

1964): 2

KTH Flygbibliotek
Stockholm 70

FLYGVAPEN →

NYTT →

Nr 2-1964 →



Fotograf
Sven Lindh, F3

FLYGVAPENNYTT

ANSVARIG UTGIVARE:

Generalmajor Gösta Odqvist

REDAKTÖR:

Stabsredaktör Curt Gille

Bidrag från Flygvapnets alla personalkategorier är välkomna. Manuskripten adresseras till:

FLYGVAPENNYTT

Flygstaben

STOCKHOLM 80

De ska vara försedda med avsändarens (författarens) befatning, namn och bostadsadress. Där signatur (initialer eller pseudonym) finns utsatt under manuskriptet införs endast denna i stället för det fullständiga författarnamnet.

Innehåll	Sid
Uppriktighet eller mord	2
Anskaffning av flygmateriel	3
Bristen på trupputbildare centralt problem	5
För visad yrkesskicklighet	6
Direkt från F5 till flygplan 35	7
Flygplan klargjorda på rätt sätt	8
Hänt i Västergötland	9
Bra gjort: Instrumentfel i moln	10
Hänt vid F14: Vinterbadare	10
F14 bas för målbogsering	11
Radarsimulator ger eko på F2	12
Hänt på F17: Modifieringsförslag gav 3.000:-	12
Med sikte på aktivare presstjänst	13
Flygvapnet och september- (München-) krisen 1938	14
FVRF: Större administrativa resurser krävs	19
Att genomfara luften ...	20
Hänt på F3: Östbos vandringspris till underbefälskåren	23
"Musselodling"	23
Dr Strangelove	24
F22-träff	24
Ett år i luften	25
Diskussionsinlägg: Tyngdlyftning	26
Flygvapenmästare	26
Flygvapennytt utlyser fototävling	27

Uppriktighet eller mord

Ur Aviation Magazine

(författare: Jacques
Noetinger)

Det krävs mod att erkänna sina fel. Vår stolthet bevakar oss som en glupande tiger då vi vill rapportera våra misstag. Tveksamhet och feighet hindrar oss att riskera anfall från dem som vi tror väntar på ett tillfälle att döma oss. Vi hejdar oss, tiger, kringgår sanningen, låter vårt uppsåt, som är ärligt, tystas ner. Vi hoppas på en kort frist men vi räknar fel, för vårt anseende grundas slutligen inte på vad vi sagt utan på vad vi gjort eller underlåtit att göra och sanningen kommer alltid i dagen.

Man är normalt inte fullt uppriktig mot sig själv eller mot sin omgivning men denna bristande uppriktighet i flygtjänst är oärlighet och den som är oärlig i flygsäkerhetsarbetet blir till sist en mördare.

Flygning är för de flesta förare en andlig stimulation. Man rycks med och det ligger nära till hands att pröva tillåtna gränsvärden och att över-skrida givna toleranser. På marken förstår man inte sitt övertramp och kan i sin feighet inte rapportera det. Flygplanet kan ha utmattningar och trimförändringar som för nästa förare i ett kritiskt läge plötsligt blir katastrofala. Vi har ett nytt haveri med orsak som ej kunnat fastställas. Den skyldige har ryckt på axlarna.

Flygförarna måste läras att inse sitt ansvar. Detta ansvar gäller i första hand inte materielen, det gäller kamraters liv. Vad i livet är mera allvarligt och maktpåliggande?

Lojaliteten mot kamraterna får inte bli en halvme-syr. Det finns bara en lösning inte tusen. Karri-ärhunger, prestige och "stabsmässig handläggning" måste träda åt sidan i flygsäkerhetsarbetet och varje man måste säga, skriva och understryka sin erfarenhet. Detta är hans PLIKT.

ANSKAFFNING AV FLYGMATERIEL



Årets statsverksproposition upptog ifråga om anslag till anskaffning av flygmateriel endast ett reservationsanslag om 945 mkr. Departementschefen motiverade detta med att han först ville avvakta den utredning han beordrat flygförvaltningen göra beträffande kostnadsutvecklingen för System 37. Detta tillvägagångssätt från departementets sida är förståeligt med hänsyn till att Viggen med sina tre versioner är det största projektet hittills inom försvaret såväl tids- som kostnadsmässigt.

Den 27 januari inlämnades den begärda utredningen och den 7 april lades den slutliga propositionen (136/64) fram för riksdagen. Den erbjuder en högintressant läsning. Det är första gången som hela projektet System 37 redovisas kostnadsmässigt. I detta sammanhang säger statsrådet; "I olika sammanhang har ifrågasatts om vi bör fortsätta att utveckla flygplan inom landet. Man tvekar bland annat med hänsyn till att endast små serier är aktuella för tillverkning. Självfallet kan många olika aspekter läggas på detta spörsmål. I detta sammanhang vill jag endast uppehålla mig vid kostnadsfaktorn. Även om konkurrenssituationen ej föreligger inom landet synes det som vi lyckas utveckla och tillverka en billigare produkt än vad köp utifrån skulle innebära."

Flygförvaltningens utredning omfattar bl a en jämförelse mellan Viggen och de utländska system som kan tänkas motsvara System 37. Även denna jämförelse visar att vi följer rätt linje när vi väljer att tillverka våra flygplan inom landet. Genom att vi har en internationellt sett mycket högtstående teknisk industri och forskning kan vi hålla jämna steg med utlandet. Den ger oss möjlighet att välja den bästa lösningen till det billigaste priset. Den ger oss också möjligheten att avgöra när vi skall tillverka vissa detaljer själv eller köpa dem utifrån. I det senare fallet har vi sådana kunskaper att vi kan köpa det som bäst passar oss. Om vi tvingas köpa hela system i utlandet måste man alltid räkna med att stora kostnader tillkommer för anpassning av detta till svenska förhållanden. Riskerna finns också att man inte får den kapacitet på materielen, som man vill ha eller att man tvingas betala för en onödig överkapacitet. Genom att vi själva tillverkar vår materiel kan vi från första ritstreck anpassa den till våra behov och integrera den med, i det aktuella fallet, vårt bassystem, vårt underhållssystem och vårt stridsledningssystem.

Utöver dessa militära och ekonomiska fördelar medför en inhemsk tillverkning en stabil sysselsättning för vår industri och en mängd erfarenheter som industrierna kan tillgodogöra sig på andra områden bl a på exportmarknaden. Statsrådet understryker dessa

synpunkter och säger i propositionen "Ytterligare en faktor som enligt min mening förtjänar att beaktas i förevarande sammanhang är de fördelar som är förknippade med att vi inom landet har en konkurrenskraftig, kvalitativt högtstående flygindustri. Härigenom blir vi mindre beroende av utlandet vid val av såväl flygplan som annan militär materiel. Det torde också vara så att den - även internationellt sett - höga tekniska nivå som svensk flygindustri uppnått skapar respekt och good-will för svensk teknik utomlands."

Departementschefen för även fram sin uppfattning om det bemannade stridsflygplanets framtid med följande ord "En fråga som enligt min mening har avgörande betydelse i detta sammanhang är om stridsflygplan överhuvudtaget kommer att anskaffas i framtiden. - - - - När det däremot gäller framtida förnyelse av jaktflygplan och med mark- och sjöstridskrafter direktsamverkande attackflygplan ger utvecklingen utomlands ej stöd för antagandet, att dessa flygplan kan komma att ersättas med enbart robotar. Ett flertal nya typer av flygplan utvecklas såväl i Väst som i Öst för luftförsvars- och attackuppgifter. I de fall robotar för nämnda uppgifter tillföres organisationen bör de snarare betraktas som komplement till än som ersättning för flygplan."

Dessa uttalanden sammanfaller helt med den uppfattning flygvapnet alltid hävdad. Roboten kan i vårt försvar med nuvarande uppgifter aldrig bli annat än ett komplement till det bemannade flygplanet. Det är glädjande att denna uppfattning så helt och entydigt nu uttalats i en regeringsproposition.



BRISTEN PÅ TRUPPUTBILDARE CENTRALT PROBLEM

Trupputbildarnas insatser är av grundläggande betydelse när det gäller att av de värnpliktigas heterogena skara skapa flygsoldater med förmåga att fungera samordnat, disciplinerat och effektivt inom "lagets" ram, understryker CMI, överstelöjtnant N Engelheart, i denna artikel. Det är därför naturligt att den knappa tillgången på trupputbildare är ett uppmärksammat problem både för den centrala ledningen, förbandscheferna och för trupputbildarna själva.

Flygvapnet - liksom för de båda andra försvarsgrenarna - har under en följd av år brottats med de svårigheter, som ett större antal vakanser i befälsbefattningar alltid medför. Situationen har under senaste åren dock förbättrats beträffande de flesta befälskategorierna.

En grupp, som emellertid fortfarande uppvisar ett avsevärt personellt underskott, är trupputbildarna. Svårigheterna att "komma ikapp" har här varit stora och orsakerna många. Trupputbildarna (underofficerare och underbefäl sammanräknade) utgör den största, militära befälskategorien av markpersonalen inom vapnet. Redan detta kräver en betydande rekrytering för att kompensera normal omsättning. Därtill kommer att personal för ett stort antal befattningar av "inretjänstkaraktär" för underbefäl och i expeditionstjänst m m för underofficerare rekryteras främst ur trupputbildarkadern. Slutligen skall flottiljpolisorganisationen ur personell synpunkt såväl uppbyggas som underhållas av underbefäl tillhörande trupputbildarkategorien. Det totala rekryteringsbehovet överstiger därför avsevärt vad som behövs för att tillgodose omsättningen av den del av kategorien, som givit den dess namn - nämligen de i trupptjänst placerade och verksamma.

Under åren 1958-1960 rekryterades av känd anledning ingen trupputbildarpersonal. De furirskolekullar, som därefter utexaminerats har varit för att vända situationen i positiv riktning. Rekryteringen till den nu pågående korpralskolan lyckades emellertid bra. Huruvida den ökade tillström-

ningen är en tillfällighet eller en tendens är svårt att nu uttala sig om. Det finns dock all anledning att hoppas det senare.

Den rådande knappheten på personal är givetvis kännbar inom alla de grenar, som rekryterar sitt behov ur trupputbildarkategorien. Men allvarligast ter sig dock situationen beträffande den egentliga utbildningsverksamheten.

Den disciplinära grund, som vapnets verksamhet måste vila på, för att i krig kunna bestå under de hårdaste förhållanden, den läggs i mycket hög grad av trupputbildarna. På deras lott faller det att som första instans ta emot samtliga värnpliktiga och på relativt kort tid fostra denna heterogena skara enskilda individer till flygsoldater med förmåga att fungera samordnat, disciplinerat och effektivt inom lagets, gruppens och förbandets ram. I viss mån gäller det nämnda också blivande befäl under dess första utbildningstid.

Trupputbildarnas insatser är sålunda av grundläggande betydelse. De är också av sådan art att andra personalkategorier endast i mycket begränsad omfattning kan insättas som förstärkning, där trupputbildarvakanserna är många. Det är därför ganska naturligt att den knappa tillgången på trupputbildare är ett uppmärksammat problem både för den centrala ledningen, förbandschefer och trupputbildarna själva.

Från ledningshåll intensifieras rekryteringsåtgärderna. Men ökad rekrytering innebär också ökat

behov av lärare och instruktörer på utbildningsanstalterna. Dessa måste till viss del tyvärr tas från förband, där vakanser redan finns. En ökad rekrytering medför således det paradoxala förhållandet att befälsstillgången på förbanden blir sämre. Men det är givetvis en övergående företeelse.

Läget beträffande trupputbildare blir under kommande utbildningsår besvärligt på många förband. Så långt möjligt har nödvändiga kommenderingar fördelats så att de verkar utjämnande förbanden emellan. Det innebär att en viss "rättvisa" skapats inom ramen för rådande vakanssituation.

Men ytterst faller helt visst en ökad arbetsbörda på trupputbildarna. Deras arbete är av stor betydelse, kanske inte alltid så uppmärksammat men likväl lojalt och skickligt genomfört. De ha tidigare med framgång kunnat klara upp besvärliga lägen och kommer helt visst att göra det även nu. Att kompromisser beträffande målsättning i vissa fall kan bli en nödvändighet torde dock stå fullt klart. Lika klart är att bättre möjligheter numera finns att på olika sätt kunna kompensera personalen på skäligt sätt för den ökade arbetsbelastning, som vakanssituationen kommer att medföra.

För visad yrkesskicklighet....



1963 års stipendier ur general Axel Ljungdahls fond har tilldelats *rustmästare Arne Lundberg*, F9, Göteborg (t. v. på bilden) samt *apparatmontör Axel Uno Fagher*, CVM (t. h.). Stipendierna, som vardera utgör 950:- överlämnades av general Ljungdahl vid en ceremoni på flygledningen.

Av motiveringarna framgår att rustmästare Lundberg erhållit stipendiet "för yrkesskicklighet och föredömligt militärt uppträdande samt för uppnådda resultat vid utbildning av värnpliktiga" samt att apparatmontör Fagher "visat yrkesskicklighet och

framstående personliga egenskaper vid lösande av verkstadstekniska problem berörande översyn, reparation och provning av finmekaniska apparater för flygplan samt vid konstruktion och tillverkning av provutrustningar".

Stipendierna, som är avsedda att underlätta för mottagarna att ytterligare förkovra sig i tjänsten, kommer att användas till studier av utbildningsmetoder vid värnpliktsutbildningen i något nordiskt grannland respektive studier av apparattillverkning inom landet för flygvapnets behov.

Direkt från F5 till flygplan 35

För första gången har en grupp elever utbildats på flygplan 35 direkt efter den grundläggande flygutbildningen på Ljungbyhed. "Provkursen" avslutades med examen på F18 i mitten av mars. Yngst i kursen var tjugoårige *Rolf Rimsby*, Motala, som här ger några intryck från utbildningen.



Efter genomgången typinflygningskola på F16 var vi i provkullen mycket spända på den grundläggande flygslagsutbildningen (GFSU). Då skulle vi få klarhet i om det - för att kunna utnyttja flygplanet maximalt under stridsmässiga förhållanden - räckte med den inflygning på 35:an, vi gjort på F16.

I augusti flyttade vi till F18 och satte där ganska snabbt igång med stridsmässig flygning, dels enskilt och dels i förband. Det sistnämnda hade vi tidigare mycket liten erfarenhet av. Dessa övningar gav oss snart den flygtrim vi behövde.

Till vår förvåning blev robot 24 den första helt nya bekantskapen vi gjorde. Vi hade trott att den utbildningen var svårast och alltså skulle komma mot slutet av kursen. Dessbättre visade sig vår uppfattning vara fel.

Efter en tids målföljningsövningar med roboten åkte vi till F16 för att i simulatorn lära oss utföra ett anfall. Timmarna där, under vilka vi lärde oss terminologien och principerna för anfallen, blev mycket effektiva.

Sedan var det förhållandevis enkelt att göra övningarna i 35:an. De fordrar dock kontinuerlig träning, varför vi övade med jämna mellanrum under hela utbildningstiden, med genomgående gott resultat. Perioden på F16 var för övrigt enda gången vi flög simulator under den grundläggande flygslagsutbildningen.

Målföljning med sikte i jaktkurva var betydligt svårare. Automatkanonerna är ju andrahandsvapen i

flygplan 35 och tiden för dessa övningar var därför begränsad. Siktesövningar är mycket nyttiga, därför att föraren då tvingas att flyga med största precision, vilket är till god hjälp när man senare börjar med skjutningar mot markmål. Dessa är roliga moment och ger stimulans under utbildningen. Akanskjutningen var svår, medan raketskjutningen var lättare och ganska snart gav goda resultat.

Övningarna, som sedan följde, var till stor del koncentrerade kring jaktstrid, defensiv målspaning samt samverkan inom förbandet under strid. Den delen av utbildningen var mycket omfattande och fordrade mycken träning och rutin.

Jaktstriden blir mest en fråga om taktik, då man maximalt måste utnyttja flygplanet goda egenskaper i fråga om fart och stigförmåga. Jag anser att vi lärde oss detta väl. Det visade sig också senare att vi under tillämpningsövningar lyckades mycket bra med våra uppgifter.

Flygtjänsten tog för övrigt mycken tid i anspråk under GFSU. Flygtidsuttaget var cirka åttio timmar mot sextio på typinflygningskolan. Vi flög fem till sex pass om dagen. Under perioden på F18 användes inga Sk35C. Vi provelever tror inte heller att det är nödvändigt att använda denna dubbelsitsiga version under den grundläggande flygslagsutbildningen.

Till sist vill jag framhålla att J35 Draken givit oss många positiva erfarenheter och varit en mycket rolig upplevelse.



FLYGPLAN KLARGJORDA PÅ RÄTT SÄTT...

Det är alldeles uppenbart, att attackdivisionernas effektivitet till stor del är beroende av den flygande personalens - och kanske främst divisions- och gruppchefernas - skicklighet. - Det är dessa män, som skall föra vapnen - robotar, raketer och bomber - till verkan mot fienden. Men det är också uppenbart, att flygande personalens skicklighet är till ringa gagn utan en effektiv bastjänst. För att den flygande personalen skall ha en möjlighet att lyckas, måste den ha våra attackflygplan klargjorda. Klargjorda på rätt sätt, med rätt ammunition, i rätt tid och i tillräckligt antal. Vi måste alla vara medvetna om att vi är beroende av varandras skicklighet, prestationer och hängivenhet inför vår uppgift.

Vår basorganisation bygger i stor utsträckning på självverksamhet enligt en på förhand väl inlärd metodik. Det skall bara behövas en kort order om vad som skall göras. Sedan skall varje man veta hur just han skall handla. Detta är det normala. Men i krig måste vi förutsätta en mängd situationer, som

Ur ett tal, hållet av förre chefen för attackeskadern, *generalmajor Björn Bjuggren*

inte är normala. Det är i dessa situationer, som den enskilde befattningshavarens omdöme och kunskande verkligen sätts på prov. Det kommer att finnas situationer, när en troppchef eller plutonchef skulle vilja fråga sin kompanichef till råds, när kompanichefen skulle vilja ha order av bataljonschefen, men detta är omöjligt på grund av avstånd, tidsfaktorer, brutna signalförbindelser m m. Då gäller det att tänka och handla på egen hand. Jag vill ge några korta och enkla råd härvidlag.

Först och främst, glöm aldrig uppgiften! Håll fast vid att Du skall lösa den uppgift, som just Du är ålagd. Uppgifterna kan variera. De kan vara klargöring av flygplan, transport av ammunition eller matlagning. Kom ihåg att alla dessa uppgifter leder mot samma mål, nämligen att våra attackflygplan skall kunna söka upp, anfalla och slå fienden. Inventera de resurser i personal och materiel, som står Dig till buds för att lösa Din uppgift. Organiserar arbetet med tillgängliga resurser så att Du

når Ditt mål eller när så nära målet som möjligt. Du får inte stå handfallen om Du saknar en lastbil, en stagg eller vad det nu må vara. Det finns i de allra flesta fall möjlighet till improvisation. Sök upp och utnyttja dessa!

Jag har vid en del tillfällen kunnat märka en tendens att lasta av ansvaret uppåt. Någon saknar ett verktyg, ett fordon eller en man. Han anmäler detta till sin närmaste chef och sätter sig sedan och väntar att något skall hända. Så får det inte gå till! Anmälan skall ske, så långt är det rätt. Men denna anmälan skall följas av förslag till åtgärder. Och verksamheten för att lösa uppgiften skall fortsätta med de medel och reservmöjligheter som står till buds.

Den tekniska utvecklingen under de senaste tio-tjugo åren har framtingat specialisering i människornas kunnande. Men i vår bastjänst - främst då klargöringstjänsten - måste vi akta oss för en alltför långt driven specialisering. Om det hakar upp sig vid hängning av bomber eller raketer eller vid klargöring och framtransport av ammunition måste flygplanfolket vara berett att rycka in och hjälpa till. Om det trasslar med framtransport av drivmedel, tankning eller annat som har med klargöring av själva flygplanen att göra måste vapenfolket vara berett att hjälpa till. Här måste all befäl - klargöringschefer, rotemekaniker, rotevapentechniker - vara berett att improvisera och leda sitt folk så att man på bästa sätt når målet. Och målet är klargjorda flygplan! Kom ihåg att det är laget, som skall arbeta, inte ett antal enskilda lagmedlemmar var för sig.

Ordningen på arbetsplatsen är av största betydelse för effektiviteten i fält. Och den är lika viktig på alla arbetsplatser - i Kc, i centralkök, på förbandsplats eller på klargöringsplats. När vi går hemma på flottiljen är det ganska lätt att hålla ordning. Det är betydligt svårare i fält. Allt är så mycket primitivare. Har Du tänkt på hur mycken tid, som går förlorad, om Du måste söka efter ett förlagt verktyg eller - ännu värre - efter ett verktyg, som någon har trampat ner i sörjan någon meter utanför klargöringsplatsen? Sådant sökande förlänger klargöringstiderna. Ju svårare förhållandena är -

mörker, dåligt väder, fientlig motverkan - desto viktigare är det med ordning på arbetsplatsen. Varanda man inom våra basförband, från soldaten till förbandschefen, måste vara medveten om betydelsen härav. I svåra lägen kan detta bli avgörande för vår effektivitet.

Vi måste i vår dagliga gärning inse, att om vårt land en gång råkar i krig, då väntar sig svenska folket att vi kan vårt arbete. Vi har ett bra yrke, tekniskt intressant och stimulerande. Ett yrke som är väl värt att vara stolt över. Låt yrkesstolthet och entusiasm vara grunden för Ert handlande och låt oss som motto för bastjänsten inom attackeskadern sätta:

"Flygplan klargjorda på rätt sätt,
med rätt ammunition,
i rätt tid och
i tillräckligt antal"

Hänt i Västergötland

Efter övningen "Påsksmäll" vid Såtenäs för några år sedan, utbetalades ersättning till några fastighetsägare för de skador som förorsakades av ljudvågen från bombfällningen.

Vid ett tillfälle förra året hade F7 i lokalpressen kungjort att bombfällning med skarp ammunition skulle äga rum en viss dag.

Några dagar senare uppringdes flottiljen av en fastighetsägare i trakten som med bestämdhet hävdade att hans skorstensmur spruckit ifrågavarande dag och att han nu krävde ersättning för skadegörelsen. Slutet av telefonsamtalet kan förtjäna att återges:

F7: "Det var beklagligt herr X, men nu var det så att vädret förhindrade bombfällning den dagen, Er mur sprack."

Herr X: "Tro dä, men Ni annonserade ju om 'et. Ja, tack då och adjö."

F. B.

Bra gjort

INSTRUMENTFEL I MOLN

Följande händelse visar hur flygförare och trafikledare genom initiativ, gott omdöme och personlig skicklighet kan lösa en svår situation.

Tillbudet inträffade i samband med systemlandning med en J35 vid F16. Flygplanet fick fel på kurs- och horisontanläggningen i moln. Vädret var vid det aktuella tillfället: molnbas 300 meter med en diffus översida omkring 1000 meter; nästa molntäcke började på 3000 meter och översidan på detta var 9000 meter.

Föraren, första fältflygare John Dahlin skulle avsluta passet med B-landning från 4000 meter. Han flög på instrument i moln och avsåg att ta plats över F16 med hjälp av DME och pejling. I samband med sväng över plats märkte föraren att kompassen stod stilla på kurs 30° . Han fortsatte dock svängen till vad han bedömde vara rätt utkurs och påbörjade planén. Föraren noterade därvid alltför snabb höjdförlust och fartökning, trots att horisontindikatorn visade planflyktsläge. Han förstod nu att han hade fel på flyglägesinstrumenten varför han övergick till att flyga på grundinstrumenten samt meddelade trafikledaren på F16 felet.

Fältflygare Dahlin lyckades relativt snabbt få flygplanet under kontroll, och beslöt sig för att stiga upp över moln, trots den relativt ringa bränslemängd han hade i flygplanet. Vädersituationen hade under flygpasset sakta gått mot försämring, och han var därför ej säker på molnskiktningen när felet uppstod. Detta var anledningen till att han beslöt att stiga i stället för att fortsätta nedåt på grundinstrumenten. Under stigningen vandrade horisonten mellan 40° stigning och 40° dykning.

Löjtnant Folke Eriksson, som var den förare, som låg närmast före i slinglandningen, hörde radiotrafiken när han låg på 500 meter i moln. Han avbröt sin landning och steg för att assistera, eftersom

han bedömde att hans bränslemängd skulle räcka, om han mycket snabbt kunde få kontakt med det andra flygplanet.

Den trafikledare, som tjänstgjorde på kontrollen, Lennart Johansson, gjorde nu en mycket god insats. Han lyckades på kort tid leda ihop de båda enheterna med hjälp av radar (länkad PPI-bild från Arlanda SRE), trots att han ej var utbildad på radarledning. Han var hela tiden mycket tidspressad, då båda flygplanen hade relativt lite bränsle kvar. Efter en god ledning var roten samlad på 9000 meters höjd sju minuter efter det att föraren meddelat horisontfelet. Från återsamlingspunkten norr om F16 planerade nu roten brant direkt mot basen med hjälp av DME och orienteringar från TL:s radar. Marksikt erhöles omedelbart norr om Uppsala på 300 m höjd. Efter landning hade flygplanet ca 10 % bränsle kvar.

"Flygförare, assisterande flygförare och trafikledare har genom samverkan, rådigt handlande och gott personligt kunnande på ett föredömligt sätt löst en svår uppgift" summerar haveriutredaren i sin rapport.

Hänt vid F14

Vinterbadare

Den 20/2 anordnades av F14 en förevisning i isvaklivräddning i Halmstads simstadion. Förevisningen utgjorde ett led i utbildningen av såväl eleverna vid FSS och FMS som vpl. Då övningen till tiden sammanföll med sportlovet tog ett stort antal ungdomar från halmstadsskolorna tillfället i akt att närvara.

Under 18 olika moment demonstrerades bl a olika metoder för egenlivräddning, livräddning med en eller flera medhjälpare samt livräddning av medvetlös person. Som avslutning visades flygande personals utrustning, varvid den nya vattentäta flygdräkten användes. Flygdräkten fyllde högt ställda krav på täthet och vederbörande kunde efter en längre stunds plaskande - som ende av de 28 medagerande - kliva upp "torrskodd".



De tillfälliga, gulmålade flyggästerna på F14 platta en tidig februarimorgon.

F14 bas för målbogsering

Det var ovanligt livligt i luftrummet över Halland under tre dagar i slutet av februari. Fyra 10-tons propellerdrivna Douglas Skyraiders och två smäckrare jetdrivna Gloster Meteors drog på och landade två gånger per dag på F14 på väg till eller hem från målbogseringspass över luftvärnets skjutfält vid Ringenäs, strax väster om Halmstad.

Det var Svensk Flygtjänst, som eftervälvilligt tillmötesgående från flygvapnet fått lov att disponera hangar, hangarplatta och startbana i samband med målflygningar som utfördes åt luftvärnet under den stora luftvärnsövningen LvÖ 64 i Sydsverige. Fast så helt "utomstående" är ju inte Svensk Flygtjänst - företaget ägnar till största delen sin verksamhet åt vårt försvar och målbogseringsflygplanen ägs för övrigt av flygförvaltningen.

Den årligen återkommande luftvärnsövningen innebär det största samlade flygpådraget för företaget. I vanliga fall utförs målbogseringen med färre plan från företagets fasta målflygstationer i Malmö, Göteborg, Stockholm, Sundsvall och Luleå.

Svensk Flygtjänst är ett unikt företag, ett av de få civila som bogserar mål för militära skjutningar, troligen det enda som sköter radiostyrda robotmål - flygningarna med Jindivik i Norrland för flygvapnets räkning. Det är också vårt äldsta svenska aktiva flygföretag - bildat 1935. Då hade man bl a landets första internat för utbildning i avancerad flygning. När andra världskriget kom började man med målflygningen åt försvaret. Flygmateriel erhöles genom köp av norska flygvapnets gamla Fokkrar och Mothar som flytt undan den tyska ockupationen och sökt sig till Östersund.

I dag har Svensk Flygtjänst bl a tolv Douglas Skyraiders (presenterade i Flygvapennytt nr 6/1962) och sex Gloster Meteors i tjänst. Fyra av de sistnämnda ombesörjer målflygning åt danska försvaret. Även Österrike har hört sig för om möjligheterna att få svensk målflyghjälp.

PER SIEGBAHN

Radarsimulator ger eko på F2

F2 fick i mars sin andra radarsimulator. Med anledning av detta presenterar Flygvapen Nytt här den stora anläggningen.

De två simulatorerna på F2 används för grundläggande utbildning av radarobservatörer. Avsikten med simulatoren är att på radarskärmar producera "ekon", som liknar dem vilka normalt produceras av verkliga flygplan, då de uppfattas av en radarstation. Utbildningen blir effektivare, då man blir helt oberoende av väder och således kan träna när som helst. Slutligen blir utbildningen säkrare, då lärarna hela tiden styr sina ekon och omedelbart kan kontrollera, att eleverna ger riktiga rapporter.

I övningsrummet finns ett lärarpodium, där lärarna på ett antal kontrollenheter kan dirigera sina "flygplan". Varje kontrollenhet styr två fpl, vilkas fart, riktning och höjd kan bestämmas med ett antal rattar. I rummet finnes vidare ett tjugotal hytter. Varje hytt innehåller en radarindikator samt telefonutrustning och diverse hjälpmedel, såsom klocka, pennor, etc. Eleven sitter i en sådan hytt

och har till uppgift att följa och rapportera ett eller flera flygplan, som han ser på skärmen. Rapporteringen sker per telefon till andra elever, vilka står runt ett plottingbord. Detta utgör i princip en karta över ett visst område. På rapport från observatörerna placerar plottarna symboler för flygplan på de anmälda positionerna och förflyttar symbolerna successivt i enlighet med observatörernas direktiv. Plottingbordet står under direkt observation av lärarna, som därigenom kan kontrollera, hurvida de av dem själva styrda flygplanen rapporteras i rätta positioner till plottarna.

Simulatorerna kan även producera störningar, varigenom det blir svårt för observatörerna att finna sina ekon.

För att skapa en verklighetstrogen bild på radarskärmen fordras en omfattande elektronisk apparatur, som i detta fall är helt byggd med hjälp av transistorer. Härigenom vinner man utrymme och driftsäkerhet samt sparar kostnader. Om utrustningen byggts med vanliga rör hade den måst inrymmas i ett stort antal rackar av ca 2 meters höjd, och omfattande kylanläggningar hade måst inmonteras i byggnaden.

Hämt på F17

Modifieringsförslag gav 3000 kr

För något år sedan skulle sikte 5 på fpl A32 modifieras, så att det kunde användas även vid buntbombfällning.

Man sökte en lämplig modifieringsform och prövade både optiska och elektriska metoder. Samtliga förslag var dock dyra att genomföra.

Vapenmästaren A Andersson (numera ing vid FF/UH) och 1. flygteknikern (va) A Johansson vid F17 fann emellertid en helt ny väg. Genom en förhållandevis enkel mekanisk modifiering kunde man nå syftet. Den Andersson-Johanssonska modifie-

ringen kräver inga ingrepp i själva siktet. Omställningen mellan normalläge och buntläge kan utföras av ff i luften med ett enkelt handgrepp. Modifieringen blev avsevärt billigare än tidigare föreslagna ändringar och är nu införd på samtliga A32.

Förslaget belönades i december 1963 av CF17 med 200 kr - den högsta summa som fick få utdela. I mars i år kom en bättre belöning. FF tilldelade då de båda förslagsställarna 3000 kr att av CF17 fördelas dem emellan.

Med sikte på aktivare presstjänst

Under dagarna 19/3 - 21/3 var elva flottiljfotografer samlade till en kurs på F11, Nyköping. Kursen avsåg att ge en inblick i hur en pressfotograf arbetar, hur han behandlar sina motiv m m. Vidare orienterades kursdeltagarna om hur en journalist ser på bilden, vad den skall uttrycka, principerna för vilka typer av bilder tidningarna främst väljer och vilka typer av bilder man nekar att publicera.

Lärare under kursen var Expressens chefsfotograf Tore Falk (även ordf i Pressfotografernas klubb) och Bert Ranevall, tidigare bildredaktör under 12 år i Expressen. Resultatet av kursen har ännu inte hunnit att bli så stort, men FS/Press har stora förväntningar. Ett resultat har den emellertid redan fått. Flygstaben kommer att anordna ytterligare en kurs i höst och då är det avsikten att övriga flottiljfotografer skall delta.

När FS/Press tog initiativet till dessa kurser var det strängt taget av egoistiska skäl. Vi ansåg att vår bildservice inte var av den kvalitet, den borde vara. Bildservicen är en del av presstjänsten. Vi upptäckte då att vi inom flygvapnet hade ett outnyttjat sparkapital nämligen våra flottiljfotografer.

Genom att ge dem denna utbildning kunde vi dels stimulera dem och ge dem ett nytt inslag i rutin-

tjänsten, dels ge de lokala pressofficerarna en ovärderlig hjälp. Genom att varje förband nu har ett tvåmannalag som är engagerat i presstjänsten är det vår förhoppning att den lokala presstjänsten skall få större aktivitet.

Med presstjänst avses då inte enbart de stora pressvisningarna. Tvärtom. Det är genom att erbjuda pressen ett rikligt material och ett material, som är anpassat till deras krav, som vi skall kunna nå bättre resultat. Tänk på att vår presstjänst icke avser reklam utan upplysning. Genom pressen kan vi tala om för svenska folket vad de får för sina pengar, hur vi använder vår materiel och hur vi tar hand om den svenska ungdomen. För att göra detta mera kontinuerligt är just bilden till stor hjälp. Många gånger är det lättare och roligare för en tidning att ta emot en klatschig bild med en fyllig bildtext än att få plats med en artikel. I denna strävan att göra vår presstjänst aktivare kan varje man hjälpa till. Om du vet att något intressant eller trevligt skall hända på Din arbetsplats, tala då med pressofficeren eller flottiljfotografen.

Einar Tibell

På bilden syns stående från vänster: flottiljfotograferna Boris Erixson, F12, S Ericson, F9, S Lindh, F3, fotograf Tore Falk, flottiljfotograf John Forsell, F15, major Einar Tibell, FS, redaktör B Ranevall, flottiljfotograferna A Appeltoft, F14 och R Eriksson, F11. I främre ledet: flottiljfotograferna T Ohlson, F21, G Gillström, F11, N Andersson, F16, O Gellermark F8 och R Rydh, F13.



FLYGVAPNET OCH SEPTEMBER- (MÜNCHEN-)KRISEN 1938

Överstelöjtnant Nils Kindberg
fortsätter här sin skildring av
händelseutvecklingen före
det andra världskriget



*Tung bombdivision - nio plan av B3-typ
i formering*

Som i tidigare nr sagts uppkom denna kris av den sudettyska frågan - d v s de inom Tjeckoslovakiets gräns sedan Versailles 1919 instängda, ca 3,5 miljoner tyskarnas och österrikarnas i Böhmen och Mähren upprepade starka krav på förening med Tyskland. Den 23 april 1938 - något mer än en månad efter Österrikes uppgående i det tyska riket - framlade sudettyskarnas ledare Henlein i 8 punkter sina landsmäns krav. Vid den tiden visade emellertid västmakterna upp en fast avvisande hållning och frågan föll. I september 1938 hade den fortsatta tyska upprustningen och maktkänslan likväl stegrats så långt, att Hitler, som i årtal stött Henlein och hans sudettyskar, ansåg sig klar att våga en inmarsch i Böhmen och Mähren, liknande den i Österrike, även med risk för ett storkrig. Han räknade nu kallt med att fransmän och briter kunde stödja den tjeckiska regimen genom militärt ingripande, men ansåg att Tyskland skulle komma först till sitt byte, innan något ingripande västerifrån skulle hinna fram. Tyskt flyg och tyskt pansar skulle lätt nedslå varje försök att hindra den sudettyska föreningen med Hitlerriket, ansåg Tysklands "Führer".

Inför den hotande krigsfaran flög dåvarande brittiske premiärministern Neville Chamberlain den 15

september 1938 till Berchtesgaden, ungefär samtidigt som Hitlers medbroder Mussolini började sina första försök att påverka Hitler i försonlig riktning. Ett nytt möte Hitler-Chamberlain den 22 september 1938 i Godesberg m m resulterade så småningom i den inför omedelbart tyskt krigshot sammankallade storpolitiska konferensen i München mellan England-Frankrike-Italien-Tyskland den 29 september 1938.

Där lyckades Mussolinis medling. Tyskland avstod från krig mot att dess krav på Böhmens och Mährens samt den 3,5 miljonerna sudettyskarnas omedelbara förening med tyska riket i ett "protektorat" omgående godtogs, vilket skedde. Det var den ryktbara överenskommelsen om "fred i vår tid", den s k "skrällen i München", vilken i belysningen från händelseutvecklingen fr o m 1939 kom att betecknas som "a scrap of paper" - en värdelös papperslapp. Under den tid "septemberkrisen" varade låg emellertid faran för ett omedelbart andra världskrig tungt över världen. Sverige kunde - började man inse här - ingalunda känna sig säkert på att inte bli indraget.

Dock - efter den 15 oktober 1938 - när tyskarna helt utnyttjat sin i München medgivna rätt att militärt besätta sitt där nyvunna "protektorat", an-

sågs det likväl att en viss lättnad inträtt. Ingen kunde emellertid veta, hur nästa tyska krav skulle te sig, och när, var och hur "akt 3" i världs-dramat skulle utspelas. Vad göras kunde för att säkra Sveriges krigsberedskap måste därför snarast göras - och gjordes också - nota bene så långt våra dåtida inrepolitiska och finansiella möjligheter medgav.

Under krisen vidtogs ett betydande antal åtgärder avseende att stärka flygvapnets beredskap. Vissa andra följde under återstoden av 1938 och under 1939 års första hälft, dels som återverkningar från septemberkrisen 1938, dels som följder av gällande planer, utvecklingens gång m m. Som direkta åtgärder under krisen kan man i huvudsak medräkna vad som gjordes t o m mitten på oktober 1938.

I början på september det året var flygvapnets stridsduglighet begränsad på grund av försenade materielleveranser och vissa konstaterade fel å erhållna flygplandelar m m. Genom krisen och krigsfaran blev vår baseringsfråga högaktuell. Flygledning och försvarsstab fortsatte därför förberedelserna för att söka iordningställa krigsflygfält i olika delar av landet.

Den 22 september 1938 - när den egentliga "Münchenkrisen" på allvar började, utfärdades på försvarsstabschefens förslag en generalorder om den svenska personella försvarsberedskapens omedelbara stärkande. Man skulle bl a snabbrevidera mobiliserings- och luftskyddsplaner m m, ordna kontinuerlig tjänst i staber m m, förstärka bevakningen vid etablissement, verkstäder o d, verkställa förrådskompletteringar, inkalla och lära dåtidens värnpliktiga av "ersättningsreserven" att hantera vapen - vilket tidigare inte fått ske. Därjämte skulle till repetitionsövning inkallade m fl värnpliktiga kvarhållas i tjänst t v. Förberedelser för att omedelbart organisera beredskapsförband anbefalldes och vidtogs.

Den 25 september 1938 fastställde chefen för försvarsstaben ett i samråd med försvarsgrenscheferna uppgjort förslag till indelning av Sverige kringliggande havsområden i klart avgränsade "flygspaningsområden". Samtidigt fastslogs, hur



Bilderna uppifrån:

Skolflygplan av typ Sk 15 "Klemm" vid övningspassets början. Elever på väg till flygning på en av flygvapnets tidiga "reservflygskolor". Ett sjuktransportflygplan Typen "Trp 2" (Junkers W 33) här med NOHAB Mercury VI-motor.



Känd vy för många - personalinryckning till flygutbildning på Ljungbyhed

flygverksamheten över dessa områden skulle uppdelas på flygvapnets flygeskader - vi hade vid försvarsberedskap och mobilisering 1938 blott en enda eskader enligt 1936 års försvarsordning - och på de kustflottan, respektive de dåtida "marindistrikten" tilldelade flygförbanden ur F2. Denna indelning m m blev sedan med vissa mindre ändringar gällande under hela den förstärkta beredskapstiden från september 1939 t o m världskrigets i Europa slut på senvåren 1945, och även en tid där-efter.

Den 26 september 1938 stadfästes ett "kungabrev" om förordnande vid krigsorganisation av en "Överbefälhavare" över Sveriges försvarskrafter samt en närmare instruktion för denne. Intill dess att överbefälhavaren - förkortat ÖB - sedermera också namneligen förordnades under 1939 - 1940 års "vinterkris" (orsakad av kriget samma år i Finland), fungerade vår försvarsstabschef i kraft av en särskild föreskrift av september 1939 i praktiken som svensk ÖB. Båda var f ö en och samma person, generalen O. G. Thörnell.

Den 28 september 1938 orienterade flygvapenchefen försvarsstabschefen om åtgärder ifråga om värnpliktigas inkallelse i händelse av försvarsberedskap, vilka åtgärder snarast måste regleras av "Kungl Maj:t", d v s från försvarsdepartementets eller kommandoexpeditionernas sida. Samma dag utgav flygvapenchefen - jämlikt från försvarsstabschefen mottagna anvisningar - bestämmelser till sina flottiljchefer m fl, om vilka åtgärder dessa

hade att vidtaga, därest försvarsberedskap anbefalldes. Därvid gällde det att:

- sprida ut flygplan och materiel så, att någon skada på dem inte skulle vållas genom överraskande flyganfall mot baserna,
- låta resp flottiljers övningsdivision fortsätta sina övningar från de ordinarie fredsbaserna (flottiljflygfälten), dessa divisioner skulle dock samtidigt vara beredda till krigsmässig verksamhet,
- göra de av resp flottiljer organiserade krigs-flygförbanden m m klara att för övningar förläggas på närmare angivna platser ("t-baser", d v s tillfälliga flygfält), samt
- låta flygskoleverksamheten vid F5 fortgå vid Ljungbyhed till en början; förberedelser skulle dock vara vidtagna för att vid behov fortsätta den på andra fält i närheten eller längre norrut i landet.

Bestämmelserna omfattade också vissa föreskrifter om basförband till Gotland och om vissa s k flygfältskompanier (avsedda för flygfältsarbeten på tillfälliga baser).

Den 29 september 1938, Münchenkrisens "hetaste" dag, meddelades som orientering en "förberedande order" om eventuell skärpning av flygvapnets beredskap. Följande dag följde mera preciserade bestämmelser om vad som skulle ske därest

flygvapnet försattes i vad man då kallade "modifierad första försvarsberedskap" eller i en högre, "förstärkt försvarsberedskap".

Samma dag gav flygstabschefen ut anvisningar till flygförvaltningens dåvarande byggnadsavdelning att förhyra och iordningställa tio reservflygfält, belägna utanför flottiljernas ordinarie fredsflygfält och att låta iordningställa en slip för sjöflygplan sydväst om Göteborg. Man undersökte samtidigt trakten av Malmö-Bulltofta och Halmstad.

Oktober 1938 medförde en viss avspänning. Nyheten från 29 september om "fred i vår tid" hade nått Sverige. Den 3 oktober upphävdes ordern om värnpliktigas kvarhållande i tjänst. Inom staber och förvaltningar arbetades dock fortfarande under högttryck. Bl a företogs inventering av de tillgångar i fråga om materiel, alla slag, som man i händelse av krigsutbrott hade att disponera.

Den 5 oktober 1938 avgav följaktligen flygförvaltningen till flygstabschefen en av denna begärd uppgift på antalet disponibla krigsflygplan m m. Härav framgick det, att:

- den 15 oktober 1938 kunde något över hundra sådana plan påräknas för operationer, och
- den 1 januari 1939 borde nämnda antal ha ökat till något mer än 130.

Allt detta var dock fortfarande långt ifrån den i 1936 års försvarsordning (till 1943) avsedda omkring 260 krigsflygplanen. 1)

Den 14 oktober 1938 - när "septemberkrisen" kring München ansågs vara förbi - upphävde flygvapen-

1) Den här angivna siffran "omkring 260 krigsfl" är den rätta. Författaren ber "Flygvapennytt" redaktion och läsekrets om överseende med en på hans tillskyndan tillkommen, nära nog oförlätlig, men helt oriktig "Rättelse" på omslagets andra sida i "Flygvapennytt" nr 1/1964. - N. Kbg

chefen, efter en från försvarsstabschefen mottagen orientering om det till synes lättade utrikesläget, sina den 28 september 1938 anbefallda försvarsberedskapsåtgärder. När han meddelade detta till flygförvaltningen, flottiljer, utbildningsorgan och verkstäder klargjordes dock samtidigt med skärpa, att man på alla dessa håll skulle fortsätta förberedelserna på att "vid uppkommande behov" snabbt kunna intaga "första" eller "förstärkt" försvarsberedskap.

Samma dag anbefallde vidare försvarsstabschefen på sitt håll vissa förarbeten för krigsflygplatsers ordnande, om och när försvarsberedskap anbefalldes, vilka arbeten tänktes utföras av flygfältskompanier. Dessa var, som ovan sagts, ett slag av arbetsförband, som senare - på hösten 1939 - skulle visa sig klart otillräckliga för uppgiften.

Följder efter 1938 års kriser.

De med hänsyn till världsfredens bestånd så ytterst allvarliga kriserna 1938 i de centrala Europa hade, som framgår av det ovanstående, blivit väc-

Nedan: Bomberna apteras - vanlig åtgärd före uppdrag. I bakgrunden en B 18 - kom först i slutet av försvarsberedskapen





Bilderna uppifrån:

Skolflygplan typ Sk 12 "Stieglitz" - välkänt och bra plan. Ännu i bruk hos bl a svenska flygklubbar. - Vintertjänst - en viktig gren i utbildningen. Sk 12 på skidor i Dalarna. - Tvåmotorigt B 3-plan, under uppvärmning före flygtjänst. Särskilda värmeaggregat, motorkapell mm måste användas.



Flyglottor blev en värdefull komplettering till flygvapnets övriga personal. Här två flyglottor i expeditionstjänst.

Fortsättning:
Münchenkrisen 1938

kande även för Sverige och lett till åtminstone en del välbehövliga åtgärder för att förbättra vårt lands beredskap. Under den tid som närmast följde, d v s under slutet av år 1938 och början av 1939, fortsatte man härmed i en av utrikeslägetts fortsatta labilitet och oro framtvungad, ständigt forcerad, för flygvapnets ledande män och deras medarbetare ytterst krävande takt. Utan tvivel var det också många utanför de ledande inre cirklarna, utåt periferin till, som då alltmer fick kännning av lägetts allvar.

I en kommande artikel skall flygvapnets beredskap i september 1939, vid tiden för Världskrig II:s utbrott, göras till föremål för en närmare granskning.

N. Kindberg

FVRF: Större administrativa resurser krävs

Flygvapenföreningarnas riksförbund (FVRF) arbetar som bekant för frivillig militärutbildning av manlig personal inom flygvapnet. Verksamheten syftar främst till utbildning dels av värnpliktiga till befäl och dels av ungdom för krigsplacering inom luftbevakningen. Vid FVRF ordinarie förbundsstämma 1964 i Stockholm fastställdes riktlinjer för den fortsatta verksamheten, bl a skall ansträngningarna fortsätta att skapa administrativa resurser för den planerade utökningen av verksamheten.

Nybildning av föreningar i de två återstående områdena - Örebro-trakten och Dalarna - skall eftersträvas. Verkliga ansträngningar måste göras för att få igång en entusiasmerande föreningsverksamhet.

För upplysning och rekrytering behövs ökade resurser. Ytterligare försök måste göras att rekrytera bland den värnpliktiga baspersonalen.

Utbildning av luftbevakningspersonal under 1964/65 blir i huvudsak av nuvarande omfattning. Ökning eftersträvas däremot i utbildningen av krigsplaceringsbar ungdom och av värnpliktig personal i bas-tjänst.

Till förbundsordförande omvaldes vid förbundsstämman bankdirektör Olle Karleby, Göteborg och till vice ordförande i riksförbundet advokat Sten-Erik Tesch, Linköping. Även förbundsstyrelsens ordförande överste Björn Hedberg, Uppsala omvaldes. Till kassaförvaltare valdes byråintendent Lars Danielsson, Danderyd. För nästkommande två verksamhetsår valdes som ledamöter studierektor Bo Holmberg, Växjö och tjänsteman Sture Lundkvist, Göteborg samt som suppleanter folk-skollärare Lars Dahlquist, Limhamn och bergslags-tjänsteman Arne Ekblom, Falun. Kvarstående ledamöter under verksamhetsåret 1964/65 är direktör Gustav Hejdenberg, Sollentuna och gymnastikdirektör Bo Gärtze, Sigtuna samt suppleanterna

ingenjör Edvard Sundqvist, Bandhagen och rektor Carl Wänstrand, Borås.

Överste H Svenow, Sundbyberg mottog CFB förtjänstmedalj i silver och överstelöjtnant E G Eriksson, Uppsala tilldelades CFB mindre hederssköld i silver.

Kapten Oscar Johansson, Halmstad överlämnade till FVRF en Gustav Wasa-kanna som skulle användas som hederspris vid lägerkurser.

Under den därpå följande utbildningsorienteringen lämnade flygvapnets representanter uppgifter om flygstabens och flottiljernas nya organisation i vad avser manlig frivilligverksamhet. För krigsmakten gemensamma bestämmelser för frivillig befälsutbildning avsågs fastställas att gälla fr. o. m. 1.7.1964. Förslag framfördes också om bestämmelser för FVRF ungdomsutbildning. En redogörelse lämnades även för övriga aktuella nytryck av instruktioner samt utredningar som gjorts för att skapa en central lägerplats för manlig frivilligutbildning.

Under FVRF kontaktkonferens var intresset helt naturligt koncentrerat till olika frågor som berörde upplysning om och rekrytering till frivillig militärutbildning. Den planerade kursen för ungdomsledare och föreningsfunktionärer den 23.8 - 29.8.1964 bedömdes av samtliga som mycket värdefull.

För att lätta upp förhandlingarna hade lagts in ett uppskattat föredrag om flygvapnets utveckling under 1960-talet och en film med glimtar från Gottskärskurser. På kvällen samlades ett trettiotal deltagare och åt middag på Militärhögskolans officersmäss.

Birger Holmqvist

ATT GENOMFARA LUFTEN...

Utdrag ur boken 'VÅR JORD', tredje bandet,

Ljus förlag, Stockholm 1901

Flygmaskiner. Många tekniker anse det hopp- löst att kunna göra den vanliga luftballongen obero- ende af vinden och ha därför kastat sig öfver konstruktionen af flygmaskiner, hvarigenom de all- deles uppge att använda ballongen i luftseglingens tjänst. Det ligger ju nära till hands att efterlikna naturen och taga fåglarnas flykt till mönster; och till en början såg det också ut, som om problemet kunde lösas på denna väg. Men svårigheterna visa- de sig snart. Ingeniör Lilienthals många försök be- visa, hur svårt det är att kunna genomfara luften med flygmaskiner. Äran af att hafva konstruerat en brukbar flygapparat tillkommer dock Lilienthal. Han var den förste, som faktiskt rörde sig i luften med vingar. Med de lärdomar, som erfarenheten gaf honom, förbättrade han alltjämt sin uppfinning. Hans sista flygapparat bestod af två vingar, hvil- kas ytinnehåll var 18 □ -meter, och maskinen var lätt att transportera, på två minuter fälldes den ut, och ännu fortare slogs den tillsammans. I stark blåst flög Lilienthal med sin apparat i vågformiga linier mot vinden med en hastighet af 10 meter i sekunden.

Sålunda har Lilienthal gifvit oss bevis på, att vi kunna flyga, men naturligtvis är det en konst som måste läras genom praktisk öfning.

Som ett äfventyrligt projekt måste den flygmaskin betraktas, som är konstruerad af amerikanaren dr David Thayer i Boston. Den skall icke endast bära människor, utan äfven kunna draga bördor. Detta monstrum har form af tre väldiga drakar. Små luftballonger skola lyfta upp apparaten och hålla den sväfvande i händelse af vindstilla. Gondolen, hvari passagerarne uppehålla sig, hänger vid re-

pet, som leder från apparaten till bördan, hvilken skall släpas genom vattnet. Gondolen kan röras upp och ned utefter detta tåg. Frågan blir nog, om det finns någon, som vågar anförtro sitt lif åt en sådan apparat.

En annan flygmaskin har framställts af den beröm- de uppfinnaren Airam Maxim. Han har icke endast lyckliggjort världen med snabbskjutande kanoner och andra skjutvapen, utan också konstruerat en flygmaskin, som söker sin like. Den består huf- vudsakligen af en mängd hvälfda draktytor, fram- ställde med hjälp af segelduk. Skelettet bildas af stålrör, som bära en plattform, hvarpå ångmaski- nen, som skall drifva flygapparaten fram, är pla- cerad, och hvarest det tillika är plats för några passagerare. Vingarna hafva en yta af tillsammans 360 kvadratmeter. Ångmaskinen är på 100 häst- krafter, och ångpannan är konstruerad som skepps- maskinernas. Som uppvärmningsmedel användes gasolin. Propellrarna, som skola drifva detta vi- dunder genom luften, äro i genomsnitt 5,50 meter.

Det första försöket visade, att fartyget verkligen kunde gå till väders genom egen kraft. Maxim vil- le först företaga ett experiment på jorden. Han sat- te sin flygmaskin på ett par skenor, som nedlagts för detta ändamål, och man anbragte en tredje ske- na öfver apparaten; den skulle förhindra, att ma- skinen gick till väders. Men så snart apparaten sattes igång, sprängde luftskeppet sina bojor och flög ett stycke i väg, hvarefter det föll ned och krossades.

Utom den här omtalade flygmaskinen har Maxim utkastat ännu ett nytt och öfverraskande projekt.

forts sid 22

Motstående sida: Envision teck- nad av konstnären Edvard Fors- ström och publicerad i "Puck" 1902



DET KÖNSTIGASTE SOM JAG SETT
UNDER ÅRET 1901
OCH FÖRRESTEM I MITTHELA LIF
FRÅN DET GRÖD OCH FRAMTIDSPERSPEKTIV.

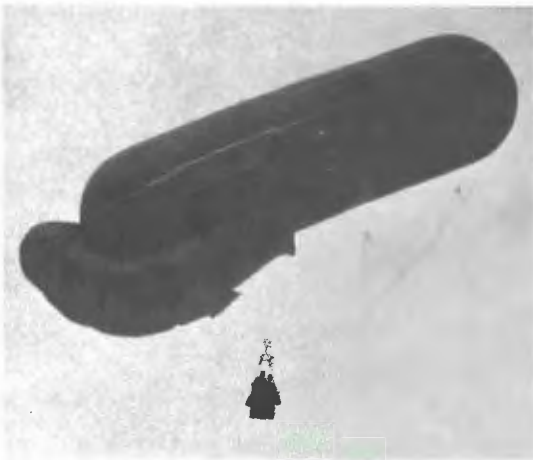
BT

Från sid 20
Att genomfara luften. . . .

Han har nyligen gjort en modell till en apparat, som säkert skall väcka det största uppseende. Det handlar nämligen om ingenting mindre än ett jätteluftskepp till krigsbruk.

Hufvudsakligen kommer det att bestå af en stor, cigarrformig ballong af en eller annan lätt metall, troligtvis aluminium. Kolossala vingar af segelduk, utspända i stålramar och anbragta på hvar sin sida af ballongen, föröka dess flyghastighet och verka i förening med styrapparaten så, att luftskeppet kan röra sig i hvilken riktning och höjd som helst. Två luftpropellrar, som drivas af dynamomaskiner, pressa fram flygapparaten. Om uppfinnarens beräkningar hålla streck, skall luftskeppet fara i väg med större hastighet än snälltågen. Under den ca 100 meter långa balongkroppen hänger en med bröstvärn försedd plattform, som är ungefär lika lång och ca 6 meter bred. På denna gondol finnas fästa en rad dynamitbomber, som efter hand kastas ned öfver fienden och sprängas, när de träffa jorden.

Man kan tänka sig, hvilken betydelse en sådan "flygande fästning" skulle kunna få i krigstid. Naturligtvis måste "apparaten" sörja för, att den håller sig sväfvande i en sådan höjd, att den icke kan träffas af gevärskulor. Synnerligen många "ventiler" få nog icke anbringas i ballongen. För kanoner är den jämförelsevis säker, då dessa icke kunna få den nödvändiga höjdriktningen.



Om ett sådant krigsluftskepp verkligen blefve byggdt, skulle det särskilt gå ut öfver fästningarna. Ty inför en fiende, som kommer ofvanifrån, hjälpa inga vallar eller grafvar, och så starka paraplyer kan man väl knappast konstruera, att de kunde motstå verkningarna af de nedfallande dynamitbomberna. Luftskeppet skulle endast kunna bekämpas med något i samma väg. Och besitter icke fienden också ett sådant stridsmedel, skall han icke kunna reda sig.

Nå, lyckligtvis för de respektive statskassorna och för de beskattade dröjer det säkerligen länge ännu, innan luftbataljer blifva en verklighet. Ännu måste man hålla sig vid jorden; och det går tillräckligt med pengar åt ändå.

Bättre skulle det vara för oss alla, om fredsvännerna, innan den tiden kommer, hade fått öfverhand, så att luftskeppen medförde konservdoser i stället för dynamit och glada turister i stället för "luftofficerare".

En resa omkring jorden med ett sådant luftskepp skulle vara en storartad lusttur. Man måste önska för uppfinnaren, att hans förslag må blifva förverkligadt på detta sätt i en icke alltför aflägsen framtid.

En verkligt brukbar flygmaskin har emellertid ännu ingen frambragt. Det är ett ständigt famlande och sökande, om man än beständigt når längre. En flygmaskin utan ballong, den må vara konstruerad på hvilket sätt som helst, är dock tyngre än luften och behöfver alltså redan en stor kraftutveckling för att höja sig i vädret. För hvarje kilo mera last måste användas större kraft. Maxims apparat är sålunda ännu endast i stånd att bära 3 människor. Därmed vilja vi dock icke säga, att den väg, Maxim och många andra ha beträdd, är hopplös.

*En svensk ballon captif för militärt bruk
från sekelskiftet*

Hämt på F3

Östbos vandringspris till underbefälskåren



Pistolskjutningen inledde "traditionsenligt" tävlingen om Östbos vandringspris.

Det andra mötet i kampen om direktör Bertil Östbos vandringspris ägde rum på F3 i slutet av februari med donatorn som intresserad åskådare. Officerskåren kunde därvid inte upprepa fjolårssegern utan blev klart slagen av underbefälskåren, som tog hem fem av de nio poäng som stod på spel.

I likhet med föregående år startade tävlingen med pistolskjutning dels mot precisionstavla, dels mot tio-ringad helfigur. Underbefäls-laget tog ledningen under precisionsserierna men under snabbelden (fem skott på femton sekunder) mot helfigur gick officerarna förbi och segrade i detta moment med 1350 poäng mot 1323 för underbefälet och 1262 för underofficerarna. Individuellt vann kapten Axel Carleson.

I handbollsturneringen gick underbefälet till seger utan poängförlust med underofficerarna på andra plats.

I den tredje och sista grenen - bridge - skaffade sig underbefälet redan i de inledande ronderna ett klart försprång, som de sedan aldrig släppte. Efter elfte och sista rondan var ställningen underbefälet 719, underofficerarna 653 och officerarna 608 poäng. Bäst "individuellt" lyckades paret rustmä-

tare Karlsson-flygtekniker Nilsson med 203 poäng. Medelpoängen blev 165.

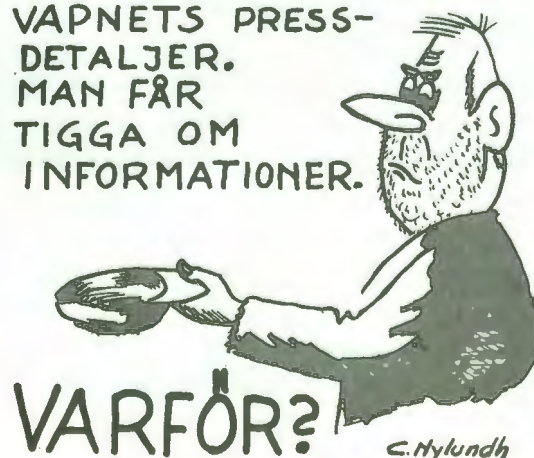
Slutresultat: Underbefälskårens lag 5 poäng, officerskårens lag 2 poäng, underofficerskårens lag 2 poäng.

Tävlingen avslutades med ärtmiddag på officersmässen, där direktör Östbo överlämnade vandringspriset till det segrande laget samt en gåva till underofficerskåren med tack för väl arrangerad tävling.

"Musselodling..." ur Den värnpliktige underofficeren



TALTRÅNGDA SOM MUSSLOR
ÄR MARINENS OCH FLYG-
VAPNETS PRESS-
DETALJER.
MAN FÅR
TIGGA OM
INFORMATIONER.



(Nr 1/64)

Från vår lilla musselodling i nr 1/64 kan vi nu rapportera en glädjande tilldragelse. Den ena musslan har öppnat sig! Och resultatet kan studeras i detta nr där inte mindre än två intressanta nyheter från flygvapnet presenteras. Det var alltså flygvapnets "pressmussla" som öppnat sig. Vi ber att få tacka major Tibell och stabsredaktör Gille för denna goda början och hoppas på ett fortsatt gott samarbete.

(Nr 2/64)

'Dr Strangelove'

Rubriken är titel på en amerikansk film som inspelats av Columbia och som är gjord efter en bok av Peter George, f d kapten i engelska flygvapnet. Bokens titel är "Two hours to doom" och den utkom på 50-talet.

Filmens handling är i stort följande:

En amerikansk flygöverste, chef för en strategisk bombflottilj, lider av kommunistkräck. Han ser kommunistiska infiltreringsförsök även i triviala vardagshändelser. Plötsligt en dag slår skräcken ut i full blom och han beordrar sina flygplan att med atombomber anfälla förutbestämda mål i Sovjet. Han sätter sin bas i alarmberedskap och isolerar den.

Man får sedan uppleva vad som händer i högkvarteret under försöken att återkalla flygplanen, hur den "heta linjen" utnyttjas och man får följa besättningen i ett av flygplanen under anflygningen och anfallat.

Filmen har kallats en tragisk komedi och gör verkligen skäl för den beteckningen. Den är mycket spännande, ger en beklämmande inblick i vad som kan hända om moderna förstörelsemedel inte hålls under betryggande kontroll men ger samtidigt åskådaren små högtidsstunder genom det utomordentliga komedispel som främst Peter Sellers presterar. Bland övriga roller kan nämnas chefen för det amerikanska flygvapnet, som utformats till en svidande vidräkning med den utrerade, stupida militarismen.

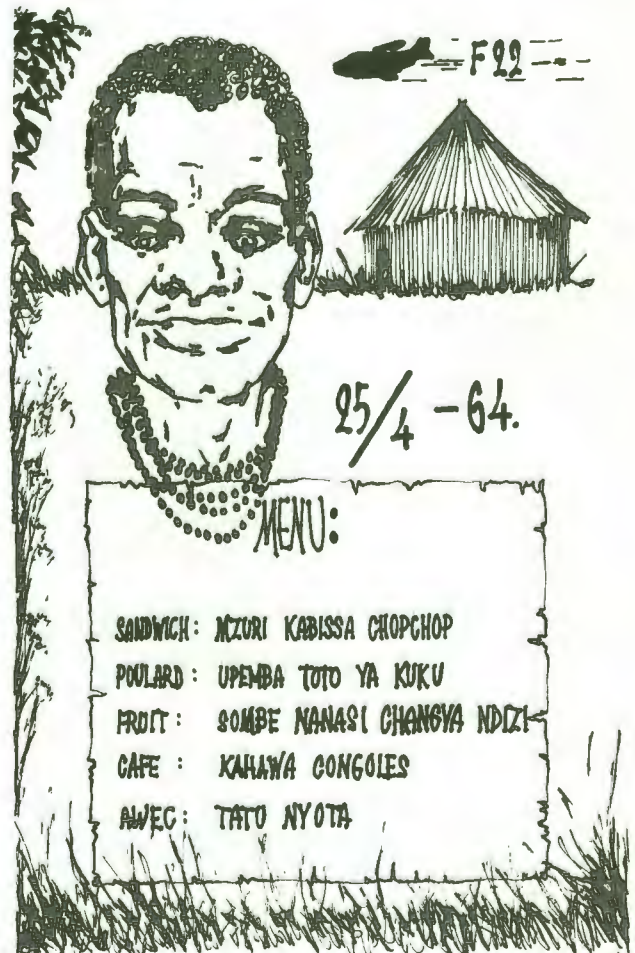
Som ren film betraktad är "Dr Strangelove" en spännande och god underhållning. Handlingen torde emellertid idag inte ha någon som helst möjlighet att bli verklighet. Med de rigorösa säkerhetsbestämmelser som existerar har en amerikansk flottiljchef inga möjligheter att starta ett privat krig. Däremot ger filmen en ruskig tankeställare om vad som kan hända om de som har tillgång till kärnvapen inte visar ett iskallt lugn vid bedömningen av ett spänt läge.

E. T.



F 22-TRÄFF

Medlemmarna av den tredje omgången av F 22 - d v s de som var nere i Kongo hösten 1962 - våren 1963 - strålade ihop på kallelse av sin förre chef, kapten Bengt Flodén, en dag i slutet av april i Stockholm. Avsikten var att minnas "en tid fylld av oförglömliga upplevelser, spännande händelser, hårt arbete och gott kamratskap" som det stod i kallelsen. Högtidstalet hölls av ambassadör Lewenhaupt. Det serverades också supé, som framgår av nedanstående meny.



ETT ÅR I LUFTEN

Läsinspirerande och som vanligt fylld med hissnande vackra bilder föreligger nu Ett år i luften 1964. Volymen inleds av generalmajor Stig Norén, som bl a med några siffror belyser flygvapnets utbyggnad åren 1926-62 och därefter analyserar flygvapnets uppgift av idag. Andra bidrag från den flygmilitära sidan behandlar System 37 Viggen, militärflygets 50-årsjubileum samt helikoptrarna inom krigsmakten.

Det sistnämnda ämnet behandlas av inte mindre än tre författare. Dels ger överste Åke Sundén en översikt av vad som hittills skett på helikopterområdet och ger även en prognos för framtiden, dels medverkar kommandörkapten Jarl Ellsén och kapten G A Hasselrot med redogörelser för marinens resp arméns helikopterverksamhet. I tabellform redovisas dessutom data för några aktuella helikoptrar.

"Tekniskt nytt - några axplock" heter vidare ett bidrag av överstelöjtnant Gösta Norrbohm, där denne presenterar något av det som sker på den internationella flygfronten. Internationell är också major Einar Tibells redogörelse för den tjugofemte flygsalongen i Paris 1963. Om X-15 - "flygplanet som också är rymdfarkost" skriver ingenjör Olle Klinker, som bl a ger en tabell över X-15-flygningarna 1959-62.

Flyghistoriskt är, som sig bör, överstelöjtnant Nils Kindbergs bidrag. Det handlar om de provflygningar som han i februari 1918 gjorde med ett av världens första tremotoriga flygplan, "Kryssaren" från AB Enoch Thulins Aeroplanfabrik i Landskrona. Hur det känns att vara flygtekniker i Västindien berättar Lennart Engeby, som redogör för de öden och äventyr som de från Sverige till Dominikanska republiken sålda fyrtiotalet "Mustangerna" upplevt sedan 1953.

Om kommunikationssatelliter, skriver ingenjör Gunnar Friberg och ingenjör Åke Håberg ger några synpunkter på raketer som hobby.



Sportflygets utveckling till allmänflyg behandlas av civilekonom Bo Nilsson i en synnerligen utförlig och klarläggande artikel med massor av faktiska uppgifter om denna gren av flyget. Vidare berättar redaktör Harald Millgård om hur en klubbflygares tillvaro kan gestalta sig.

Sist - men inte desto mindre synnerligen värdefull för alla som vill följa med i flygets utveckling "dag för dag" - bör också nämnas överste Bill Bergmans sammanställning "Ur flygets krönika 1962 och 1963".

Det överflödande rika bildmaterialet, som gör det till en sådan fröjd att bläddra i dessa årsböcker, domineras - som vanligt - av fotograferna Bo Dahlin och I Thuresson. Det bör dock noteras att också en rad andra "kamerakonstnärer" bidragit.

C.G.

Vi diskuterar - TYNGDLYFTNING

På F12, där bl a flerfaldige svenske mästaren i tyngdlyftning, Gunnar Persson, är 1. flygtekniker, finns det ett levande intresse för lyftsporten, enligt vad som framgår av detta inlägg från signaturen Nicke.

Lyftsporten har på senare år brett ut sig fantastiskt - vid det här laget har 79 nationer tyngdlyftning på programmet - och resultaten har drivits upp till nivåer, som för bara några år sedan ansågs ligga utanför mänsklig prestationsförmåga. På många håll har den blivit en grundsport med vidsträckt inflytande på all idrottsträning. Här i landet har dock kraftsporten halkat efter.

Krigsmakten borde inom sina förband kunna inspirera svensk ungdom till atletträning. Den omständigheten att tyngdlyftning som tävlingsidrott med

fördel kan bedrivas hela värmppliktsåldern 19-47 år, gör att den från ren försvarssynpunkt borde utnännas till en av krigsmaktens främsta idrotter.

Varför icke göra Flygvapnet till atleternas vapen? Beträffande tyngdlyftningens lämplighet som grundträning för all personal, i all synnerhet den flygande personalen, torde inte råda minsta tvekan.

De åtgärder, som i första hand kan nämnas för att öka träningsfrekvensen vid FV är:

- 1) Inköp av minst två godkända tävlingsstänger per flottilj.
- 2) Inredandet av lämpliga träningslokaler. (F12 har en bra lokal).
- 3) Bestämnda träningstider och tränare, så att träningen kan bedrivas riktigt och rationellt.

Betänk att en stridsflygare bör kunna behärska sin kropp under alla förhållanden, där "Hälsa, Kraft och Viljestyrka" faller utslaget vid lösandet av förelagda och oförutsedda uppgifter såväl i fred som i krig.

Skivstångsträning är ett effektivt medel, som snabbt leder till målet.

Nicke

FLYGVAPENMÄSTARE

Årets flygvapenmästare i handboll heter F 17, som just är i färd med att göra mål genom löjtnant Lind, i denna expressiva situationsbild från matchen mot F 9. Det blev seger för F 17 med siffrorna 21 - 15.



FLYGVAPENNYTT

utlyser fototävling

Fr o m detta nummer utlyser Flygvapennytt en fototävling under olika motto. Dessa anges samtidigt som resultaten av föregående tävling redovisas.

Avsikten med tävlingen är flerfaldig.

- Vi vill stimulera våra fotografer till att få upp ögonen för de motiv, den dagliga tjänsten erbjuder.
- Vi vill bygga ut FS/Press fotoarkiv med representativa, slående bilder från olika grenar av tjänsten inom flygvapnet.
- Vi vill uppmuntra dem, som sysslar med en i många fall "bortglömd" del av tjänsten.

Mottot för den första tävlingen är
"TRAFIKLEDARTJÄNSTEN"

Tävlingsbidrag skall vara redaktionen tillhanda senast 1/6 1964 och under adress: FLYGVAPENNYTT:s fototävling, FS/Press, STOCKHOLM 80.

TÄVLINGSBESTÄMMELSER

1. Tävlingen är öppen för flottiljefotografer (motsvarande) samt de som har speciella fototillstånd. Sistnämnda kategori skall i varje särskilt fall inhämta flottiljchefens (motsvarande) tillstånd att delta i tävlingen.
2. Varje deltagare äger rätt att insända obegränsat antal tävlingsbidrag.
3. Tävlingen avser i första hand svart-vitt. Om någon önskar insända tävlingsbidrag i färg skall negativ film användas.
4. Varje tävlingsbidrag skall omfatta:
 - negativ
 - 1 st kopia 9 x 12 cm
 - 2 st kopior 18 x 24 cm
 Fotograf (fullständigt namn), förband samt fototekniska data (kamera, film, expelment, ev filter, optik) skall anges.
5. FS/Press förbehåller sig rätten att behålla insända negativ och utnyttja kopior för flygvapnets presstjänst. Fotograf äger rätt att för behov, som ej rör tjänsten, tillfälligt låna eget negativ.
6. Varje tävling avser visst motto. Detta är som regel ganska kortfattat angivet och avser då mottot i sin vidaste bemärkelse. Ev begränsningar kommer i aktuella fall att klart anges.
7. Tävlingsbidrag skall vara lämpligt för publicering. Tag hänsyn till sekretessbestämmelserna.
8. Som jury fungerar CPress/FS och vid FS/Press tjänstgörande två stabsredaktörer.
9. I varje tävling utdelas ett 1. pris om 25:- kr. I övrigt kommer efter varje tävling att i Flygvapen-Nytt publiceras ett varierande antal insända bidrag, beroende på format och utförande. Varje publicerat bidrag honoreras med 15:- kr. (Omslagsbild 25:-).

