

I VILLANDE SKOGEN

I början av mars "drabbades" den flygande personalen på F15 av de årligen återkommande säkerhetsövningarna. I år förlades den tillämpade delen av säkerhetsutbildningen, dvs uteliggningen, inom flottiljens hank och stör. Snötillgången var riklig i den skogsterräng, som föreställde nedslagsplatsen efter nödut-

F 15

språng. Det var små möjligheter att skära några hållbara snöblock, varför de flesta valde att ordna sitt viloläger i en säkerhetsmaterielkoja. Vädret var inte alltför besvärande. Växlande molnighet och temperatur under 0°. De flesta "nödsrällda" sov gott under natten, och många grymtade otåligt över att då och då bli väck-



foto: john forsell

ta av de vakter, som hade ansvaret för att ingen skulle somna in alltför hårt p.g.a syrgasbrist, kolosförgiftning e.d. En

trevlig och givande övning som bekräftade tidigare vunna erfarenheter om hur man bör ordna nödbivack. ■

LAGEN OM ALLTINGS...

Torsdagen den 23 februari kl 14.00 inledes nedanstående dramatiska händelseförlopp på F15.

Då ringde Sundsvalls trafikledning till F15 och meddelade, att en C 119 Flying

foto: john forsell



Boxcar ur belgiska flygvapnet hade fått hydraulläckage och dirigerats mot F15, p.g.a att Sundsvall hade dimma. Medan samtalet pågick, började den belgiska besättningen att anropa på kanal C. Efter diverse rådbråkande på det engelska språket och en mängd repetitioner, lyckades belgarna och trafikledarna göra sig förstådda av varandra. Belgisk-engelska är svårt att tyda...

Av trafikledaren fick besättningen veta, att de skulle bli nerledda med hjälp av PAR. En minut senare gick PAR:en sönder och samtidigt kom en hastig och oväntad väderförsämring. En olycka kommer sällan ensam. Men med pejl och långväggsfyr leddes flygplanet in mot basen, och strax norr om denna fick besättningen marksikt genom en glugg i stratustäcket, som då låg på ca 120 m. Plané genom gluggen och 14.23 satte en maskin — med för F15 ovanlig storlek — hjulen på banan.

Räddningshelikoptern, som låg i beredskap i luften, fick ungefär samtidigt motorstopp på en motor och nödlandade på en tjärrn 5 km söder basen. De ombordvarande fick en trevlig promenad i en meters snö till närmaste väg 1 km från landningsplatsen. — (Det är tydligen inte bara snön som kan hopa sig... på F15.) ■

I år var det F21:s tur att arrangera FV:s mästerskapstävlingar i vinteridrott. Redan på nyåret började planeringen. Överstelöjtnant *Erdman Smitt* utsågs till tävlingsledare.

FVM I VINTERIDROTT

Tidsplaneringen gav sig ganska självt. Mars är vår vackraste månad här uppe i Norrbotten och där fanns bara dagarna 8/3—10/3, hårt inklämda mellan MB ÖN vinterfälttjänstövning, som pågick till 7/3 och flottiljens egen luftmålsskjutning, som började 14/3.

Måndagens soliga förmiddagsväder förbyttes i dimma och ett väderomslag, som började råa på snötäckret. Trots att solen åter visade sig på tisdagseftermiddagen ingav det starkt moddiga väglaget betänkligheter inför första tävlingsdagen.

VINTERFÄLT TÄVLAN 8/3

Under natten fick vi ett par köldgrader, som stabiliserade situationen. Morgonsolen gick upp i ett svagt töcken, som höll tillbaka en del av dess goda värme. Det artade sig till en bra början. Vid 8-tiden var preludierna vid Kallax så långt komna att första busslasten tävlande kunde avgå. Och sedan följde de andra efterhand med kurs på Pitetrakten. Halvannan mil sydväst om stadens centrum ligger Rismyrliden, dit skjutningen och startplatsen förlagts.

På lidens slänt mot sydsydväst låg de tre skjutstationerna för lag om tio man i varje. Före dessa fanns en inskjutningsstation, där man fick pröva sina vapen.

Målen vid första stationen utgjordes av en helfigur och en hund i profil på 135 m avstånd, vilka skulle bekämpas på 15 sek.

Andra stationen hade en förminskad helfigur och en halv hund i front på 80 m avstånd, tid 20 sek.

Till sist uppdykande och försvinnande en helfigur, närstrid och en tredjedelsfigur på 115 resp. 130 m avstånd, vilka visades 8 sek vardera. Skjutställningarna var resp liggande, knästående samt vid sista stationen stående mot helfiguren och liggande mot tredjedelen.

● Att döma av resultaten och den allmänna åsikten bland skyttarna får skjutningen anses ha varit relativt svår. De bästa resultaten erhöll flottiljopolis *Ulf Johansson* F4 med 25 träff, kapten *Lars Junggren* F7 24 träff och rustmästare *Elis Karlsson* F13 23 träff — av 30 möjliga.



foto: thore olson

Så kom punktorienteringen. I finter och bukter, upp på bergen och ner i skogen gick spåret och tio tillfällen att kolla besticker och sticka rätt bjöds man på vägen. Efter hand som tiden gick tunnade solen ut sin slöja och gav så mycket den orkade så här en marsdag i Övre Norrland. I skogen höll väl spåret men på bergknallar och i gläntor ville inte stavfäster svara för stakning. Det blev så stora variationer på föret, att den valla, som till äventyrs var kvar, bara skänkte bitvis glädje. Och blötast var spåret de sista kilometrarna in mot målet — Storfors Idrottsplan — någon kilometer söder bron där E 4-an passerar Piteälven. Ingen av de 96 startande bröt loppet inen många hade fått kämpa hårt. Trots detta var löparna allmänt glada efter loppet främst beroende på det sköna vädret och det vackra spåret. Banläggaren, fotografen Thore Olson, fick många rosor.

● De bästa resultaten på punktorienteringen var 1:e flygplanmästare *Tore Jonsson* F16, 18 mm, meteorolog *Rune Lindström* F21, 19 mm, och meteorolog *Edvard Karlsson* FS, 20 mm fel.

De 15 kilometrarna avverkades bäst av överfurir *Nore Westin* F21 1.15.01, flottiljopolis *Per Hassis* F21, 1.17.45 och flottiljopolis *Edvin Björling* F4, 1.23.06.

Aldre oldboys:

1:a Rustm Bertil Eriksson, F13	146,3 p
2:a Kn Lars Junggren, F9	151,4 ..
3:a Fanj Sven Hasselberg, F13	153,2 ..

Yngre oldboys:

FV-mästare 1.fplm Tore Jonsson, F16	131,6 p
2:a Fljpol Ulf Johansson, F4	135,4 ..
3:a 1.fte Arne Höög, F13	142,0 ..

Seniorer:

1:a Met Rune Lindström, F21	132,3 p
2:a Öfu Nore Westin, F21	144,2 ..
3:a Met Edvard Karlsson, FS	147,9 ..

Juniorer:

1:a Fältf Rune Hjortling, F12	173,1 p
2:a Asp Lars Göthe, F5	182,5 ..
3:a Asp Göran Hansson, F5	187,5 ..

STAFETT 3×10 KM

Morgonen den 9/3 var disig och grå. Inga köldgrader. Gårdagens vackra väder hade skämt bort oss. Men så började vinden friska i och molntäckret spricka upp. Redan vid 10-tiden hade dimmolnen skingrats vid Skidfrämjandets anläggning i anslutning till lulebornas slalombacke i Måttsundsterrängen. Dit hade start och målplatsen förlagts. Vid starten kl. 1030 fanns bara ett diffust dis kvar och all var bäddat för ett lopp i varm snö. Spåret rapporterades dock vara fast och med gott stavfäste.

På utsatt starttid gick ett färgglatt startfält ut i spåret. Det var 20 lag som startade på ett öppet fält nedanför slalombacken. Täten togs av flygtekniker

Lennart Jönsson, F12 tätt följd av 1:e flygtekniker Adolf Wiklund, F4 lag 2 och flottiljpolis Per Hassis, F21 lag 1.

Varje sträcka kördes i två 5 kilometersvarv runt Måttsundsberget i en relativt krävande bana. Vid högsta punkten på banan fanns en tidskontroll, som rapporterade 2,5 kilometertiderna. Den relativt stora åskådarskaran fick på så vis en mycket god bild av loppet. Även denna dag var svårigheterna med vallningen påtagliga. Första rapporten omtalade att samma löpare fortfarande höll tåten och detta förhållande bestod även vid varvningen efter 5 km. Där tog Hassis, F21 ledningen men snart kom Wiklund, F4 och gav sitt lag en ledning med 20 sek vid första växlingen före F21 och F12, som kom tätt anslutna. Denna rätgrupp hade dragit ifrån det övriga fältet med drygt 2 min till flygtekniker Jan Nordin, F4 lag 1 och ytterligare halvannan min till F5:s lag 1 och 2, aspiranten Göran Hansson resp fältflygareleven Olle Eriksson.

erna Nore Westin F21 och Ivan Jordal F4 och efterhand som rapporterna gav en ökande ledning för F21-laget minskade den spänning, som loppets två första sträckor bjudit på.

Som tredje lag kom F4 lag 1 och först därefter kom två lag, där en kamp utspelades vid målskycket, F5:s lag 1 och F15:s lag 1.

SKIDLÖPNING 15 KM

Morgonen den 10/3 hade vi ett par tre minusgrader. Meteorologen spådde att vi skulle slippa dagsmeja på förmiddagen. Vid starten provade löparna vallningen

De tre bästa lagens tider blev:

	10 km	20 km	30 km
F21 lag 1	37.40	1.15.45	1.52.07
F4 lag 2	37.20	1.16.56	1.59.27
F4 lag 1	39.51	1.22.58	2.05.07

och det såg ut att kunna bli ett snabbt lopp. 08.10 gick första start och sedan gick de nära 100 deltagarna ut med 30 sek mellanrum.

Banan gick i huvudsak i samma spår som stafetten dagen innan men med en utökning av 2,5 km. Den bjöd på såväl konditionskrävande stigning i början som på snabba utförlöpor för de teknikstarka i slutet.

Fältet blev i högsta grad blandat. Innan alla hade startat hann flera löpare varva efter sina första 7,5 km. Ett flertal av favoriterna hade fått höga startnummer, vilket medförde många ommöbleringar i resultatstegarna in i det sista.

Den köldknäpp, som natten givit, hade gjort spåret hårt och speciellt i utförsbacken i slutet av varvet blev farten för svår för många och orsakade skidbrott för några. Men blott ett fåtal av de startande tvingades bryta loppet.

Äldre oldboys:

1:a 1fte Adolf Wiklund, F4	52.50
2:a 1fte Georg Molin, F4	55.56
3:a Fljpol Per Sjödin, F21	1.00.09

Yngre oldboys:

1:a Fljpol Per Hassis, F21	51.44
2:a Fljpol Ulf Johansson, F4	53.56
3:a 1.fplm Tore Jonsson, F16	55.12

Seniorer:

FV-mästare Öfu Nore Westin, F21	48.34
2:a Öfu Ivar Jordal, F4	54.28
3:a Fte Lennart Jönsson, F12	54.49

Juniorer:

1:a Vpl Sören Burman, F21	50.20
2:a Asp Göran Hansson, F5	54.02
3:a Vpl Lars Hedlund, F3	57.14

Förbanden i lagträvlingen är indelade i tre grupper, där de två bästa i grupp 2 och 3 flyttas upp till grupp 1 resp 2, varvid de två förband i dessa grupper, som erhållit lägsta poäng flyttas ner till närmast lägre grupp.

De tre bästa i dessa grupper blev:

Plac	Förband	Poäng			
		8/3	9/3	10/3	Totalt
Grupp 1					
1:a	F21	94	0	38	132
2:a	F4	117	3	41	161
3:a	F15	132	12	140	284
Grupp 2					
1:a	F5	155	9	129	293
2:a	F9	148	39	254	441
3:a	F12	252	21	184	457
Grupp 3					
1:a	F16	294	27	212	533
2:a	F11	331	42	333	706
3:a	F18	312	51	360	723



Ack... skida ho' slinter i bukten a finter...

foto: thore olsson

● Tåtstriden övertogs för F4 lag 2 av flottiljpolisen Ulf Johansson och för F21 lag 1 av vpl Sören Burman och deras kamp kom att fånga en stor del av intresset under de två följande varven före sista växlingen. Den goda prestation, som F12 startman flygteknikern Lennart Jönsson gjorde, kunde icke fullföljas utan tåtstriden blev en duell mellan F4 och F21 och denna duett drog ytterligare ifrån det övriga fältet.

Efter första varvet hade Burman tagit in F4:s försprång och strax därefter passerade han Johansson och gav på det andra varvet F21 en ledning på en dryg minut. Tåtlagens slutmän var överfuri-

AROS PÅ INVIT

Buss på F16! Så löd fältropet bland Uppsala-studenterna — för att nu inte tala om alla söta studentskor — tisdagen den 14 mars. Och så stormade ca 350 akademiker, somliga med barn och blomma i vårsolens glans, in på flottillen för att bevittna den grandiosa flygdag som AROS tagit initiativet till. AROS är, som vi alla vet som läst artikeln i förra numret, akademikersektionen av reservofficerssällskapet i Uppsala.

Från S:t Eriks torg bussades studenterna ut till F16, där man samlades vid 14-tiden efter att ha fått ett program i nypan av flottiljvakten. Ett program som blev rena värdepapperet — för på numren utlottades fria flygturer!

CF16, överste *Björn A:son Hedberg*, hälsade studenterna välkomna prick 14.15 med ett kärnfriskt kort anförande. Och så kunde spelet börja. Löjtnant

F 16

Bengt Paulsson startade uppvisningen med sin "Tunna", som han rollade och loopade med den äran. Så var det dags för en tre-grupp "Drakar" med kapten *Hans Hagman* som "etta". Mest effektfull blev förstås den "split up" gruppen excellerade i mitt ovan studenternas huvuden. Farten, ca 1.000 "knutar", imponerade syn- och hörbarligen...



foto: nils andersson

● Den vårglänsande skönheten Draken (fpl 35 C) röntte stor uppmärksamhet under akademikerinvasionen på F16 och på bilden ses Marie-Louise Wallenberg (fröken och fil stud vid Göteborgs nation) behagfullt nedsjunken i sittbrunnen medan väninnan Charistina Winberg (fröken och studerande från Uppsala) sänder nyfikna kastanjblickar lite så där från ovan. ■ ■ Kadett Hans Erling lyckas också vara intresserad av skönheten... ■

Livbåtsövning i simhallen lockade se'n hundratals skådelystna studenter, som såg kadett *Tommy Bandholz* "hoppa" med fallskärm för att sedan klara livhanken i det våta med den uppblåsbara gummilivbåt han förde med sig — tillsammans med all övrig utrustning, nödradio och andra agremanger.

Sist och slutligen och roligast blev det för de lyckligen lottade studenter som

fick en flygtur med Sk 16. Tjugotalet studenter och studentskor fick klä ut sig till flygare och se studerkammaren från ovan.

En fullträff, kunde initiativtagaren *Rolf Jonsson* i AROS summera efter studentbesöket. Och ett effektfullt återgåldande av det besök på Fysikum som flygkadetterna fick göra för en tid sedan. ■

OLA

BERÖMVÄRDA INSATSER

Fänrik *Torgny Holmberg*, F13, och flottiljpolis *Hans Carlsson*, F3, har båda belönats med 500:— kr av Skandiakoncer- nen för berömvärda insatser i samband med branden på F3:s officersmäss i november 1966. De räddade nämligen fyra grupper Döderhultsfigurer (de ovärderliga träskulpturerna).

Flottiljpolis Carlsson, som ledde släckningsarbetet med F3 brandstyrka, kände inte närmare till lokaliteterna inne på officersmässen. Fänrik Holmberg, som var på tillfälligt besök på F3, var dock väl förtrogen med mässen och visste väl Döderhultsgruppernas placering. — När elden vid ett tillfälle salnat gick flottiljpolis Carlsson, iklädd rökdykarutrustning och med ett rep om midjan, omvärd av tjock rök och mörker, in i mässbyggnaden. Fänrik Holmberg dirigerade så flottiljpolisen medelst tillrop och ryck i linan fram till den plats där Döderhultsgrupperna förvarades.

En utmärkt insats — väl värd sin belöning. ■



Fänrik
Torgny Holmberg
F13



Flottiljpolis
Hans Carlsson
F3

ETT 50-ÅRSMINNE

År 1911 tog förberedelserna för ett militärt flyg fastare form. I juli 1912 hade det första svenska flygförbandet etablerats vid Axvall i Västergötland, för att året därefter flyttas till Malmen. Det fick namnet Kungl Fälttelegrafkårens flygavdelning. Namnet var inte så omotiverat som kanske kan tyckas av fälttele-

och flygväsendet. Han blev fjärde svensk som erövrade internationellt diplom som förare av friballong, vilket skedde 1905. På egen bekostnad genomgick han flygskolan i Douai i Frankrike och avlade sina certifikat med en Beföringsmärkning den 10

F 3

självklart att han skulle bli den nyupp- satta flygavdelningens första chef.

Med outtröttlig energi verkade kapten Hamilton för utvecklingen av detta embryo till ett svenskt flygvapen. Under första världskriget ägnade han ett enormt arbete åt att anskaffa och modernisera den svenska arméns tyvärr alltför bräckliga flygmateriel i krigsdugligt skick.