var

en dubbeldäckare av typ Breguet, världens då snabbaste flygmaskin som gjorde hela 104 km/t, och som allmänt kallades biplanet. Det andra var ett monoplan av Neuporttyp.

Den första provflygningen vid Askrikefjärden gav flygchefen, kapten Hamilton, order om kl 3 på eftermiddagen då vinden mojnät så mycket att en start var tillräddig. Det var löjtnant Gösta von Porat, som gjorde provflygningen. Man beskrev händelsen så, att aeroplanet efter starten på några ögonblick sågs långt ute i rymden och att den stora Askrikefjärden rundades på några minuter. Von Porat slog ner vid flygstationen lätt och elegant som en paradflygare. Den första vinterflygningen med ett svenskt krigsaeroplan var fullbordad.

Av de militärflygare som vid detta tillfälle grupperar sig omkring greve Hamilton och friherre Cederström kan nämnas: löjtnanterna Silow från I 15, Björnberg från I 10, Junger och von Porat från ingenjörstrupperna, Lindén från kustartilleriet, Agell från I 22, Liljewalch från A 1 och Krokestedt från kustflottan.

□ VON PORAT FLYGER LÄNGT

Året 1913 är således militärflygets första

egentliga flygfår med organiserade enheter. Våra militärflygare gjorde en hel rad utomordentliga prestationer med hänsyn till flygmaterielens kvalitet. Löjtnant von Porat utökade sina flygbedrifter med en flygning Malmen - Göteborg - Malmen med löjtnant Agell som passagerare.

Flygningen genomfördes med fyra mellanlandningar och två övernattningar, den ena i Arväll och den andra i Skövde. En stor bedrift i sammanhanget var att man vågade flyga över Vättern med ett landflygplan. Ungefär samtidigt flög löjtnant Junger - likaledes med passagerare - sträckan från Malmelätt till Stockholm. Under året hann man också med att dokumentera flygmaskinens militära värde genom att man bevisar dess nytta vid eldledning i samband med artilleriskjutningar på Skillingaryd.

□ DE FÅR BETALT FÖR RISKEN

Allt som hände inom aviatiken var begärligt stoff för alla tidningsmän. En del av dem såg i flygmaskinen endast en trevlig leksak för dårfinkar till officerare. Flyghaverierna gavs stort utrymme i all tidningspress men man trodde att flygintresset skulle mattas, då man fick veta hur farligt det var att flyga. Det kom dock att dröja mer än två år efter vinterflygningarna på Askrikefjärden innan flygningen krävde sitt första dödsoffer.

Dessförinnan hade löjtnanterna Olle Dahlbeck och Malmqvist slagit runt i öppen sjö men råd-

I flygets barndom försvårades utbildningen av att maskinerna saknade dubbelkommando.



dats av undervattensbåten nr 2, som lyckligtvis befann sig i närheten. Löjtnant Silow kraschlandade och omkom med Farmanbiplanet på Malmen. Händelsen var under veckor stoff för olyckskorparnas svartmålningar. De framsynta och flygintresserade skribenterna ville ge våra flygare all möjlig uppmuntran. Man framförde redan nu tanken på en extra gottgörelse i form av särskild premiering åt flygarna för deras riskfyllda arbete, och flygtillägget kom in i bilden. Man skyttade i den "vänliga" pressen sådana rubriker som: "Ingen uppmuntran åt våra flygare" eller "Våga livet för ringa lön".

Så småningom kom flygtillägget, men enligt det särskilda kungabrevet utgick det icke till elever under utbildningstiden.

De var pionjärer, de militärflygare som gjorde sina första flygförsök på Malmen. De hade valt aviatiken som var lika med det ovissa äventyret. Ofta fick de betala ett högt pris för sina djärva insatser med de var villiga att satsa allt. Om dem är det sagt:

"DE ÄLSKADE ALLA LIVET, MEN FRUKTADE ICKE DÖDEN."



Militärflygets förste chef, kapten H. D. Hamilton, i baksits under sin utbildning i Frankrike.

1915 FLYGET BEVAKAR VÅR NEUTRALITET



"Toffelutrustad Farmankärre" under neutralitetsvaktens dagar.

Med augusti månad 1914 kom världskriget och skapade oro även hos oss. Den mobilisering som genomfördes samlade inget stridsdugligt flygvapen i vanlig ordning. Det viktigaste var att fortfarande ägna sig åt utbildning av flygare och flygepanare på det fåtal maskiner som fanns till förfogande. Inom marinens flygväsen fick däremot flygarna även uppdraget att ingå i neutralitetsvakten vid våra kuster. Man hade maskiner som var utrustade och byggda för start och landning på vatten - men de var bräckliga och tålde givetvis ingen grov sjö.

Motorerna var svaga och långt ifrån driftsäkra.

I februari 1915 låg kapten Sundstedt och löjtnant Netsler i Malmö med en "toffelutrustad Farmankärre" och väntade på order om återflygning till Karlskrona. Det var smällkall vinter och tyskarna - som annars brukade "dingla" omkring rätt tappert därnere i "sundet" - höll sig hemma. Så kom order om den hemflygning som spanaren, löjtnant Netsler, berättar om.

□ FRÄCKT! TYCKER SPANAREN

"Vi hade just startat och steg till 500 m höjd. Sundstedt håller in över näset och sneddar ner mot Trelleborg. Det var inte mycket att se, så det började bli lite enformigt i kylan.

Jag hade god tid att taga en åkarbrasa då och då och för övrigt att filosofera över livets spörsmål. Nåja, det sista var kanske en väl djärv tanke, när man flyger med en 80 hästars Gnome-motor. Vi passerar Ystad, som ligger långt därinne i bukten, och tvärs om styrbord skymtar Bornholm. Men vad är nu detta? Två torpedbåtar?

Svenska? Fram med kikaren! Nej, det är tyska 'Hochsee' närmast jämförbara med våra egna jagare. De styr upp mot svenska landet och tycks ha fasligt bråttom. Jag visar Sundstedt på dem och han nickar och håller babord hän för att genskjuta dem. Jag undrar just vad de kan ha i kikaren, men när jag reser mig upp, ser jag bakom babords ponton en skonare, som ligger och hugger där inne under land. Det var alltså anledningen till tyskarnas beteende.

De båda jagarna befann sig nu tätt inpå neutralitetsgränsen - och ändå rusade de vidare med den mest ogenerade min i världen. Det här var nästan väl fräckt!"

□ TYSK HONNÖR FÖR SVENSK FARMAN

"Jag dunkar Sundstedt i ryggen och tecknar 'glidflykt'. I samma ögonblick syns några signaler gå i topp på den främsta jagaren och några sekunder senare gör båda en elegant babordsgir och styr sydvart.

Sundstedt vänder sig om och ler belåtet: 'Dom där du! De tycks ha glömt någonting hemma.' Ja, det ser verkligen ints bättre ut, men för säkerhets skull kanske vi skulle rotera runt dem ett slag. Och så sveper vår flygbåt runt masttopparna på jagarna, där officerare och besättning hälsar oss med en stram tysk honnör.

Så flyger vi vidare en stund, och så plötsligt händer det. Förgasaren - den måtte väl inte vara av tykt fabrikat? Tycks ha blivit stött på oss och skramlar loss.

Nu hade jag inget annat val, än att lägga mig

uppe på bensintanken och hålla karburatorn på plats med bara händerna.

Det var inget trevligt jobb i 15 graders kyla och med en flygmaskin som gick som en vingekjuten kråka. Till råga på allt kom vi även in i snöbjocka, så man måste passa navigeringen. Vi passerar nu befästningarna vid Karlskrona och är i alla händelser inomskärs. Men en sådan sjö under oss! Det blåser stickor och strån därre.

□ ...MEN VI VORO ÄNDOCK HELA

"Jag gläder mig åt att nu kan vi väl ändå vara lugna, då i samma ögonblick vår 'Farman-droska' börjar konstra högst besynnerligt.

Kärran kränger nästan som en hamnsjäare i den gamla goda tiden. Sundstedt ser sig omkring och jag 'grabbar' tag i vad jag kan för att inte behöva 'stiga av' innan vi har landat. Så drar Sundstedt av gasen och säger lugn som en filbunke: 'Kanske du kan få tag på styrlinan?'

Men innan jag hunnit mer än kravla mig ut på vingen i mina Lunkentuss-stövlar har babords styrlina försvunnit akteröver. Den hade sprungit av i den starka kylan. I samma ögonblick sätter Sundstedt maskinen 'på nosen', och det var bara att hänga fast och åka baklänges där jag låg på vingen.

I en svag styrbordsgir hade vi i alla fall möjlighet att komma hela ner, om nu bara Sundstedt

kan passa kärran så vi kommer upp mot vinden.

Det lyckades, och vi plaskar i ute på flaket 1.500 m från flygstationen. Landningen blev hård men vi voro ändock hela."

□ UT MED DRAGGEN!

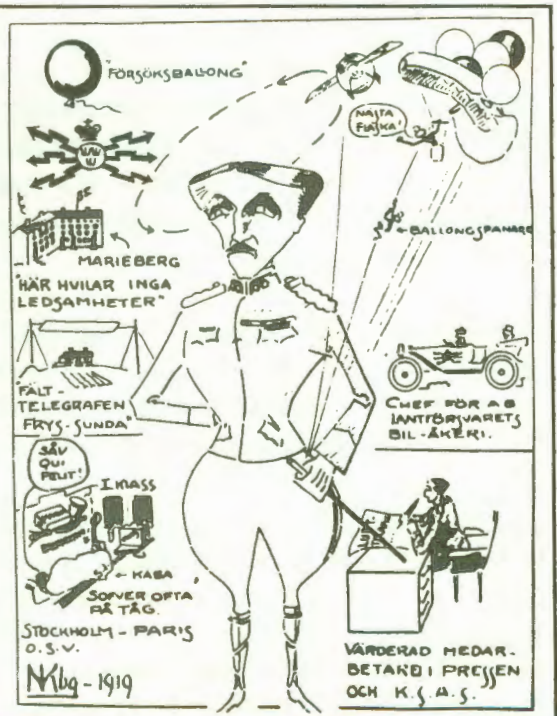
"Vår Herre är med dom linhåriga", säger Sundstedt front. "Men när vi 'drar på' för att åka in på vattnet springer propellern sönder efter kontakt med den hårda sjön. Nu gäller det sekunder. Ut med draggen för att inte driva alltför hastigt upp mot land. Och så bogsering innan vi hugger sönder mot stranden. Det låg en fiskerbåt 300 m bort. Vi hojta men naturligtvis utan resultat. Sex skott med revolvern väcker ett välvilligt intresse men inga positiva åtgärder. Så placerar jag utan tvekan med karbinen fem skott i vattnet framför herrskapet. Då först behagar motorbåtens besättning äntligen besluta sig för att hålla ner mot oss. Det var i grevens tid, för vi hade bara 20 meter kvar till stranden, där flygmaskinen sannolikt blivit vrak och marinflyget ett flygplan mindre."

Hela denna berättelse ger en bild av under vilka oerhörda svårigheter "vaktflygarna" under ofredsåren 1914 - 1918 fick arbeta. Händelsen är på intet sätt unik. Varje företag var äventyrligt - ja i många fall livsfarligt - men ingen tvekan att äntra de bräckliga flygfarkoster som flygteknikerna vid den tiden lyckats ge dem för att uppehålla vakttjänsten från luften.



FLYGARSKÄMT FRÅN FÖRR

Teckningen till vänster föreställer Jaggu Hygerth. Högra bilden är ett nioporträtt av chefen för arméns flygväsende överstelöjtnanten Amundson.



1915 PROV MED ARMÉNS FLYGVAPEN



Morane-Parasol deltog i "cirkus Nauckhoff..."

Hösten 1915 skrev man några av de första bladen i det svenska flygväsendets historia.

Då utgav generalstaben en order om "prov med arméns flygvapen". Avsikten var att pröva om flygplanen kunde duga något till i krigföring, en sak som på många håll starkt betvivlades.

Fälttelegrafkårens flygkompani på Malmen hade två flygavdelningar, som genom "bottenskrapning" av flygmaskiner, reservdelar och personal stod redo att vid order träda in i kriget. Nu hade man beslutat att pröva avdelningarna för tänkta krigsuppgifter. Först och främst skulle man pröva "flygets rörlighet" som enligt våra dagars terminologi var lika med ombasering.

□ FÖRFLYTTNING PER TÅG

I den order som utkom beordrades den ena avdelningen att basera om från Malmslätt till Barkarby. Detta var i och för sig ett nog så allvarligt företag. Man fordrade inte att flyget skulle vara så "rörligt" att en förflyttning kunde ske flygledes hela sträckan.

I den flygavdelning som skulle sättas på prov ingick - förutom chefen Nauckhoff (kallad Ljugar-Gunnar) - von Porat, Blixen-Finecke, Kindberg och Hygert som förare. Flygmaterielen bestod av en 80 hkr Nieuport, en 100 hkr tyskbyggd Albatross, en 52 hkr Morane-Parasol och en 80 hkr Farman-biplan.

Man började med att montera ner flygplanen och lastade vinge, flygkropp med motor och propeller på järnvägen i Malmslätt. Järnvägsvagnen gick sedan till Stjärnhov över Katrineholm och Flen.

Efter omlastning till vanliga skramlande bult-hjulsvagnar dragna av hästar fortsatte transporten på landsvägen till Södertuna gård, en etapp som var nog så besvärlig trots att vägsträckan understeg halvmilen. Man måste bli passerad en viadukt, som var så låg att maski-



Ovan: En Farman har landet under ombaseringen från Malmen till Barkarby. Nedan: Monoplanet var också med när "arméns flygvapen" provades.



nerna fick lyftas ner från vagnarna och bäras förbi hindret. Det har berättats friska och roliga historier om denna "cirkustransport". Nyfikna ortabor fick de mest häpnadsväckande besked om vad det hela gällde. Transportchef var löjtnant Nauckhoff och "företaget" benämndes i senare skämtsamma sammanhang för "cirkus Nauokhoff".

□ FRAMME - EFTER TRE DAGAR!

Så var man då framme vid Södertuna herrgård, där avlastning och uppmontering av "kärrorna" vidtog. Man hade ett bra fält till förfogande varifrån sista etappen till Barkarby skulle gå flygledes. En mellanlandning på den sista etappen - ungefär 50 km lång - accepterades av höga vederbörande. Men en direktflygning skulle sam-

la överbetyg, räknade man med!

Nedmontering och lastning av flygplanen skedde på Malmelätt den 21 september - och den 24 var avdelningen baserad och klar på Barkarby.

□ FANNEN FULL AV BOMBER

Det andra provet omfattade dels bombfällning, dels taktisk och strategisk spaning med flygfoto-grafering. Ett stort antal sakförståndiga och skeptiska högre officerare kritiserade varje flygföretag. "Bombfällningen" utfördes mot ett lakan mitt på flygfältet. Bomberna utgjordes av "blinda" 10,5 cm artillerigranater som spanaren höll i fannan. I det rätta ögonblicket skulle han släppa dem över sittrumskanten. Det gällde således att flyga mitt eller nästan mitt över märket för att träffa i eller nära målet.

Spaningen omfattade spaning mot marktrupp, artilleripjäser och eldledningsplatser.

Fjärrspaningen utsträcktes i ett fall ända till 16 mil från flygbasen, ett företag som krävde att motorn orkade gå i minst 2 timmar utan att hosta.

Spaningen mot marktrupperna i övrigt beredde inte våra flygare några svårigheter. Trupperna gick fram i täta och långa marschkolonner med avantgarde, huvudstyrka och träng. Det var endast att anteckna truppens storlek, läge och sannolika mål.

□ STINS VAR FEL MÅL

Det tredje och sista provet med "arméns flygvapen" avslutades med en stort upplagd bombfällning mot Marma skjutfält. En av spanarna tappade en bomb för tidigt så att den hamnade på Marma järnvägsstation. Från sitt flygplan såg han hur stinsen hötte med flaggan och såg arg ut.

Senare samma höst deltog flygavdelningarna i den stort upplagda fältmanövern. Spaning och foto-grafering var de viktigaste uppgifterna. De utfördes väl de gånger man hade flygplanen så hela att man kunde gå till väders. Det fanns "motståndarsida" även i luften och därför kom det oftast till "luftstrid" och markerade nedskjutningar.

JUBILEUMSPROGRAMMET

Lördag 1/9 Söndag 2/9

Portarna öppnas	1200	1000
Passagerarflygning	1200	1000
	1600	1230
		1600
Konsert	1300	1015
		1130
H M Konungen anländer		1205
Hunduppvisning	1315	1300
Segelflyguppvisning	1345	1345
H M Konungen avtäcker Minnesstenen		1405
Flyguppvisning	1415	1415
Portarna stängs	1800	1800

□ Flygvapnets personal i uniform (daglig dräkt) äger fritt tillträde båda dagarna. Civil personal vid Flygvapnet äger tillträde mot uppvisande av identitetskort.

□ I söndagens flyguppvisning deltar 155 flygplan och 2 helikoptrar.

□ Demonstration av flygsäkerhetsmateriel och uppvisning av grodmän äger rum i simbassängen.

□ Markutställningen är mycket omfattande. Förutom 12 flygplan visas en hel del av den moderna materielen såsom vapenutrustning, telemateriel, flygutrustning m m.

□ Billighetsresa med enkelt biljettpris gällande för fram- och återresa anordnas söndagen den 2 september till Linköping C och Malmelätt från stationer på följande järnvägslinjer:

- * Jönköping C - Näs sjö - Mjölby - Örebro
- * Näs sjö - Oskarshamn
- * Nyköping C - Norrköping C
- * Katrineholm - Norrköping C
- * Hultsfred - Kisa
- * Hultsfred - Västervik - Åtvidaberg
- * Valdemarsvik - Norrköping C
- * Finspång och Vadstena

Från linjestationerna närmast Linköping C/ Malmelätt kan nedsättning tyvärr inte medges.

1918 RODÉHN STARTAR I STORM- OCH FLYGER BAKLÅNGES

Vid jämförelse med dagens strängt programmässiga militärflygövningar kan man inte undgå att minnas de förutsättningar som gällde för flygövningar exempelvis år 1918.

Även om flygkompaniet var organiserat på flera utbildningsavdelningar med elevflygningar - spaning, fotografering och samövningar med marktrupp - förekom ganska många "fria flygningar".

Dagligen gjorde någon av flygarna nya erfarenheter i luften. Efter att ha delgivit sina kamrater vad han upplevt ville de övriga i tur och ordning "känna på" den omdebatterade manövern.

När baron Cederström flög på Malmen i juni 1911 fordrade han fullständigt vindstilla luft för att överhuvudtaget gå till våders. Men så saknade också de första flygmaskinerna roder och därmed möjlighet att parera oberäknliga kytt och vindkast. Året 1918 däremot flög man även de dagar då vindarna höll "landningsstruten" på flygplanförrådet utsträckt i hela sin längd, alltså vid en vindstyrka på 10 å 15 m/sek. Elevflygningarna förlades däremot oftast till morgon- och kvällstimmarna då det i allmänhet var alldeles lungt.

□ RODÉHN "HÅNAR TYNGDLAGARNA"

Fredagen den 23 augusti 1918 strök en orkanliknande västlig storm över mellersta Sverige.

Förödelserna var på sina ställen betydande - trafiklinjer rubbades och fartyg förläste.

Över Östgötaslätten for stormen fram med hård hand. Flygarna bodde i Linköping och for även denna dag ut till Malmen. Under bilfärden till Malmen diskuterade man livligt möjligheterna att flyga under de vindförhållanden som rådde. Löjtnant Nils Rodéhn, som då ansågs vara Sveriges - ja, rent av skandinaviens - skickligaste flygare, hade beslutat sig för att pröva på en uppstigning och "håna tyngdlagarna" som han uttryckte saken.

Flygkompaniet förfogade detta år över ett litet lätt jägarmonoplan, som konstruerats och byggts hos Thulinverken i Landskrona. Det var utrustat med en 90 HK roterande motor, också den byggd vid Thulinverken. Rodéhn säger, att när vädret är "grafsigt" skall man välja en liten snabb maskin framför en större, långsammare och "stadigare". Den lilla maskinen "drar igenom" byarna bättre.

Nu skulle det alltså bli stormflygning med den lilla jagaren och man var mycket osäker om utgången.

□ 18 MAN FÖR MARKKÖRNING

Redan försöket att praktisera maskinen ur hangaren visade sig vara ett nog så vanskligt



Löjtnant Nils Rodéhn startade från Malmen för att flyga västerut - men färden blev östlig...

företag, då vinden möblerade om ordentligt bland hangardörrar och stationsmanskaf.

Med sex man i varje vinge och lika många vid flygkropp och stabilisator kom man ut. "Thulin-Nisse" - Rodéhn's mekaniker - "snapsade" cylinderrarna och pysslade i övrigt om motorn med van hand. En flygmotor av denna typ och vid denna tid måste nämligen behandlas vänligt, nästan ömt, ty dess karaktärsegenskaper voro övervägande nyckfullt kvinnliga. Den enda manliga egenskapen var behovet av "snape" innan den behagade starta.

□ ÅT ALLDELES FEL HÅLL

Så var förberedelserna till stormflygningen klara. Motorn var varmkörd och höll toppvarvet väl. Tankarna var fyllda med bensin och olja. Flygaren berättar själv så här:

"Med sex man hängande i varje vinge rullade jag sakta ut till startplatsen, vände upp mot stormvinden och 'sprutade på' för 'full gas'. Blott någon meter rullade maskinen framåt, lyfte och steg rakt upp i den hårda motvinden. Över byggnaderna och skogsdungarna bildade den förbirusande vinden kraftiga virvlar, vilket kom maskinen att slänga som besatt. Jagaren kändes mest som ett stycke fladdrande papper utkastat från himlen. Uppåt gick det men inte alls framåt. Under mig låg fortfarande militär-etablissemnet på Malmslätt. På 400 m höjd började ekipaget äntligen förflytta sig - men bakåt. Ju högre det bar dess hastigare drevs jag baklänges. Kursen var västlig mot Lagerlunda men färden gick österut. Efter ungefär en kvarts timmes flygning låg jag över Linköping eller 7 km öster om utgångspunkten.

Flygmaskinen gjorde i stilla luft en hastighet på 42 meter i sekunden varför denna dags vindstyrka med ledning härav kan bedömas."

□ TRE LANDNINGSFÖRSÖK

"På 800 m höjd började jag komma in i moln där det slängde ännu värre. Innan utsikterna att komma hem inom rimlig tid blev allt för mörka och då jag uppnått avsikten med övningen, började jag nedstigningen i brant glidflykt och med motorn på högsta möjliga varv för att med ökad hastighet kunna övervinna motvinden och

finna något svagare luftströmmar på lägre höjd. Det gick mot Malmslätt, långsamt, men inte vidare säkert. Över skogsdungarna kring flygfältet började dansen igen under ständiga parader för att hålla 'kärran' på något så när rätt köl. Det svåraste återstod och det var landningen.

Stationsmanskafet stod där nere på fältet, färdiga att hugga tag i maskinen så fort den tog mark. Första landningsförsöket lyckades icke.

Ett kraftigt vindkast vände maskinen nästan vertikalt etrax ovan marken, varför jag ögonblickligen drog på full motor och upp igen på ett varv runt fältet på låg höjd och så ett nytt försök till landning. Samma sak hände även nu. Tredje gången gick det bättre och Thulin-jagaren satte sig som en kråka stilla på den plats den tagit mark. Inte en meter rullbana behövdes. Mekanikerna hängde i vingarna och jag körde in med min kärra, genomvarn och trött av arbetet men nöjd med utgången och en intressant erfarenhet rikare."

Vid färden tillbaka till Linköping kunde flygarna räkna till ett 30-tal stora träd som under dagen blåst omkull.

Många minns med säkerhet ännu Nils Rodéhn, vår oförvägne mästeflygare.

Hans flygbana var kort men lysande.

Under en vanlig rutinflygning med en officerskaarat från I 4 som spanare störtade han vid Lamböhov den 5 februari 1920.





Albatross



Tummelisa



Phönix

1922: LÖJTNANT MONTGOMERY VINNER FLYGTÄVLING PÅ STRÄCKAN MALMEN-STOCKHOLM-ÖREBRO-MALMEN

Vem flyger sträckan Malmslätt - Stockholm - Örebro - Malmslätt på idealtid?

Det var en fråga som 17 malmenflygare hade att besvara den 21 oktober 1922. Dagen var strålande klar, varför alla navigeringsproblem ansågs helt uteslutna.

Maskinparken var i allra högsta grad blandad. Förutom Albatross hade man bland annat Phönix och Tummelisa. På en 2000 m bana hade man under en tid sökt pröva sig fram till de olika maskintypernas prestationsförmåga i lungt väder. På tävlingsdagen skulle man således korrigera de erhållna värdena med den rådande vinden. Med ledning av samtliga uppgifter gjorde man upp handicaplistan. Man skulle kanske kunna säga att allt var klart för en matematikflygning eller en sekundjakt.

Av 17 startande flygare fullföljde 12 tävlingen. Det var den stora rubriken i ortspressen dagen efter.

□ DEN LÅNGSAMMASTE STARTAR FÖRST

Handicaptävlingen var upplagd så här: om alla flög kortaste vägen mellan etappmålen och starten skedde exakt efter startlistans tider, skulle ankomsten till Malmslätt ske samtidigt. Dessutom gällde det givetvis att hålla rätta motorvarvet hela tävlingsträckan och klara av bränslepåfyllning och tillsyn på den tid som tillmätts för uppehållen vid etappmålen.

Som första man i långsamaste maskin startade underlöjtnant Kjellgren kl 09.04.18. Sist från Malmslätt var löjtnant Gärdin i den snabbaste karran kl 10.23.30.

Övriga flygare i tävlingen var: löjtnanterna Åberg, Bång, Norberg, O'Conor, Runö, Adils,

Söderberg, Philipsson, Zackrisson, Lillier, Gärdin, underlöjtnant Lysén, furirerna Lundberg, Pettersson och Cornelius - samtliga med ungefär två års flygtjänst vid flygkompaniet bakom sig.

Närvarande vid starten var bl a flygkompaniets chef, kapten Gösta von Porat och kommandörkaptenen Låbeck.

□ TVÅ FÅR BRÄNSLEBRIST...

Till flygfältet i Barkarby anlände som första man löjtnant Montgomery. Han hade startat som tvåa från Malmslätt i en Albatross, klarat etappen på 1.18.36 och låg mycket bra till.

Han hade framfört sin Albatross på lägsta möjliga höjd - knappa 50 m - och ansåg sig härigenom ha vunnit mycket tid. Därefter kom flygarna fram till Barkarby slag i slag och vid 12-tiden hade alla på tre undantag när kommit fram. Gärdin låg sist med det snabbaste planet och hade på grund av bensinbrist måst gå ned i Södermanland. Det tog lång tid att få tag på den bensin som erfordrades. Han hade emellertid förlorat alla chanser i tävlingen, varför han bröt och återvände till Malmen.

Löjtnant Lillier körde också slut på bensinen. Han kom dock till Skälby Gärd, endast 800 m från första etappmålet. Så småningom kom han över bensin och fortsatte 800 m - skuttet fram till Barkarby - men var 40 minuter försenad.

□ ...OCH EN NÖDLANDAR

Löjtnant Zackrisson hade motorkrängel och måste gå ner för nödlandning på ön Skå utanför Hässelby. Vid landningen gick sporren sönder, varför han bröt tävlingen.

Furir Lundberg kom till Barkarby, men blev kvar där så lång tid över den tillmätta att han blev tvingad utgå. Han hade oturen att ha fått ett flygplan med en läckande bensintank. I Barkarby blev också furir Pettersson betydligt försenad på grund av tändningsfel men startade i sällskap med Lillier, också han försenad, strax efter kl ett.

□ ADILZ PACKAR IHOP!

Stappmålet i Örebro var flygfältet vid Karlslund, dit löjtnant Montgomery kom kl 1.12 på eftermiddagen. Efter starten från Barkarby var det löjtnant Adilz som råkade på oturen. Den nyokfulla motorn tvingade honom att nödlanda vid Tofta Gård på Adelsö, varvid maskinen fick sådana skador att den inte längre kunde flygas. Adilz själv var dock helt oskadad och meddelade per telefon till Malmen att han inte behövde någon mekanikerhjälp. Med gårdsfolkets hjälp klarade han flygplanets nedmontering och lastning på järnväg.

På sträckan mellan Barkarby och Örebro utgick även furir Pettersson, som ansåg att det långa uppehållet med att reparera tändningsfelet fräntagit honom alla chanser i tävlingen. Han satte därför rak kurs på Malmen och kom fram välbehållen efter en dryg timmas flygning.

□ TOLV FULLFÖLJER TÄVLINGEN

De övriga 12 flygarna anlände till Karlslunds-fältet vid Örebro, tankade och fyllde ut sin stadgade uppehållstimma med översyner varefter de startade för sista stappan mot Malmslätt.

Som första man kom löjtnant Montgomery efter



att ha lett hela tiden. I övrigt fullföljdes tävlingen i nämnd ordning av Kjellgren, Cornelius, Lysén, Söderberg, Philipsson, Norberg, O'Connor, Åberg, Runö, Bång och Lillier.

Över den redogörelse som efter tävlingen lämnades pressen stod som rubrik: "Tävlingen mycket lyckad, men kanske något för lätt".

Flygskolans chef, Kapten Gösta von Porat, framhöll att han var nöjd med tävlingen.

Maskinerna ansågs ha fungerat mycket väl. De maskinfel som drabbade Zackrisson, Adilz och Pettersson tillskrevs den utländska materielen, medan Lundbergs trasiga bensintank inte gärna kunde skyllas på tyskarnas "realisationsvaror".

Ännu svårare torde det vara att förklara varför bensintankarna gick tomma för Gärdin och Lillier.

Till de delar flygmaterielen hade svenskt varumärke hade den med glans bestått provet.

För Malmenflygarna hade tävlingen emellertid varit ett angenämt avbrott i den dagliga rutinen. Det var efter dåtidens mått mått en långflygning man utfört.



Furirerna Lundberg och Pettersson (ovan), löjtnanterna Gärdin och Adilz (nedan t.v. och t.h.)



DET HÄR ÄR FLYGPLANEN SOM FLYGER UNDER JUBILÉET



Major Fritz Crona i Monoplanets sittbrunn.

"Jag hyser den största beundran för dem som flög för 50 år sedan..."

Femtio år gammalt - och ändå flyger det!

Med sin puttrande Gnomemotor svävar Monoplanet långsamt fram över F 3 i Malmslätt. Vid spaken "kämpar" major Fritz Crona, flottiljens flygchef. Orsaken till "kampen" förklarar han så här:

- Tidigare sköttes skevningen med fotpedalerna och sidrodret med spaken. Men vi kopplade om roderlinorna för att kunna manövrera flygplanet på vanligt sätt. Det skulle varit alldeles för svårt att få bort invanda reflexrörelser. Monoplanet är så tungt att flyga att man är slut i armarna efter 30 minuter! Flygplanet har nämligen inga skevroder i vanlig bemärkelse. I stället ändrar båda vingarna anfallsvinkel, en operation som man måste lägga in hela sin styrka i.

Instrumenten i Monoplanet är tre till antalet - om man inte räknar det aerodynamiska fartbruset:

- * varvräknare,
- * ett glasrör för avläsning av bränslemängden,
- * ett annat glasrör där föraren kan se oljan pulsera.

Motorn är en sjucylindrig, roterande stjärnmotor med insug genom vevhuset och kolvtopparna och utblåsning i cylindertopparna. Reglagen består av en throttel och en nålventil som bränsletillströmningen regleras med.

Motorn dras igång sedan en mekaniker snapsat den genom avgasventilerna med en injektionspruta m/större.

- När jag skulle flyga in mig på Monoplanet började jag med att köra på marken. Så småningom gjorde jag små skutt rakt fram till ungefär 25 meters höjd. Sedan steg jag till 75 meter, gjorde ett landningsvarv och gick ner igen.

Monoplanets marschfart är mellan 70 och 75 km/t. Stallfarten är obetydligt lägre. Stighastigheten är mycket dålig: det tar tre minuter att komma upp till 50 meters höjd.

Liksom starten måste landningen ske exakt rakt mot vinden. Monoplanet flygs ner efter en mycket brant plané. Att parera kytt - flygplanet är ganska känsligt för dem - under landningsmanövern är mycket svårt på grund av den dåliga roderverkan.

- Jag hyser den största beundran för dem som utan kunskap om aerodynamik och teknik kunde klara av Monoplanet, summerar major Crona sina erfarenheter av över två timmars flygning med femtioåringen.

MONOPLANET Nieuport IV G



Planet skänktes till försvaret år 1912 av 4 privatpersoner, medlemmar av dåvarande Svenska Aeronautiska Sällskapet, Carl D Danielsson, Carl Piltz, Allan H Mattsson och Fritiof Ahlsell. Det är det svenska arméflygets första monoplan och tillsammans med det första statsinköpta biplanet Bréguet utgjorde det arméflygväsendets första flygplanpark. Den 29/9 1912 var planet uppe i 51 minuter och nådde 875 meters höjd med dåvarande löjtnant G von Porat som förare.

Bygg i Frankrike. Tvåsitsigt obebäpnat spaningsplan.

Roterande Gnomemotor.....50 hkr
Spännvidd.....10,9 m
Längd.....7,8 m
Flygvikt.....ca 650 kg
Fart.....100 km/t



Kapten Persson "checkar" Tummelisan före start.

**"Det är lätt att flyga Tummelisa —
men man måste passa henne ständigt..."**

På sin tid var Tummelisa (eller Tummeliten som den också kallades) flygplanet med stort F. Och än i dag står sig många av maskinens egenskaper.

Kapten Sven-Eric Persson, chef för tredje divisionen på F 3, är den som fått äran att flyga Tummelisan under militärflygets jubileumsdagar.

- Kärran är lätt att flyga men fordrar ständig passning, berättar han.

Känsligast är flygplanet kanske på marken: blåser det över 10 km/t behövs det en man vid varje vingpets. Det kan ha sina svårigheter för den som skall följa med under taxningen. Motorns lägsta varv ger flygplanet högre hastighet än normal springfart. Därför måste föraren kortsluta motorn då och då för att minska hastigheten.

Ö 1

Tummelisa



Planet byggdes för flygkompaniets jaktflygskola. Typen flögs för första gången 1919. Under tiden 1926-1934 användes det vid Flygvapnet under beteckningen Ö 1. Konstruktörerna var Kjellson och von Porat. Sammanlagt tillverkades 30 plan på Malmen.

Ensitsigt övningsjaktplan.

Thulinmotor.....	90 hkr
Spännvidd.....	7,8 m
Längd.....	5,5 m
Flygvikt.....	580 kg
Fart.....	145 km/t

- Tummelisan lättar efter 75 till 100 meter och vill gärna börja flyga vid ungefär 90 km/t. Efter starten stiger den med 2 m/sek. Från 120 i stigning till 140 i planflykt vid 1050 varv accelererar flygplanet ganska snabbt.

Före detta Ö 1 är lös i rodren. Stabiliteten är störst i höjdrodret, skevrodret är en aning trögt och sidrodret är sladdrigt.

- Planéfarten är 105 km/t i en förvånansvärt flack vinkel mot marken, säger kapten Persson.

Tummelisan skall flygas ner till ungefär 30 meters höjd innan gasen dras av och föraren trepunktslandar. Att komma ner på sporre och ställ samtidigt är svårt eftersom flygplanet är kort och nosläget högt.



En mekaniker snapsar motorn med en injektionspruta = jättelik.



Under vardera vingpetsen sitter en skyddande båge av bambu.



Så här klens är Tummelisans ar-mortisörer - men de duger ännu.

"Jag hade glömt bort hur det var med fartvinden piskande i ansiktet..."

- Den största sensationen var fartvinden, säger major Sven-Erik Sjöstedt, baschef på Malmen och tillfällig jubileumsförare på Fokker.

Det är inte första gången han sitter i Fokkerns sittbrunn. Under sin flygutbildning på F 5 flög han flygplanet som andra typ i sjutton och en halv timme.

- Men jag hade alltså glömt bort hur det kändes att ha vinden piskande i ansiktet. Annars började jag ganska snart känna mig hemma i flygplanet. Själva flygningen kan jag inte säga vållade mig problem. Fokkern är snäll även om den är en aning drögig!

Vid 70 km/t lättar flygplanet och stiger sedan med 5,7 m/sek. I planflykt gör den cirka 150 km/t. Major Sjöstedt har ställt Fokkern på höjd och tagit ner farten till 74 km/t utan att flygplanet visat svårartade vinkningstendenser.

- När jag landar håller jag en planéfart på 120 ner till sättningsläge. Då minskar jag farten till mellan 70 och 80 och flygplanet sät-

S 6

Fokker



Planet tillfördes Flygvapnet från 1928 och var (i olika versioner) i tjänst till 1945. Det är av holländsk konstruktion men tillverkades på licens vid Centrala flygverkstaden i Malmslätt. Med ett flygplan av denna typ räddade löjtnant Einar Lundborg den 24/6 1928 general Umberto Nobile, chef på det i Norra ishavet i maj samma år norr om Spetsbergen förlista luftskeppet "Italia".

Tvåsitsigt biplan. Aktionstid 4½ timme. En fast och en rörlig kulspruta, 100 kg bomblast. Bildspaning utfördes såväl med handkamera som med i baksitsen monterad, fast kamera.

Bristol Jupitermotor..... 450-490 hkr
 eller Mercury VI..... 540 hkr
 Spännvidd..... 12,5 m
 Längd..... 9,4 m
 Flygvikt..... 2280 kg
 Fart..... ca 210 km/t



På ett av stagen mellan Fokkerns vingar sitter en reservfartmätare som drivs av vinden. Föraren måste lära sig visarens läge eftersom siffrorna är svåravlästa. Nedan: I bakre sittbrunnen på Fokkern finns den här kulsprutan monterad.



ter sig snällt på gräset. Men det är viktigt att landningen sker exakt rakt mot vinden. Fokkern har ju så stor spännvidd och så liten spårvidd att man måste räkna med risken för ground-lopp. Från Ljungbyhed har jag ett minne av att vi ofta fick hjälpa till att bärga Fokkernar som slagit runt.

Major Sjöstedt har frapperats av ett par olikheter mellan att flyga rea och halvmotor: för det första hade han nästan glömt bort hur viktigt det är att behandla sidrodret rätt, för det andra har han än en gång fått pröva på vingglidning före landning!



Major Sjöstedt, nere efter en Fokkerflygning.

B 17

Planet beställdes av Flygvapnet och påbörjades av SAAB år 1938. Det provflögs i maj 1940. Under krigsåren gjorde det från 1941 en mycket stor insats i beredskapstjänsten, dels som spaningsplan, dels som störtbombplan (attackplan). År 1947 såldes en del av planen till Etiopien.

Tvåsitsigt lätt attackplan. Tre kulsprutor, bomber.

SFA Twin Waspmotor..... 1065 hkr
Spännvidd..... 13,7 m
Längd..... 9,8 m
Flygvikt..... ca 3800 kg
Fart..... 420 km/t

J 29**Flygande tunnan**

År 1951 började Flygvapnets jaktförband tillföras det helsvenska jetjaktplanet J 29, tillverkat av Svenska Aeroplan AB. J 29 flögs första gången 1948 och var första, i Europa tillverkade flygplan, med pilformade vingar. Senaste versionerna av typen är J 29 E som har förbättrad vinge, och J 29 F, som dessutom har efterbrännkammare, vilken fördubblat stighastigheten. Med J 29 B sattes 1954 världsrekord i hastighetsflygning på 500 km sluten bana (977 km/t), och 1955 satte en rote S 29 C världsrekord på 1000 km sluten bana (901 km/t).

Ensitsig med katapultstol. Fyra styck 20 mm akan.

D.H. Ghost 50 motor..... 2270 kp
Spännvidd..... 11,0 m
Längd..... 10,27 m
Flygvikt..... 7000 kg
Fart..... 1060 km/t
Vingens pilform..... 25°

**A 32****Lansen**

Planet är tillverkat av SAAB och provflögs för första gången 1952. Det gick som första svenska plan genom ljudvallen (under svag dykning) den 25/10 1953. Leveranser till Flygvapnet började 1955 och numera är hela attackeskadern utrustad med Lansen.

Tvåsitsigt attackflygplan. Radarutrustat. Kan utrustas med robotar, raketer eller bomber.

Rolls Royce Avonmotor.....ca 3400 kp
Spännvidd..... 13,0 m
Längd..... 15,0 m
Flygvikt.....10 ton
Maxfart.....över 1100 km/t
Vingens pilform..... 35°

**J 32 B****Lansen**

Planet är en modifierad form av A 32 Lansen och är konstruerat och tillverkat av SAAB. Den provflögs första gången 1957. J 32 B skiljer sig från A 32 genom att den är försedd med en svenskbyggd RR Avon Series 200 (RM 6) motor, som ger ca 5000 kp dragkraft utan och ca 7000 kp med ebk. Stigförmågan och farten ökar därmed betydligt. Versionen har dessutom förbättrad siktes- och navigeringsutrustning.

J 34**Hawker Hunter**

För att ersätta J 28 Vampire och förmedla övergången från J 29 till J 35 köpte Flygvapnet från England ett antal Hawker Hunter MK 4, som fick typbeteckningen J 34. Planet har innehaft världsrekordet i hastighetsflygning med 1141,3 km/t. Planet kan passera ljudvallen i svag dykning.

Ensitsigt med katapultstol. Radarutrustat. Fyra styck Aden 30 mm akan.

Rolls Royce 9000 motor.....ca 3400 kp
Spännvidd..... 10,6 m
Längd..... 14,0 m
Flygvikt..... 8000 kg
Maxfart..... 1150 km/t
Vingens pilform..... 40°

J 35**Draken**

SAAB J 35 Draken är Flygvapnets senaste tillskott och ett plan i absolut världsklass. Det är speciellt konstruerat för att kunna bekämpa moderna bombplan inom ljudfartsområdet och har fått omfattande radarutrustning för uppdrag i mörker och dåligt väder. Den dubbla deltaformen på vingarna har helt utvecklats i Sverige. Vid uppvisningar utomlands har Draken väckt berättigad uppmärksamhet.

35 A: Ensitsigt (Sk 35 C är tvåsitsigt).

Avon Series 200 motor..... 5000 kg
med ebk..... ca 7000 kp
Spännvidd..... 9,4 m
Längd..... 15,3 m
Flygvikt..... 8-9 ton
Fart..... Mach 1,8

35 B: Motor Rolls Royce RB 146 med betydligt större dragkraft än hos 35 A. Toppfart över dubbla ljudhastigheten. Siktet och den elektroniska utrustningen är direkt anpassad till Stril-60.

**Sk 50
Saab Safir**

Planet användes för den första, grundläggande flygutbildningen vid Ljungbyhed. Det är konstruerat av SAAB och tillverkas även på licens i Holland. Typen har sålts till tjugo länder inom och utom Europa och är därmed svenska flygindustrins största exportframgång. Sedan 1945 då Safiren utkom i sin första tresitsiga form som skol- och reseflygplan har flera versioner utvecklats och tillverkats, även fyrsitsiga.

Lycoming O-360 motor.....180 hkr
Spännvidd.....10,6 m
Längd.....7,8 m
Startvikt.....1205 kg
Maxfart.....270 km/t

**28 C
Vampire**

Planet är den tvåsitsiga versionen av De Havilland Vampire (J 28 A och B). Förarplatserna är placerade sida vid sida. Det användes vid senare delen av den grundläggande flygutbildningen vid krigsflygskolan. Typen är tillverkad i England medan motorn är licensstillverkad av SFA i Trollhättan.

D.H.Goblin 111 motor..... 1500 kp
Spännvidd..... 11,6 m
Längd..... 9,4 m
Flygvikt..... max 6120 kg
Maxfart..... 840 km/t



Alouette II

Vid SAAB:s nyinrättade helikopteravdelning i Norrköping provflögs i maj 1959 Alouette II, som därigenom blev den första i Sverige licensbyggda helikoptern. SAAB förvärvade tillverkningsrätten från Sud Aviation och levererar helikoptrar till marinen och Flygvapnet. En Alouette satte 1958 nytt världsrekord i höjdflygning med 11000 m, vilket uppnåddes på 35 minuter.

Turbomeca Artouste II B.....	400 hkr
Rotordiameter.....	10,21 m
Längd.....	9,7 m
Tomvikt.....	850 kg
Max flygvikt.....	1600 kg
Maxhastighet.....	195 km/t
Aktionstid.....	3 1/4 t

204 B

Agusta Bell



Försvarets senaste helikopterförvärv är tillverkat i Italien av Agusta, men är ursprungligen en amerikansk Bellkonstruktion. Sammanlagt har 18 exemplar beställts, varav Flygvapnet får 6 stycken. De skall användas för underhållstransporter.

De Havilland Gnomemotor	
Rotordiameter.....	13,4 m
Längd.....	11,7 m
Tomvikt.....	1860 kg
Maxvikt.....	3860 kg
Maxhastighet.....	215 km/t
Aktionstid.....	2 1/2 t

Tp 79 Dakota



Med undantag för inredning är Tp 79 identiskt med det välkända trafikflygplanet DC-3 Dakota. Besättningen är 2-4 man, 21 passagerare i stolar eller 27 på bänkar, alternativt 2800 kg last. Instrumentlandningsystem och styrautomat finnes. Tp 79 användes för transporter samt utbildning av arméns fallskärmsjägare. Det är obebäpat.

Två Twin Wasp, vardera.....	1200 hkr
Spännvidd.....	29,0 m
Längd.....	19,7 m
Flygvikt.....	max 12200 kg
Marschfart.....	250 km/t



Malmen

1911

25 öre

NÄR FLYGARBARONEN CEDERSTRÖM gjorde uppättingar på Malmen 1911 var publik välkommen att bese äventyret. Då kostade de billigaste ståplatserna 25 öre medan sadelplatserna betingade ett pris av fyra (4) kronor. Sedan dess har utvecklingen bara rusat framåt...

De svenske jagere chokerede 100.000 og forsvandt i himlens blå

AKTUELLT (Danmark)

— Ih, åh, næh, uuh, uuh, kvidrede kvinderne og dukkede hovederne, når de to Draken i en fantastisk fart hvirvlede rundt om deres egen akse eller når de satte efterbrænderne på og luften nærmest flænsedes i stykker af jetlarm.

EKSTRABLADET (Danmark)

Skal man så som en slags konklusjon sette opp en rankinliste over Flyparaden 1962, må vi gi gullmedaljene til svenskene for «Lansen» og «Draken». Den siste maskinen savner vel sitt sidestykke i européisk jager-teknikk.

Pilotene hilste på pressen etterpå — beskjedne karer som het Andersson og noe annet på -son. Om de hadde trent mye sammen? Ikke særlig, to av akrobatene møttes visstnok for første gang i lufta for 14 dager siden. Samkjøring før stevnet på Gardermoen? Tre timer!

DAGBLADET (Norge)

Kraft-elegance og faretruende skønhed

Den 31-årige løytnant Enlund og den 24-årige fältflyggarer Olsson hadde for anden gang inden for en måned taget billedet ved et nordisk flyvejubilæum, først i Oslo den 3. juni og nu den 17. over Nordsjælland. Det var kraft og elegance i sjælden kombination. Næsten faretruende skønhed, fordi man uvilkarligt greb sig i at tænke: Bare de holder op, mens det går godt... det gjorde de heldigvis. Generalmajor Norén fik efter stevnet mange velfortjente lykønskninger til sit flyvevåben. dets svenske teknik og dets eminente flyvere.

BERLINGSKE TIDENE (Danmark)

VÅRA NORDISKA GRANNLÄNDER NORGE OCH DANMARK HAR REDAN FIRAT SINA 50 ÅRSJUBILEER. PÅ GARDERMOEN UTANFÖR OSLO SAMLADES DEN 3 JUNI 65.000 MÄNNISKOR FÖR ATT ÅSE FLYGUPPVISNINGEN I VILKEN 141 FLYGPLAN FRÅN 5 NATTONER DELTOG. DEN DANSKA MOTSVARIGHETEN ÄGDE RUM 2 VECKOR SENARE PÅ BIRKERÖD OCH SÅGS AV ÖVER 100.000 PERSONER. DET SVENSKA FLYGVAPNET MEDVERKADE I NORGE MED DRAKEN OCH LANSEN SAMT I DANMARK MED ENBART DRAKEN. PRESSKLIPPEN VISAR VAD MAN ANSÅG OM DE SVENSKA FLYGINSLAGEN UR NORSK OCH DANSK SYNPOINT.

Det ble en pen publikumssuksess for svenskene var den almindelige mening. En svensk flyoffiser sa det slik:

— Guttene var ikke bare gode, de fløy for kung och fosterland!

MORGENBLADET (Norge)

Amerikanerne møtte med en rekke fly fra sin berømte 100-serie, men likevel var det Sveriges dag. Først imponerte svenskene med «Lansen», og så satte de et veritabelt utropstegn over Gardermoen med to snittflyvere i allværsjageren «Draken», dette rokke-liknende flyet som gjerne kunne vært hentet fra en tegneserie av typen «science fiction». Løytnant Sven Enlund og 1. fältflygare Stellan Olsson ble de virkelig store publikumsheltene. Mens snittflyverne fra andre nasjoner la hovedvekten på disiplin, presisjon og nøyaktig teamwork, foretrakk svenskene å vise halsbrekkende luftakrobatikk, og det ble i sannhet noen nervepirrende minutter. De to «drakene» tordnet over plassen i elle vill løssluppenhet, de behersket hele registeret av kunster og knep, det var en oppvisning som neppe noen kommer til å glemme.

ARBEIDERBLADET (Norge)

● Let stækkede

Det gik som spået, at de to svenske feltflyvere Sven Enlund og Stellan Olsson ville blive den store flyveopvisnings højdepunkt med deres demonstration af, hvad man kan byde det fremragende svenske fly Draken fra SAAB-fabrikkerne.

Kun de tilskuere, som havde overværet det tilsvarende norske flyvestævne i Gardermoen for 14 dage siden, var en ubetydelighed skuffede. For over Gardermoen var de to svenskeres opvisning endnu frækkere, endnu mere overrumplende. Man havde lagt en lille dæmper på dem fra dansk side. Forbudt dem at komme bragende i alt for lav højde ind over tilskuerne og fra hver sin side mod hinanden, så en gråspurv skulle holde vingerne godt ind til kroppen for at kunne smutte uskadt imellem.

Selv med let stækket udfoldelseevne var det formidabelt, hvad de to svenske fly præsterede. Det ene øjeblik hvirolede de hen over trætoppene, mens jetmotorernes efterbrændere forvandlede udstødningshullet i bagkroppen til et glødende kakkellovsfy. Tre sekunder efter var de i så svimlende højde lodret over tilskuerpladserne, at det kneb at følge dem med det blotte øje.

Det må have været med lidt blandede følelser, de mange NATO-officerer på ærestribunen bag kongeparret og tronfølgeren fulgte drageflyvningen. Amerikanske, britiske, canadiske, tyske og norske stabsfolk måtte i deres stille sind spekulere på, om ikke de fleste andre af dagens luftfartøjer var af temmelig forældet type. Måske alene undtaget det britiske bombefly Vulcan, der er deltavinget som Draken-maskinerne og gør et næsten naturstridigt indtryk, når dets 40 ton metal presses i svimlende stigning mod himlen.

B T (Danmark)

Da de to svenske flyvere avsluttet sitt øredrøvende program som til fulle viste Drakens nær sagt ubegrænsede manøvemuligheder, med å fly mot hverandre bare 50 meter over bakken og med en afstand bare 50 meter fra hverandre i en fart av rundt 1200 km i timen, ble applausen stadig mer hørbar eftersom jetbulderet avtok.

MORGENBLADET (Norge)

Svensk præstation i særklasse

Og så viste to svenske »Draken«-overlydsjagere deres kunstflyvning i særklasse.

De var dagens ubestridt flyvemæssige højdepunkt, da de med 1.200 kilometers fart buldrede ind over tilskuerpladserne og i sindsoprivende fart strøg op mod det blå hvælv, hvor de ligesom forsvandt for kort efter at vise sig i hvinende dyk og snart efter stryge med mach 0,98, kun 2 procent fra lydets hastighed og hvirvlende om deres egen akse. Dette usædvanlige stykke »svensk hemslöjd« tog vejret fra titusinderne, og gang på gang bragede bifaldet. I næsten 10 minutter tumlede de deres flyvende trekanter over opvisningsområdet, utroligt at både maskiner og piloter holdt. Piloterne havde under disse manøvrer 7 G, det vil sige påvirkninger, der gjorde deres vægt syv gange så stor, men under det hele holdt de i flegmatisk sprogtone jordorganisationerne underrettet om manøvrerne.

BERLINGSKE TIDENE (Danmark)

I særklasse var to svenske Draken-jetjageres forrygende flyvninger. I et næsten 10 minutter langt program, der for størstedelens vedkommende gennemførtes i næsten fuld hastighed og med efterbrænderen sat til. Draken-maskinerne er et helt igennem svensk produkt, og baade maskiner og piloter gav saaledes et eksempel paa de svenske flyvetraditioner.

BØRSSEN (Danmark)

chokerende

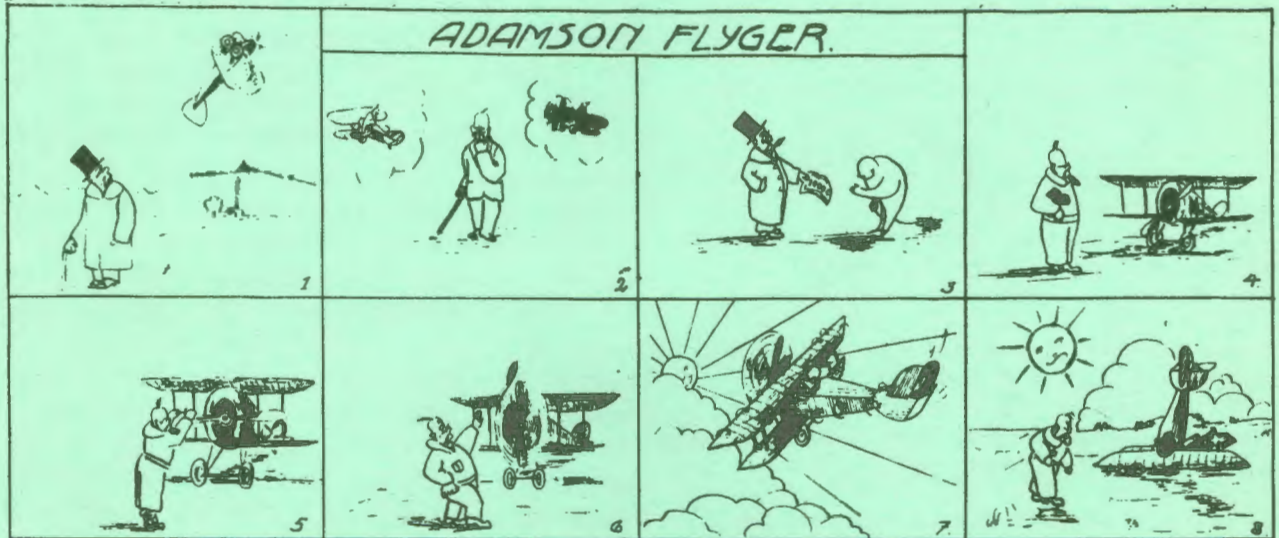
svenske

POLITIKEN (Danmark)

demonstrationer

SÅDANT VAR FLYGARLIVET PÅ DEN TIDEN OCH SÅDANT KAN DET VARA ÄN I DAG...

DEN HÄR SKÄMTTECKNINGEN OM FLYGARENS VEDERMÖDOR, FLYGARENS SVAGHETER OCH FLYGAREN SJÄLV ÄR HÄMTAD UR "NÄR FLYGET VAR UNGT", EN MINNESBOK SOM ÄR SAMMANSTÄLLD AV GENERAL NILS SÖDERBERG. DEN KOM UT 1956 OCH INNEHÅLLER EN RAD BERÄTTELSEFRÅN FLYGETS BARNDOM. FLYGARNAS SJÄLVA STÅR OFTA SOM FÖRFATTARE.



Tummelplats



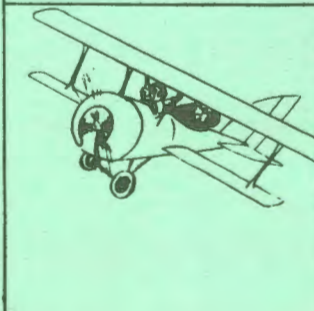
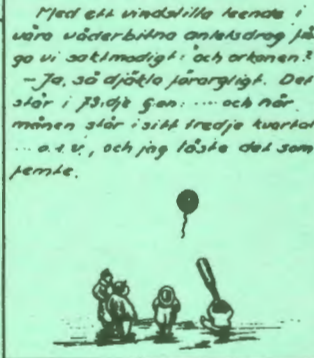
– Jag sagt min mening till kommissionen att motorflygplan nummer är ren lys. Ni spara många skolor till nationen om här endast flygplan utan motor byggas.
C.F. Söderberg.
Sakkunnig i flygkommissionen.

LÄNDERLENSUTSIKTERNA

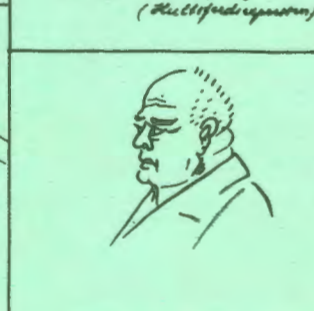
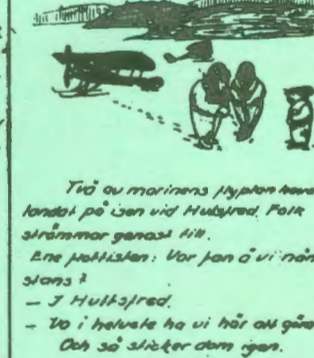
Vi ringa upp tjänstgörande meteorologen löjtnant H. Ring. I: Hallå, hur högt är det ikot idag?
– 1400 meter.
Det är väl i alla fall om möjligt. Det är ju mörkdimma.
– Ja, men det är blött avsnöfritt.
Hå, hur är det med utsikterna för den närmaste framtiden för vi bjötkong till julatten och rimfrost i mustacherna?
– Ett ögonblick, ska jag se efter.
Vi höra huru hr W. sänder ett lysradie till hr Hingeman, som skuru av tiden för något är till-bata dock tjänstsvilligt pr om-gående svarar. Sehe meine Wetterverausprägungen S 23, mom 11.
Efter en stunds väntan hä-ra vi huru luren höjligt fallas och därpå hr W:s upprörda stämna.
Det är full orkan här omes antukimme Raste på och av-bryt all flygning och dra in al-



la maskiner. Orkanen torrnas att vara åtminston en vecka.
Dagen därpå, en ljvullig slökta sommarlag med av värme dan- randa luft, bemäktad med under- bara defter från skållens myri- ader champinjener och från J. W. i svinhus, möta vi hr W.
Med ett vindstilla leende i våra väderbitna antalsdrag jä- go vi saktmodigt: och orkanen?
– Ja, så djöta jörargligt. Det står i ps.dje gen: ... och när mänen står i sitt tredje kvartal ... a. t. v., och jag löste det som femte.



Ur SKÄMTPRESSEN



Från Mellervädsmanövern.
Löjtnant Hagenin, som be- uttnat åtskilliga sönderstegning- or och sjölv är med om den fjörde för dagen kryper bloddrypande fram ur skrotlögen:
Ska det fortsätta på det här visat, så mister man snart pötro- andel för det här jället.

Elvens fjörde ölgård



Till eridat teven.
Kan du se att det här ska vara kodt
– Tje, det veta fan de. I tje hade jag inte träffat honom fjörre veckan så hade jag nog könt igen honom.