

Parissalongen 1963:

FLYGUPPVISNINGARNA

År 1909 inleddes den långa raden av internationella flygsalonger i Paris. Ursprungligen inrymdes den i Grand Palais vid Champs-Élysées. Men varje utställning blev väsentligt större än den föregående och från och med 1953 förlades flygsalongen till storflygplatsen Le Bourget utanför Paris. Där disponerades större områden för den alltmer expanderande flygindustrins krav på utställningsutrymme samtidigt som flyguppvisningar kunde genomföras i en lämplig miljö. Den vartannat år återkommande flygsalongen på Le Bourget har numera blivit Västvärldens största flygexposé.

Årets utställning och flyguppvisningar var de hittills största genom åren. I den statiska utställningen deltog i det närmaste 400 utställare. Flygsalongen öppnades 7/6 och avslutades 16/6. Flyguppvisningarna genomfördes huvudsakligen under de två sista utställningsdagarna



Ovan: Franska VTOL-planet Balsac stillastående i luften.

(lördag - söndag). Presentation av deltagande flygplantyper ägde rum på lördagen medan förbandsuppvisningar i huvudsak genomfördes under söndagen. Programmet i övrigt hade för varje dag en viss inriktning för att tillgodose olika intressenter och specialister. Där fanns bl a speciella "dagar" för flygmedicin, elektronik, sportflyg, rymdflyg, helikopterflyg och t o m en frimärksamlarnas dag!

Flyguppvisningarna pågick åtta resp tio tim under lördag och söndag. Programmet var mycket omfattande och innehöll åtskilliga varianter av den moderna flygteknikens nyaste alster. Under lördagen presenterades en mängd typer i 90 programpunkter medan söndagsprogrammet upp-

Flyglinjens stabekurs vid Militärhögskolan besökte under en studieresa bl a Flygsalongen i Paris. Två elever redovisar här sina intryck av flyguppvisningarna och den statiska utställningen.

tog inte mindre än 110 punkter, varit ingått flera förbandsuppvisningar. Söndagen var också den stora publikdagen.

Det kanske mest bestående intrycket från uppvisningarna var flygplanfabrikanternas tydliga strävan att demonstrera korta start- och landningssträckor. STOL-flygplan fanns representerade bland de flesta flygplantyper och för de mest olikartade användningsområden. I sin mest extrema form, vertikal start och landning (VTOL) tilldrog sig den franska Balzac och den engelska Hawker P 1127 naturligt nog huvudintresset.

Vad som därutöver allmänt kan konstateras är den stora allsidighet, som presentationen av flygplan och helikoptrar redovisade. Där fanns luftfarkoster för de mest skilda användningsområden. Transport- och passagerarflygplan av högst olika storlekar och för vitt skilda ändamål; helikoptrar från en-mans minihelikopter till en jätte med ca 10 tons lyftkraft; krigsflygplan för alla tänkbara uppgifter; sport- och affärsflygplan m m.

Den stora mängden småflygplan för klubb- eller privatbruk visar tydligt flygindustrins ökade intresse för detta område. Samtidigt måste man konstatera att underlaget för spridning av dylika småflygplan måste vara under stark expansion. Uppvisningen av en mängd sport- och affärsflygplan upptog flera timmar av det digra flygprogrammet.

HETEROGEN SAMLING HELIKOPTRAR

Presentationen av helikoptrar avslöjade en heterogen samling typer för vitt skilda uppgifter. Flertalet helikoptertillverkare i USA,

Nedan: Linjesköna Mystère 20 i luften.



Storbritannien, Västtyskland, Frankrike och Italien var representerade med flera olika typer. Den tyska en-manshelikoptern Do 32, enligt reklamen avsedd för övervaknings-, spänings- och diverse hjälpuppgifter, väckte stor uppmärksamhet. Den har små dimensioner, startvikt 270 kg, enkelt utförande och vad man kunde se goda flygegenskaper. Helikoptern kunde transporteras nedmonterad i specialvagn efter en personbil och på 5 min göras fullt flygklar med släpvagnen som startplattform.

En 5-grupp Westland-helikoptrar demonstrerade en hel skala av helikoptertyper för olika ändamål och med de mest imponerande flygegenskaper. Åtta Alouette II utförde en veritabel krigsdans över flygfältet där bl a god manöverförmåga och fin plattshållning visades och ytterligare accentuerad genom utsläpp av rök i trikolorens alla färger. Speciellt intresse väckte också den tysk-amerikanska mastodonten Weserflugz-Sikorsky (WF-S 64) Skycrane, en tvåmotorig tung helikopter med lyftkraft omkring 10 ton och maxfart ca 200 km/tim. Vid uppvisningen flög den omkring med en lastbil av "långtradartyp" upphängd nära flygkroppen. Man insåg ganska fort att både dess utformning och lyftmöjligheter gjorde i hög grad skäl för namnet.

TRANSPORT- OCH PASSAGERARFLYGPLAN

Det stora antalet i det närmaste likvärdiga flygplantyper inom detta område vittnar om en hård konkurrens. Särskilt uppmärksammades de många lätta passagerarflygplanen i 10-20 personersklassen. Bland dem som demonstrerades på Le Bourget tilldrog sig nog DH 125 och Mystère 20 den största uppmärksamheten, inte minst genom den goda manöverförmågan, som i flera avseenden påminde om ett jaktflygplans. Mystère 20 utförde bl a en mycket brant stigning efter lättning och utförde dessutom en roll på relativt låg höjd.

Från militär synpunkt tilldrog sig de många flermotoriga transportflygplanen stort intresse. De mest varierande och imponerande egenskaper avslöjades för Åskådaren. Franskt-tyskt samarbete har lett fram till ett allsidigt transportflygplan, C-160 Transall, som gjorde sin första flygning i februari 1963. Vid uppvisningarna startade en rote - en tysk och en franskbyggd - Transall. Stor lastkapacitet - 80 utrustade soldater eller 15 ton



Ovan: Bell Aero Systems "Rocket Belt" - kanske framtidens cykel?

last, goda flygegenskaper samt begränsad start- och landningssträcka tycktes vara utmärkande drag.

Det verkliga STOL-transportflygplanet befanns vara Brequet 941. Startsträckan - med last av tre jeepar - var ca 150 m. Demonstrationen i luften tog bl a sikte på att framhäva god manöverförmåga vid låga farter. Landning och utrullning på mindre än 100 m, urlastning av jeeparna och förnyad start inom 1½ min visar



Ovan: Avro Vulcan stiger brant efter start.

hur långt man nått för att tillgodose högt ställda militära krav. De goda lågfartsegenskaperna har tydligen väl kombinerats med en relativt hög marschfart - enligt reklamen 450 km/tim. Ett verkligt praktnummer var att se den tunga C 130 Hercules lätt efter omkring 100 m rullsträcka och därefter fortsätta i en ytterst brant stigning - ett elegant publiknummer även om säkerligen mången funderade över om bränslet ombord skulle räcka för 5-minutersuppvisningen.



Ovan: J 35 Draken tilldrog sig stort intresse.

Av de engelaka V-bombflygplanen Victors och Vulcans uppvisning tilldrog sig Vulcan den största uppmärksamheten. Snäva svängar, väl uttagna gungor med i det närmaste halvrollsmanövrer gjorde, att uppvisningen mera påminde om ett jaktplans än om ett tungt bombplans uppvisning. Av fyra då befintliga prototyper av Mirage IV visades tre i luften över Le Bourget. Det allmänna intrycket blev närmast att Mirage IV i flera avseenden påminner om Mirage III främst vad utseende och flygegenskaper beträffar.

Bland de modernaste jaktflygplanen imponerade särskilt uppvisningen med en belgiskbyggd F 104 G. Accelerationsförmågan i starten var synnerligen god. En "touch-and-go" direkt åtföljd av roll på mycket låg höjd under brant stigning och med landstället ute var ett exempel på effektiv manöver i en mycket skickligt genomförd uppvisning. Trots hög vingbelastning visades prov på god svängförmåga såväl vid hög som låg fart. Även hög rollhastighet jämförbar med Drakens demonstrerades.

För en svensk iakttagare var en jämförelse mellan Mirage III och vår J 35 av speciellt intresse. Mirage III avslöjade i samband med uppvisningen såväl god prestanda som flygegenskaper vid flygning på låg höjd och inom varierande fartområden - sannolikt i allt väsentligt jämförbara med Drakens. Rollhastigheten var dock betydligt underlägsen 35-ans. I övrigt lämnade de båda flygplantyperna i stort likvärdiga intryck. Mirage III:s goda stigegenskaper kan avsevärt förbättras genom användning av raketmotorer vilket på ett mycket effektivt sätt demonstrerades över Le Bourget.

Efter förbiflygning på låg höjd och med måttlig fart tändes raketmotorn och flygplanet försvann i brant stigning utanför åskådarens åsyn.

Det 20 ton tunga amerikanska jakt/attackplanet F 105 Thunderchief demonstrerades i 5-grupp. Gruppen, som endast visades på lördagen, var vid uppvisningen under direktflygning från USA till Västtyskland efter lufttankning över Atlanten - ingen dålig prestation att flyga ansluten formering inför publik efter en sådan "anflygning"!

Det 2-motoriga amerikanska spanings- och övervakningsflygplanet Mohawk (maxfart 510 km/tim) utförde en av de elegantaste uppvisningarna i den individuella presentationen. Mohawk lätta- de efter ca 300 m och steg därefter brant till omkring 200 m varpå en avancerad uppvisning inleddes med bl a hjulning som specialitet. Flygplanet verkade mycket vändbart och av de avancerade manövrerna på låg höjd kunde man ana goda flygegenskaper och skicklig förare! Rullsträckan efter landning om mindre än 100 m imponerade likaså.

Under söndagen demonstrerades avancerad förbandsflygning av enheter från flera länder. Mycket eleganta uppvisningar i stora förband, sju resp nio flygplan, utfördes av grekiska resp italienska flygvapenförband. Den i särklass "fränaste" uppvisningen utförde dock de amerikanska "Thunderbirds" - sex F 100. Med all önskvärd tydlighet framgick att gruppen var specialutbildad för precisionsartad "cirkusflygning", där rök- och ljudeffekter utnyttjades till fullo.

Den svenska 35-gruppens uppvisning var av hög klass, men missgynnades i någon mån av rådande vädersituation, varför programmets genomförande inte till alla delar fick den effekt, som väntats med ledning av de prestationer som visats i samband med träning på hemmaplan. Precision och god plattshållning var utmärkande drag i det svenska flygprogrammet. Någon direkt jämförelse med annan uppvisningsgrupp är svår att göra eftersom J 35 var det enda delatjaktflygplan som uppvisades i förband.

Långt innan de sista ljuden av jetmotorer och efterbrännkammare tonat bort hade stora skaror av kvartsmiljonpubliken sett tillräckligt och påbörjat återfärden mot Paris och andra delar av världen. Även den mest kräsne hade säkert fått sitt lystmäte på flyguppvisning och demonstrationer. För fackmannen gällde det nu att samla intrycken och fundera över vad som stod att lära av besöket - för åskådaren i allmänhet var besöket vid en jätteshow med tekniskt komplicerade och i många avseenden märkliga transportmedel till ända. Båda parter torde dock kunna konstatera, att flygdagarna på Le Bourget 1963 efterlämnade ett märktigt och i flera avseenden imponerande intryck av hur lågt flygteknik och flygkonst nått.

SVEN KAMSEN

Parissalongen 1963:

Statiska utställningen

Utställningen rymdes i sex stora hallar. Utanför dessa fanns ett stort uppställningsområde för flygplan, robotar och övrig skrymmande materiel. 400 utställare från 17 länder visade många av världens mest avancerade flygplan och robotar samt därtill hörande utrustning såsom "svarta lådor", navigeringshjälpmedel, säkerhetsmateriel, vapen m m. Överskådligheten var god. Föremålen kompletterades med instruktiva bildserier och i många fall filmer.

Utställningen gav klart besked om det intresse som finns för transportflyget runt om i världen. Utvecklingen har gått mot allt större lastkapacitet, bättre start- och landningsprestanda samt hög marschfart. Annärkningsvärt är också det samarbete som kommit till stånd mellan industrier i olika länder, främst England, Frankrike, Västtyskland och USA. Bland uppmärksammade transportflygplan kan nämnas det franskbyggda Brequet 941 med sina karakteristiska korta vingar, Lockheed Hercules samt det i Västtyskland byggda Transall.

En omfattande uppsättning helikoptrar visades på utställningen. På detta område har en avsevärd breddning ägt rum från enmanshelikoptrar av typ Dornier Do 32 till tunga helikoptrar av typ Sikorsky Skycrane med en lastkapacitet på upp till 8 ton.

De lätta sportplanen presenterades i ett stort antal modeller. Dessa kännetecknades av goda flygprestanda, god komfort samt riklig instrumentering och navigeringsutrustning. Som ett exempel på denna flygplantyp kan nämnas det franska planet "Antilope", 5-sitsigt med en marschfart på 500 km/tim.

Passagerarplanet för upp till 40 personer visades av flera industrier. I denna storleksgrupp kan som exempel nämnas Mystère 20 med en marschfart på 850 km/tim.

Av de största flygplantyperna på civilflygets område tilldrog sig projektet Concorde särskild uppmärksamhet. Den ca 4 m långa modellen av flygplanet utgjorde en effektiv blickpunkt i den största utställningshallen. Projektet, som bygger på ett intimt samarbete mellan British Aircraft Corporation och Sud Aviation, beräknas vara färdigutvecklat i slutet av 60-talet. Den första provflygningen äger troligen rum 1966. Med en marschfart på



Drakenflygare i Paris: fr v löjtnanterna Torbjörn Thorén, Max Karlberg, Dag Hemberg, major Tore Persson, löjtnant Sven Enlund och 1. fältflygare Stellan Olsson.

M 2 blir flygtiden över Atlanten endast tre timmar. Trots att projektet mötts med en viss skepsis från olika håll bl a med hänsyn till de mycket stora kostnaderna har enligt uppgift två flygföretag redan nu beställt flygplan. Flygplanets längd blir 51,8 m, spännvidd 23,8 m. Startvikten kommer att ligga mellan 100 och 119 ton. Bästa flyghöjden blir 18 000 m och den nyttiga lasten ca 9,5 ton vid en flygsträcka på 6 000 km. Passagerarversionen skall kunna ta 100 passagerare.

Forts. på nästa sida.

Bland militärplanen väckte helt naturligt de franskbyggda det största intresset. J 35 Draken hade fått en central uppställningsplats och tilldrog sig stor uppmärksamhet.

Vad gäller luftvärnsrobotar visades inga större nyheter. Bland de robotar som presenterades kan nämnas Bloodhound 2, Thunderbird 2, Hawk och Tigeroot. De förbättringar som främst åstadkommits rör den elektroniska utrustningen och radarsystemen. Vid tillverkningen av Hawk för NATO:s räkning har en långt driven decentralisering ägt rum till olika industrier i Västeuropa.

Nord Aviation uppvisade ett omfattande robotprogram med bl a attackrobotarna As 20, As 30 och pansarvärnsroboten AS 12. Pansarvärnsrobotens verkan visades i en film där skjutning mot pansrade mål demonstrerades.

Flera utställare från olika länder presenterade det senaste i flygmotorer. Utvecklingen har gått mot motorer av typen "by-pass" och mot allt större dragkraft. Som ett exempel på en modern motor av denna typ kan nämnas Rolls Royce Conway som har beställts till bl a passagerarflygplanet Vickers V.C. 10. Denna motor har en dragkraft på 9 500 kp. Svensk Flygmotor visade en modell av den för Viggen planerade ombyggda RM 8 motorn.

På elektronikens område har utvecklingen gått mycket snabbt. "Svarta lådor" presenterades i ett stort antal av olika utställare. Transistorer har kommit till allt större användning. En strävan syns också vara att bygga enheterna så, att de snabbt kan bytas ut. Stora framsteg har också gjorts när det gäller att göra utrustningen funktionsäker på höga flyghöjder och vid höga temperaturer.

På flygsäkerhets- och flygnavigationsområdet visades ett stort antal nyheter. Här kan bl a nämnas Decoas självregistrerande flyglogg som i varje ögonblick anger flygplanets läge i förhållande till navigeringssystemets sändarstationer på marken. I Nord Aviations paviljong presenterades på ett för den oinvigde lättfattligt sätt, vad en flygförare har att göra vid en landning där modern navigeringsutrustning kommer till användning. En instruktiv demonstration som lockade många åskådare.

Personlig flygutrustning visades i flera pa-



Uppifrån och ned: Mirage III-B, skolversion av det franska Mirage-jaktplanet. Spaningsplanet Grumman Mohawk. STOL-planet Breguet 941. Främre lastporten på fransk-tyska Transall.

viljonger, te flygdräkter, fallekärmar, flyghjälm. En engelsk livräddningsflotte väckte stort intresse. Den har en längd av 9 m och en bredd av 1,4 m och kan bära minst 10 nödställda. Flotten är helt täckt samt utrustad med radiosändare och nödproviant. Den väger endast 80 kg. Även mindre livräddningsflottor av motsvarande konstruktioner förekom.

I SAAB:s utställning lämnades en allmän redogörelse för företagets program i stort samt dessutom en kortfattad presentation av projektet Viggen. Vidare visades en fullskalemodell av en kabin till skolplanet SAAB 105.

Svensk Flygmotor visade, utöver modellen av RM 8 motorn, en ramjetmotor samt en sammanfattning av företagets arbetsprogram i stort. L M Eriksson, den tredje svenska utställaren, förevisade utrustning för telekommunikationer.

Rymdutställningen fanns i två speciella utställningshallar. Största intresset tilldrog sig astronauten Shirras rymdkapsel, där ständigt åskådare väntade i långa köer för en snabb titt in i den av instrument välfyllda kapseln. I den amerikanska avdelningen av rymdutställningen gavs en omfattande översikt av rymdforskningen av i dag samt hur den kommer att gestalta sig i den närmaste framtiden. Bl a visades kommunikationssatelliter, väderleksballonger samt modeller av större rymdkapslar för kommande rymdfärder. I en film demonstrerades hur man tänker sig en resa till månen skall kunna genomföras. I en bildserie presenterades den raket som skall användas vid kommande rymdfärder: Saturn V. Den får en längd av 110 m och en maximal dragkraft på inte mindre än 3 380 ton. I den franska avdelningen av rymdutställningen gavs en överskådlig demonstration av fransk rymdforskning av i dag samt planerad verksamhet. Bl a visades en fullskalemodell av en raket avsedd att användas vid uppskjutning av satelliter.

Som en sammanfattning av intrycken från flygutställningen kan följande noteras:

Någon påtaglig vidareutveckling av luftvärnsrobotsystemen har inte skett. Jaktplanet torde under den närmast överskådliga tiden stå kvar som huvudkomponent i luftförsvaret, där luftvärnsroboten utgör ett viktigt komplement främst inom områden, där jaktflyg har svårt att verka.

Intresset för flygplan med VTOL-egenskaper har resulterat i flygplan av typen Balsac och Hawker P 1127. Å andra sidan märks en påtaglig strävan att ge "konventionella" stridflygplan så kort start- och landningssträcka som möjligt.

En snabb utveckling av transport- och helikopterflyget har skett. Främst har lastförmågan samt start- och landningsegenskaperna förbättrats.

En intensiv forskning pågår på det elektroniska området där transistorer kommer till allt större användning. ERLAND VINBERG

*

Rapport från "Flygvapenfilialen" i Tunis

Flygskolan i Tunis är "still going strong" berättar skolechefen Arne Andersson i denna artikel för FLYGVAPENNYTT. Det är nu snart tre år sedan svenskarna kom till Tunisien. I oktober går deras kontrakt ut, men sex av de tio kommer att stanna ytterligare ett år i Afrika. -

Nedan: Arne Andersson vid spakarna i en tunisisk Safir.



Jag satt för en stund sedan och bläddrade i en turistresebroschyr över resor till Nordafrika och läste bl a: "Vill Du ha garantier för god värme? Vill Du pröva på Afrikas värme och sol, Medelhavets ständigt varma vatten etc etc.

- Res då till Tunisien, det är landet där vädret aldrig klickar, där ordet regnförsäkring är okänt." - Allt det där är nog riktigt och bra för det mesta, men i år har beskrivningen verkligen slagit slint. Vi har haft ovanligt kyligt väder, och solen lyser ofta enbart med sin frånvaro. De ganska talrika inakkränkningarna i flygtjänsten p g a vädret tar vi emellertid med jämmod och gläds i stället över meteorologens bulletiner om det vackra vädret i Sverige. Det kan Ni behöva - som oavvärling till det gamla vanliga vädret.

Här i Tunis har verksamheten framkridit planerligt. Vi utexaminerar som tidigare två kullar flygelever per år. Den senaste fick för en kort tid sedan göra sin rundflygning till de mellersta och södra delarna av landet. Till skillnad från tidigare examensflygningar hade vi nu vår flygspaningsbas utanför staden Gabès som utgångspunkt för varje dagsetapp. Genom detta arrangemang underlättades underhållstjänsten avsevärt samtidigt som kostnaderna

för övernattningar på hotell, måltider etc hölls nere.

Flygningen varade en dryg vecka och innefattade också landning på en inte tidigare besökt landningsbana från andra världskriget i de södra ökontrakterna. Kommandanten för arméstyrkorna därnere hade lagt ned mycket arbete på att låta iordningställa banan till vårt besök, men resultatet hade med de begränsade tillgängliga resurserna inte blivit särskilt bra.

De elva Safirerna och de båda Tripacers i förbandet klarade emellertid groparna och stenarna på banan förvånansvärt bra, och vi kunde också låta ett stort antal av öknens sega och tåliga söner se sitt synnerligen karga landskap från ovan. Som vanligt började "flygdagen" med flyguppvisning både i förband och enskilt. I år svarade f ö för första gången en tunisisk fänrik för den avancerade flygningen, vilken han utförde mycket bra, och som tack fick han nöjet mottaga folkets jubel i rikt mått. - Till den efterföljande lunchen hade man för nationalrätten couscous slaktat ett får för varje deltagande flygplan (!), så den platsen behövde vi lika litet som övriga besökta lämna hungriga...

MEDICINSKT BAD I VARM KÄLLA

Av de nya platser vi under flygningen stiftade bekantskap med (en redogörelse från en tidigare rundflygning i Tunisien finns i nr 3-1962 av Flygvapennytt) må särskilt framhållas El Hamma i närheten av staden Gabès. Där bjöds vi på medicinskt bad i vatten från en månghundraårig varm källa. Temperaturen på vätskan är konstant +43°C, och att det tog någon minut (minst) innan man lyckats lura ner hela kroppen i bassängen förminskade inte känslan av välbehag efter badet. En lika ambitiös som muskulös massör behandlade därefter några av oss svenskar efter alla konstens regler, så faran att tvingas lämna El Hamma med samtliga revben knäckta var hela tiden överhängande. Men allt gick väl, och förbandet kunde med intakta besättningar, varav tre svenska förare och två mekaniker, starta mot nya upplevelser och strapatser.

Nu är vi alltså tillbaka på vår ordinarie bas El Aouina efter en i allt lyckosamt genomförd flygning, och vi har också efter lång väntan på hyggligt väder kunnat avsluta mörkerflygningsprogrammet med den avgående kursen.

Vad händer då med piloterna efter genomgången flygskola? Ja de flesta överflyttas till spaningsbasen för att efter en tids tjänstgöring där kommenderas till förberedande transportflygförarutbildning på två-motoriga flygplan (Piper Astek) på den civila sidan av El Aouina varefter följer slutlig utbildning i Frankrike. En del kommenderas till flyginstruktörskurs, andra utbildas till helikopterförare på Alouette II och några bedriver allmän flygträning hos oss i väntan på möjlighet att i utlandet få jaktutbildning. Alla väntar nu med spänning på försvarsministrarnas beslut i frågan om valet av jet-flygplantyp för flygvapnet. Det spekuleras förstås en hel del över vad det kan bli, och både Macchi MB - 326 och Fouga Magister finns med i bilden vid sidan av vår egen SAAB 105. Den senare kan dock inte levereras förrän 1965, och det utgör förstås ett handikapp.

För några veckor sedan hade vi nöjet att se baschefen här på El Aouina, den 48-årige överstelöjtnanten Essoussi, flyga ensam i SAAB SAFIR. Han har under sitt årslånga chefskap för basen visat ett mycket stort intresse för flygning och detta parat med naturliga förutsättningar för piloteriet gav utdelning i form av en elegant genomförd första ensamflygning följt av ett flertal de andra dagarna efter evenemanget. Nu sitter han emellertid i skolbänken i den franska försvarshögskolan och längtar helt säkert efter sin första tunisienpermission med åtföljande möjlighet att från luften återse de platser han kämpat på under landets frigörelsekamp.

NYA KONTRAKT FÖR SEX SVENSKAR

Den svenska flygvapenpersonalens 3-årskontrakt med den tunisiska regeringen går ut i oktober i år, men man har nu ansett sig behöva våra tjänster ännu ett år för att driva den militära flygskolan. Man har alltså framfört önskemål om att sex av de tio svenskarna förnyar sina kontrakt för ytterligare ett år fr o m 24 oktober. Av de sex som fått erbjudandet att förlänga vistelsen i Tunisien (om svenska regeringen ger tillstånd härtill) är två flyg-

lärare och de fyra övriga teknisk personal. - På flygskolan tjänstgör nu också två tunisiska flyglärare, och ytterligare två som utbildats i Frankrike kommer inom kort att träda i tjänst. Dessutom har naturligtvis också en hel del teknisk personal utbildats.

Med anledning av nationaldagen den 1 juni arrangerades här för första gången sedan självständigheten proklamerades 1957 en mycket stort upplagd militärparad. President Habib Bourguiba med regeringen, diplomatiska kåren och givetvis enorma människomassor hade samlats vid paradstråket Avenue Mohammed V i Tunis och fick åse en verkligt imponerande uppvisning under några timmar av nästan allt som landet har av polis - och militärtrupper och deras utrustning. Från flygvapnet deltog förutom markstyrkorna fem helikoptrar Alouette II och givetvis våra Safirer i förbandsflygning. Som vanligt tillbringade jag tiden för uppvisningen i Safir-förbandet, men det har berättats mig att förutom rena trupparaden med kolonnerna på 12 man i bredd även förekom ekvilibristik per motorcykel samt ett dresserat får (!) som perfekt tamburmajor för en av militörkestrarna på hundratalet man. *





SOMMARSKOLA PÅ SOMMARÖ

Under sommarmånaderna har många av Flygvapnets lottautbildare samlats på Bunge, Gotland för att medverka i den omfattande flyglottautbildningen som bedrivs där. Bunge flygfält med byggnader, vilket byggdes ut under andra världskriget som ett komplement till den gamla sjöflygstationen vid Fårösund, har alltså fått en ny användning såsom central lottaskola. Platsen är väl lämpad för frivillig utbildning - det finns hyggliga lokaler, nära till utmärkta bad och tillgång till utbildningsanläggningar. Inte minst viktigt är att platsen ligger i vacker natur intill Bunge friluftsmuseum, en trakt där den gotländska floran och faunan är imponerande.

Kursverksamheten är omfattande, över 500 lottor genomgår tjänstegrensutbildning denna sommar. Sammanlagt 21 olika kurser har anordnats. Det började under juni med ett unglottaläger som därefter avlöstes av nio kurser för lottor i optisk luftbevakningstjänst och sex kurser för lottor med tjänst i luftförsvarsgruppcentraler.

Lärarna har varit stat-, reserv- och värnpliktigt befäl samt instruktörslotter. För dessa har Bunge-skolan varit mer än en lottaskola genom att man fått utbyta utbildningserfarenheter vilket kommer fritidsutbildningen väl till pass under den kommande vinterterminen, i synnerhet nu när nya utbildningsbestämmelser och instruktioner skall gälla. En annan syn på tjänstgöringen är att flera av dem som deltagit, normalt tjänstgör i berganläggningar och alltså på detta sätt fått kompensation för förlorade soltimmar och uteluft.

Att här redogöra för utbildningens uppläggning m m skulle bli alltför omfattande men nämnas bör att inom skolområdet finns sju övningsluftbevakningsstationer med en övningsluftgruppcentral. Gotlands flygklubb har också deltagit med målflygplan under närmare hundra flygtimmar. Planen var då baserade på Bunge.

LOTTAFLYG TILL BUNGE

Transporterna till och från Gotland med elever har i huvudsak skett med Flygvapnets transportflygplan - en nödvändig åtgärd under sommartid då alla "civila" transportmedel är hårt an-

Bivackslagning har ingått i luftbevakningslottornas utbildning.



strängda. Dessa flygningar har uppskattats mycket av eleverna som på detta sätt kommit bekvämt och snabbt till Visby och dessutom fått en "elevflygning".

Som nämnts har över 500 elever kunnat antas till sommarens kursverksamhet. Men det är tyvärr ändå många som inte kunnat beredas plats i år utan återbud har måst lämnas till elever som frivilligt velat ägna 2-3 sommarveckor för att utbildas till befattningar inom luftförsvaret. Nämnas bör att till unglottalägre hade sökt över 300 elever, men endast 125 blev antagna beroende på platsbrist. Det är en synnerligen glädjande tendens att så många söker och vi hoppas att till kommande år kunna ta emot dem som nu inte kunnat beredas plats.

Bungeskolan bygger på en god anda, en anda som utgör grundstenen i den frivilliga utbildningen och som besjälar elever, lärare och funktionärer. Det är denna anda som gör att hit återvänder många elever och samtliga lärare har antecknat sig för att få återkomma nästa sommar.

BARRY PRESS

*

25 punkter om svenska lottor

VISSTE NI ATT:

- SILK - Riksförbundet Sveriges Lottakärer - är den största opolitiska kvinnliga sammanslutningen i Sverige med ca 100 000 medlemmar
- Riksförbundet Sveriges Lottakärer är en frivillig försvarsorganisation bestående av 27 lottaförbund med lottakärer, lottasektioner, lottaavdelningar och lottagrupper med tillsammans 1 795 lokalinstanser
- dess viktigaste uppgift är att i fredstid rekrytera och utbilda lottor för ett flertal tjänstegrenar inom försvarsmakten
- genom lottornas arbete inom det militära försvaret frigörs i krig män för andra uppgifter
- stort behov av lottor för civilförsvarets beredskaps- och snabbutrymning har tillkommit

Forts. på nästa sida.

Bilderna t h ovanifrån: Några lottor offerar en slant i den medeltida fattigbössan vid Bungsmuseets ingångsportal; i skolans luftbevakningsgruppcentral mäts en markrapport in på markkartan; observationskikaren är ett förnämligt instrument vid spaningstjänst i luftbevakningsstationer.





- för det ekonomiska försvaret utbildas även lottor
- för det psykologiska försvaret har lottarörelsen stor betydelse genom sin försvarsupplysande verksamhet och stärkande av försvarsviljan
- svenska som fyllt 16 år kan bli lotta
- lottan själv väljer den utbildning hon är intresserad av
- inom alla försvarsgrenar fordras dugliga och kunniga lottor - vid skrivmaskiner - fjärrskriftsanläggningar - telefonväxlar - i fältkök - i materialvård m m
- dessutom finns specialtjänster inom armén, marinen och flygvapnet som berör luft- och kustförsvaret
- alla dessa tjänster är avsedda för kvinnor och arbetet är omväxlande och intressant
- kostnadsfritt får lottan en värdefull utbildning som även kan vara till nytta i förvärvsarbetet

- efter godkänd utbildning får lottan en bestämd placering inom militärförsvaret
- tjänstegrenslottor indelas i A- och B-lottor. A-lotta har personligt avtal med krigsmakten. B-lotta har personligt avtal med lottakår och tas i anspråk för tillfälliga uppgifter inom totalförsvaret
- lottan i fredstid inte kan inkallas mot sin vilja - men tjänstgöra frivilligt vid övningar
- statsanställda lottor får under utbildning eller tjänstgöring lön med B-avdrag viss tid
- utbildningen sker antingen vid fritidskurser eller lägerkurser
- under kurser och tjänstgöring får lottan fria resor, fritt uppehälle, dagarvode och modern uniform
- lottan är försäkrad under militär utbildning och tjänstgöring. Hon har fri sjukvård enl militärsätningsförordningen
- lottaorganisationen har en stark och livaktig unglottarörelse med ett omväxlande utbildnings- och sysselsättningsprogram anpassat för åldrarna 12 till 16 år
- inom lottaorganisationen ges även tillfälle till avkopplande friluftsliv, sport, jiu-jitsu och orientering
- SLK får statsanslag för att bekosta den militära tjänstegrensutbildningen
- allt övrigt betalas av lottaorganisationen. Detta fordrar en omfattande insamlingsverksamhet av de lokala instanserna
- inom Riksförbundet Sveriges Lottakårer har kvinnor i alla åldrar slutit sig samman för att genom gemensamt arbete stärka landets försvarskraft. *



Ovan: Kaffepaus i utbildningen. I bakgrunden Bunge 1200-talskyrka. Th: Glada lottor embarkerar en Tp 79 på F 8, Barkarby, för transport till Gotland. Överst på sidan: Överste Söderlind delar ut betyg till lgc-lottor vid examen.



Flygvapenmeteorolog på studieresa i USA

BENGT SÖDERBERG, TF 1: E STABSME-
TEOROLOG PÅ FLYGSTABENS VÄDERLEKS-
AVDELNING HAR VARIT PÅ STUDIEBESÖK
I USA. HÄR FÄLJER NÅGRA INTRYCK.

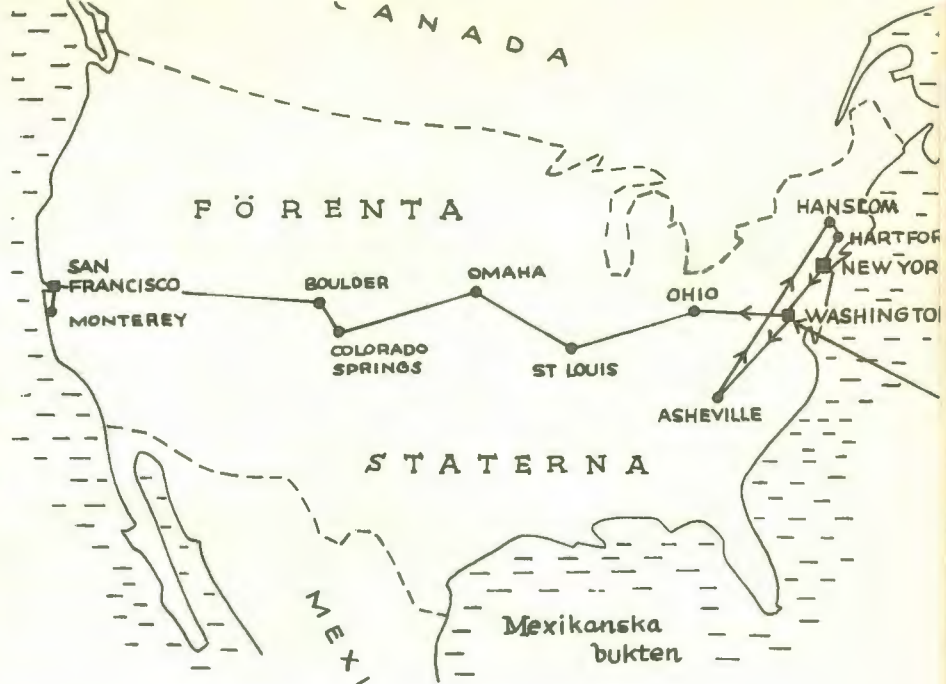
Den 19 mars i år påbörjade jag en mer än två månader lång studieresa till USA. Mina uppgifter var att studera dels de senaste erfarenheterna inom området för s k numeriska prognosmetoder (NWP) och därvid så detaljerat som möjligt inhämta upplysningar om en specifik e k flerparametermodell och dels att studera militärt utnyttjande av sådana prognosmetoder samt automationsteknik i allmänhet för den databehandling som berör väderlekstjänst.

Den första fasen av besöket anslogs till studier hos dr Cressman på National Meteorological Center (NMC), Development Branch, tidigare känt som Joint Numerical Weather Prediction Unit. Den andra fasen anslogs till besök på ett antal militära baser för att studera meteorologisk verksamhet inom Air Weather Service (AWS) och US Navy.

De ursprungliga planerna för resan drogs upp redan under stabsövermeteorolog Herrlins och 1. stabsmeteorolog Nordströms besök i USA 1961. Planläggning och genomförande underlättades också genom medverkan av AWS:s och US Navy:s representanter på Internationella Meteorologiska Institutet i Stockholm (MISU) även så i hög grad av en rad tidigare besökare på MISU, vilka på olika sätt bidrog till att göra min visit angenäm och givande.

TVÄRSÖVER AMERIKANSKA KONTINENTEN

Resrutten gick från Stockholm via Köpenhamn och New York till Washington med en utflykt därifrån till Asheville, N Carolina. Så småningom fortsatte jag till Hanscom Field, Connecticut, och Hartford, Massachusetts, och därifrån till



Dayton, Ohio, via New York. Vidare besökte jag Scott-flygbasen i St Louis, Illinois, och fortsatte därifrån till Offutt-basen vid Omaha, Nebraska. Detta följdes av besök på Ent-basen i Colorado Springs och vid National Center for Atmospheric Research i Boulder, Colorado, innan jag via San Francisco nådde Monterey, California, som var sista besöksmålet. Därifrån återvände jag till Stockholm via San Francisco, New York och Oslo. Programmet var således ganska omfattande och det behöver väl knappast poängteras att denna artikel kan ge endast en mycket summarisk skiss av mina intryck.

AWS arrangerade för min förläggning även under den del av besöket som gällde studier på National Meteorological Center och jag inkvarterades på Bachelor Officers' Quarters (BOQ) vid Andrews-basen som ligger 25-30 km sydöst om Washington och bara 5 km från Suitland där NMC är belägst. Här, liksom överallt jag kom, erfor jag i hög grad den amerikanska gästfriheten och vänligheten. Mina värdar på 4th Weather Group gjorde allt för att ge mig en trivsam och givande vistelse. Till detta bidrog också mina grannar och de andra officerare jag kom i kontakt med. Jag utrustades med papper och kort som gav mig möjlighet att röra mig fritt inom området, gav mig tillträde till Officers' Club (med ca 2000 medlemmar) och basens speciella affärer, barberare, kommissariat, idrottsanläggningar o s v, golfklubben inte att förglömma. Jag kunde också utnyttja den militära transport som under tjänstetid går mellan Andrews-basen och Pentagon och därvid passerar Suitland.

Även på NMC blev jag mycket väl omhändertagen. Min första tid upptogs av ett ganska omfattan-

Forts. på eidan 18.

Flygvapennytt presenterar: BLACKBURN BUCKANEER

(- Ur Flight 4/4 1963 -)

Numera utgör ett luftförsvar ofta ett så starkt hot mot flygplan, som flyger över eller i närheten av fiendligt område, att attackflyget måste övergå till speciella förflyttnings- och anfallsmetoder. Ökad fart och höjd räcker inte längre för att undgå fiendlig motverkan, utan de penetrerande flygplanen tvingas utnyttja det lägsta höjdsnittet. I trädtopps höjd är de mera osynliga för fiendlig radar, samtidigt som moderna navigerings- och siktesutrustning gjort det möjligt att ändå finna och anfälla målet.

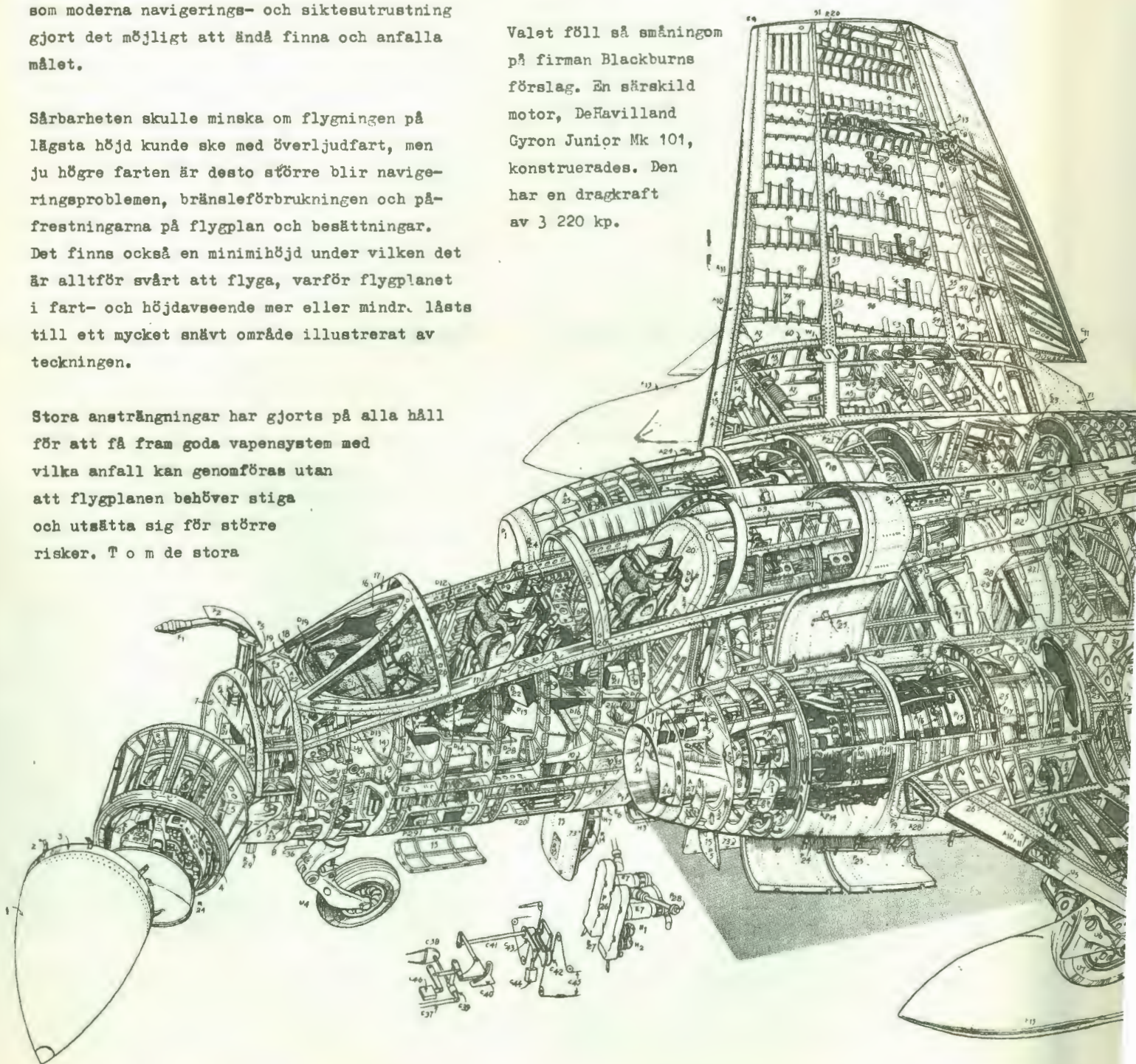
Sårbarheten skulle minska om flygningen på lägsta höjd kunde ske med överljudfart, men ju högre farten är desto större blir navigeringsproblemen, bränsleförbrukningen och påfrestningarna på flygplan och besättningar. Det finns också en minimihöjd under vilken det är alltför svårt att flyga, varför flygplanet i fart- och höjdvaseende mer eller mindre låsts till ett mycket snävt område illustrerat av teckningen.

Stora ansträngningar har gjorts på alla håll för att få fram goda vapensystem med vilka anfall kan genomföras utan att flygplanen behöver stiga och utsätta sig för större risker. T o m de stora

strategiska bombplanen som ursprungligen konstruerats för de "lugna" förhållandena i stratosfären inrättas för lågflygning.

Redan under koreakriget insåg man inom brittiska amiralitetet vart utvecklingen pekade, och drog upp riktlinjerna för ett hangarfartygsbaserat attackplan. Dessa ledde till en specifikation benämnd NA.39. Denna innebar hög underljudfart på lägsta höjd, möjlighet att bära konventionella eller kärnladdade bomber i invändig upphängning, robotar och annan last utvändigt, full navigations- och siktesradarutrustning samt flygegenskaper som tillät operationer från då existerande hangarfartyg.

Valet föll så småningom på firman Blackburns förslag. En särskild motor, DeHavilland Gyron Junior Mk 101, konstruerades. Den har en dragkraft av 3 220 kp.



Flygplanet är tvåmotorigt. Motorerna kan anses vara relativt svaga för ett modernt krigsflygplan av denna storlek. De är avpassade för att ge planet just den önskvärda, höga underljudfarten på låg höjd.

Forts. på nästa sida.

Förklaring till röntgenskissen

1. Radom av glasfiber.
5. Tryckhölje för radarn.
8. Främre tryckspant.
16. Eluppvärmd frontruta.
18. Hydrauldriven vindrutetorkare.
20. Bakre tryckspant.
68. Bromskrok.
76. Krokar för katapultstart.

Med A betecknade detaljer hänför sig till gränsskiktssystemet och avvisning.

Med B betecknade detaljer hänför sig till bombrum och yttre upphängningsanordningar.

Med C betecknade detaljer hänför sig till manövreringskontroller.

Med D betecknade detaljer hänför sig till kabinens inredning.

- E 6. Batteri.
- E 7. 28-voltsgeneratorer.
- E 9. Lanterner.
- E 10. Roterande varningsljus.
- E 12. Anslutning för markbatteri.

- F 1. Infällbart munstycke för lufttankning.
- F 6. Integraltank.

Med H betecknade detaljer hänför sig till hydraulsystemet.

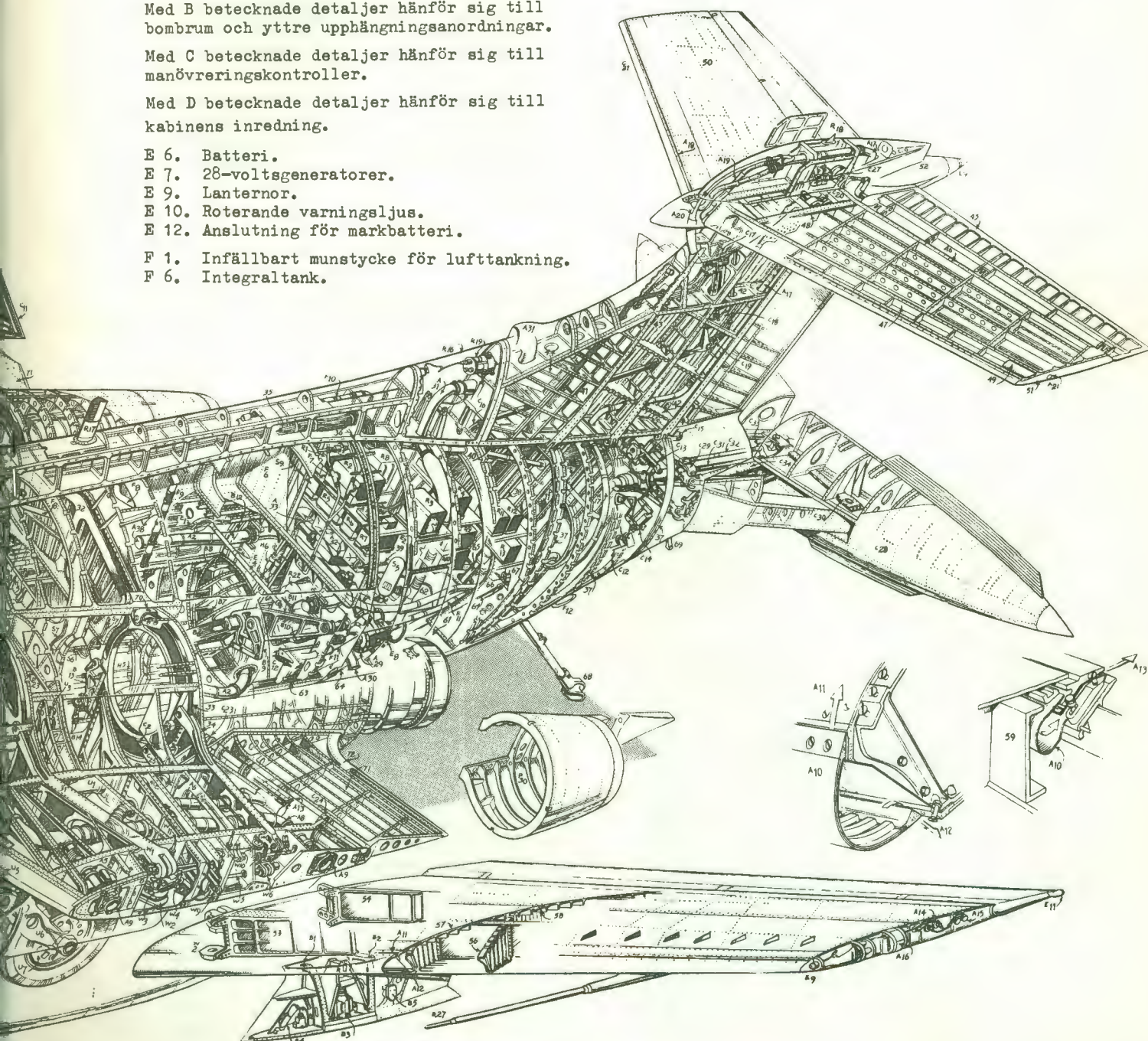
- P 1. Variabelt luftintag.
- P 7. Pneumatisk startmotor.
- P 9. Oljetank av integraltyp
- P 10. Vridbara ledskenor.
- P 15. Uttag för luften för gränsskiktssystemet.

Med R betecknade detaljer hänför sig till den elektroniska utrustningen.

Med S betecknade detaljer hänför sig till eldsläckningssystemet.

- U 1. Landställsinfästning.
- U 2. Styr cylinder för nosställ.
- U 3. Hydraulcylinder för infällning.
- U 5. Hävarm för förkortning av landställsben vid infällning.
- U 7. Skivbromsar av max-arrettyp.

Med W betecknade detaljer hänför sig till uppfällningsanordningarna för vingarna.



Det har också varit önskvärdt att ha minsta möjliga vingyta, varför särskilda medel måst tillgripas för att erhålla låg stallfart. Ett system för gränsskiktsskontroll har därför införts på vingar, skevroder och klaffar. Dessa är "blåsta" med hjälp av het luft med stor utströmningshastighet. Denna tas från motorerna som är specialkonstruerade med tanke på de stora mängder luft som går åt för gränsskiktsskontrollen.

Liksom de flesta fartygsbaserade flygplan har Buccaneer fällbara vingar för att kunna förvaras under däck. Anordningar för lufttankning ingår också. Luftbromsarna är av originell konstruktion och synnerligen effektiva. De utgörs av två halvor som bildar aktre delen av bakkroppen och verkar genom att de på hydraulisk väg går i sär mot luftströmmen. Kroppen har ett något säregat utseende genom att den utformats enligt ytregeln, varvid bakre delen fått kraftiga ansvällningar.

Förare och navigatör sitter under en gemensam huv. Föraren är placerad 5 cm till vänster om mittlinjen och navigatören lika mycket åt höger för att den senare skall ha bättre sikt framåt. Båda sitter i katapultstolar av typ Martin Baker Mk 4MS och kan skjuta ut sig genom huven, vilket ansetts vara nödvändigt med tanke på den låga operationshöjden. Buccaneer är det första brittiska flygplan som utrustats med flytande syrgas för besättningen.

Beväpningen omfattar praktiskt taget alla slag av attackvapen, men flygplanet kan också förses med kameror i bombrummet för fotospaningsuppdrag. Den nosmonterade radarn kommer från Ferranti och ger data för navigering, terrängvarning och sikten. Radarn ingår i ett system sammankopplat med computer för navigering och sikte samt autopilot.



Den första av de tio MiG-21 som Finland köpt från Sovjet i enlighet med handelsavtalet av år 1962 har just landat i Finland. Lägg märke till de tunnprofiliga lågtrycksdäcken. Landställschakten når även in i kroppen. Två 37 mm kanoner skymtar också.

MIG-21 TILL FINLAND

(- Ur Aviation Week 20/5 1963 -)

De av Finland från Sovjet köpta jaktplanen av typ MiG-21 har nu levererats. Bilderna härrör sig från leveransflygningen, då planen landade på Rissala flygplats i östra delen av landet. Planen färjades över av ryska förare, alla utom en i uniform.

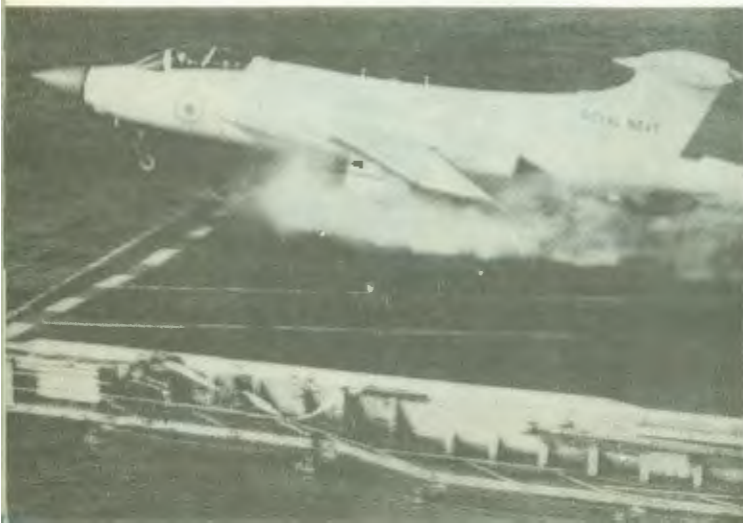
Flygplanet bär finska nationalitetsbeteckningar, medan texten som här och var förekommer på skalplåtarna är avfattad på engelska. Upphållningsanordningar för robotar eller annan beväpning syns under vingarna. Ramluftintagen för efterbrännkammaren skymtar på övre delen av bakkroppen. Utbuktningen uppe på fenan innehåller servostyrningen.

En mindre siktesradar sitter i konen inne i motorns luftintag, och flygplanet har dessutom reflexglas som tyder på konventionellt sikte. Huven fälls - ovanligt nog upp framåt.

*

FLYGVAPENMETEOROLOG PÅ STUDIRESA I USA
Forts. från sidan 15.

de besöksprogram som omfattade en rad olika avdelningar och specialbranscher inom den del av Weather Bureau, som är belägen i Suitland.



Jag fick t e tillfälle att bekanta mig med den avdelning som i samarbete med USAF sysslar med väder satelliter, där man förutom den rutinmässiga uppföljningen av Tiros-satelliterna nu arbetar febrilt med förberedelserna för Nimbusprojektet. Med de enorma mängder data, som beräknas komma in från detta system finns det givetvis ingen möjlighet att handskas manuellt. All planering är därför inriktad på automatisk elektronisk behandling och en rad maskinprogram för uppföljning, rutinmässig analys och bearbetning av data var redan färdiga och ytterligare fler var under framställning.

Långtidsprognosavdelningen under den ej helt obekante J. Namias var ett annat besöksobjekt. Jag briefades bl a om deras metod för 5-dygns medelvärdesprognoser med barotropa 500 mb-prognoser som en av ingångsparametrarna.

Mina huvudsakliga studier på NMC rörde emellertid NWP och jag fick tillfälle att genom personliga samtal och diskussioner sätta mig in i deras verksamhet på detta område. Det rutinmässiga data-behandlingssystem som f n körs på institutionens IBM 7094 (en utveckling av 7090) omfattar automatisk sortering och kontroll av data inlästa från teleprinterrensamt samt analys och prognos i tre omgångar två gånger per dygn. Den första preliminära omgången, som startar redan 1½ timme efter observationsterminen resulterar i en barotrop 500 mb-prognos över ett begränsat område medan man i den andra omgången, 3 timmar senare, och framför allt i den sista sk operativa körningen, 5½ timme efter observationstidpunkten, tar fram en ganska imponerande mängd material. Förutom analys av 1000 mb-höjd framställs t e höjd-, temperatur- och vindanalyser för sju nivåer mellan 850 och 100 mb. Vidare är prognosprogrammet utökat till att omfatta en markprognoskarta 36 timmar framåt och en sk trenivåmodell med ingångsnivåerna 800, 500 och 200 mb. Den senare har visat sig kvalitativt överlägsen de barotropa prognoserna för 500 mb och de sk tvåparameterprognoserna men lider ändå av en del allvarliga brister. Mina studier hos dr Cressman kom därför att koncentreras på en förbättrad modell med fyra parametrar, som sedan en tid körs på experimentbasis. Denna, som har ingångsnivåerna 850, 600, 300 och 150 mb, ger

Överste William H Best, som för övrigt besökte Sverige 1954, orienterar här artikel-författaren om Air Weather Service. Best är stf chef för 4:e Weather Group, Andrews-basen.

en betydligt bättre representation av vindfältets vertikala fördelning - t e jetströmmen - och de resultat som nåtts hittills är mycket positiva.

En av de fem veckorna i Washington anslogs till besök - i AWS regi - till National Weather Records Center i Asheville och till briefingar på en rad av AWS avdelningar inom området. Bl a hade jag därvid tillfälle att besöka Electronic Computer Branch, som svarar för en stor del av AWS' utveckling av program och system för maskinell behandling av väderproblem.

Även om en hel del eftermiddagar och kvällar måste anslås till arbete, hann jag med att bekanta mig med mina officerskamrater, delta något i mässlivet och givetvis studera den dominerande fritidssysselsättningen golf. Jag ägnade också en del kvällar åt "Physical Fitness" med squash, gymnastik och bastu. En av mina BOQ-kamrater arrangerade vidare en flygning för mig med en T33, vilket jag givetvis accepterade med glädje. Utan tvekan var det med en viss saknad jag lämnade Washington och Andrews för att resa vidare.

PÅ RESA INOM AWS

Inledningen på rundresan som startade den 1/5 med Hanscom och Hartford som studieobjekt gav en intressant inblick i det automationsprojekt för väderlekstjänst som har beteckningen 433L. Planerna var enligt vad jag delgavs en stegvis automation av väderlekstjänsten med införande av hel- och halvautomatisk instrumentering och ett kommunikationssystem som ger möjlig-

Forts. på nästa sida.



het till kontinuerlig inrapportering och uppföljning. Behandlingen av data skall i största utsträckning ske elektroniskt och datamaskiner skall också utnyttjas för att ge en smidig överföring av resultat via distributionssystemet. Forskning och utveckling avseende instrument och metoder bedrivs parallellt och Air Force System Command har kontrakterat firmor som United Aircraft Corporation och Travellers Research Organization för denna verksamhet och satsar efter svenska förhållanden avsevärda summor på projektet.

Efter en mellanlandning i New York över veckoslutet fortsatte jag till Aeronautical Systems Division i Dayton och briefades om hur man där ger meteorologiskt understöd till en rad av AFSC utvecklingsprojekt och fick besöka den databehandlingsanläggning som finns där, omfattande bl a en IBM 7094.

AUTOMATISK KONTROLL AV VÄDERDATA

Efter briefingar hos Scientific Services på Headquarters AWS, Scott, om en rad pågående utvecklingsprogram, där föhöghöjds- och rymdproblem upptog en anmärkningsvärt stor plats, transporterades jag med en U3 till Offutt, SAC:s högkvarter, där jag tillbringade fyra dagar. 3rd Weather Wing har här en självförsörjande vädercentral, Global Weather Center, med en IBM 7094 som bas för numerisk behandling av väderdata. Hela arbetsprocessen är i hög grad automatiserad och parallellt med 433L-projektet och Elektronik Computer Branch görs ansevärd insatser för att förbättra och utöka utnyttjandet av maskinkapaciteten. Särskilt intressant ur maskinsynpunkt var den utrustning som just tagits i bruk för automatisk sortering och kontroll av inkommande väderdata. Denna anläggning, som är en del av 433L-projektet tar direkt emot impulserna på teletypewriterlinjerna och lagrar och förbehandlar materialet innan det automatiskt överförs till huvudmaskinen. Den har en betydande kapacitet både vad avser datautbyte och -behandling och kommer efterhand att tilldelas också andra uppgifter såsom te uppföljning- och övervakningsfunktioner. Även om ett väderorgan som försörjer SAC givetvis till en del har andra problem än dem vi har är de principiella databehandlingsproblemen ofta likartade och jag fann diskussioner och briefingar mycket

givande. I utbyte ombads jag hålla föredrag om den Svenska Militära Väderlektjänsten, vilket jag också gjorde vid en genomgång. Under detta veckoslut arrangerades en mycket intressant visning för mig av en Atlas-bas och av ett av de flygplan som ingår i SAC:s luftburna kommandoberedskap

På Ent-basen i Colorado, som jag besökte härnäst planerades för ett databehandlingssystem med huvudmaskin av betydligt större kapacitet än IBM 7094. Jag orienterade bl a om deras arbete för denna planläggning, som var av speciellt intresse eftersom 4th Weather Wing, som betjänar NORAD i mycket har samma typ av problem som vi inom Svenska Militära Väderlektjänsten. Också här ombads jag redogöra för vår verksamhet i Sverige, vilket jag gjorde inför American Meteorological Society's lokalavdelning.

Efter ett mycket intressant besök på forskningsinstitutionen NCAR i Boulder företog jag så den fascinerande färden över Rocky Mountains och Sierra Nevada till Monterey, strax söder om San Francisco. Här tillbringade jag de avslutande dagarna hos Fleet Numerical Weather Facility som också har en självförsörjande databehandlingsanläggning av imponerande dimensioner. Av maskinella finesser lade jag här bl a märke till ett avancerat system för snabb trådlös överföring av olika typer av data bl a kartor. Jag orienterades förstås också här om löpande system och program liksom om en rad mycket intressanta utvecklingsarbeten. En del av dessa utfördes fö på kontrakt av en privat meteorologisk forskningsfirma, som också inbjöd mig till diskussioner och briefingar.

TOTALINTRYCK

Sammanfattningsvis kan sägas att resan gav en mängd värdefull information och en god orientering inom de områden jag speciellt hade till uppgift att studera. Mina uppgifter underlättades av smidiga arrangemang för vilka jag inte minst har att tacka en rad tidigare Sverigebesökare ur AWS.

Jag vill nämna att Svenska Militära Väderleks-

tjänsten har ett mycket gott anseende i USAF, vilket jag hade många tillfällen att konstatera.

Min uppfattning är nog också att vi i Sverige ligger mycket väl framme både teoretiskt och när det gäller praktiskt utnyttjande av databehandlingsmaskiner inom väderlekstjänsten även om USA har ett avsevärt försprång vad gäller tillgång till maskinkapacitet. Detta försprång har naturligtvis lett också till en utveckling där vi i många fall har mycket att lära. Det finns dock punkter där förhållandet är det omvända.

*

Fältflygare blir ingenjör

Vid NKI-skolans ingenjörsexamen i maj 1963 avslutade fem fältflygare och flygnavigatörer sina civilanställningsutbildningar. Samtliga har visat prov på flit och ambition och har genom sina studieprestationer bevisat, att man genom civilanställningsutbildningen inom flygvapnet har möjligheter att skaffa sig god utbildning och kompetens för kvalificerade arbetsuppgifter i samhället.

På bilden återfinns de nybakade ingenjörerna i samspråk med Thure Lejbrant vid försvarets civilförvaltning. Från vänster förste flygnavigatörerna Lennart Arndtsson och Erik Kullberg

samt förste fältflygaren Roland Scott samtliga från F 1, förste flygnavigatören Ingvar Lif från F 6 och förste fältflygaren Olof Lundback från F 16.

Vid F 21 har det under en följd av år varit möjligt för en del fältflygare och flygnavigatörer att bedriva civilanställningsutbildning vid tekniska gymnasiet i Luleå. I år har de två första eleverna i denna uppdelade studiegång slutfört sina studier med gymnasieingenjörsexamen. Det är förste fältflygarna Svante Berglund och Ulf Norrman som med studiefлит och målmedvetenhet förvärvat en gedigen yrkesutbildning och dessutom givit civilanställningsutbildningens talesmän två utmärkta exempel på väl genomförd civilanställningsutbildning.

Större delen av fältflygarna vid F 9 har förlagt sin civilanställningsutbildning till Göteborgs stads tekniska aftonskola. Där har nu förste fältflygaren Berne Andersson blivit klar med ingenjörsexamen. Han har under tidigare civilanställningsutbildning vid Göteborgs tekniska institut också hunnit skaffa sig verkmästarexamen. Hela hans utbildningsgång har präglats av god studieanda och okuvlig energi.

För alla fältflygare och flygnavigatörer som deltar i civilanställningsutbildning bör studieresultaten ovan sporra till nya krafttag inför vinterns studiearbete.



Hänt vid F 4

29:or demolerade landsvägsbro

Regleringen av sjön Lossnen (ca 9 mil NNO Sveg) medförde bl a att landsvägsbron vid Valmäsen under större delen av året kom att ligga under vatten. Vid lågvattenperioder stack dock bron upp över vattenytan och utgjorde då en störande anblick. Man ville därför under lågvattensperioden våren 1963 spränga bort bron. Ljusnan-Voxnan Vattenregleringsföretag, som skulle ombesörja sprängningen, frågade Flygvapnet om man hade intresse att övningusanfälla bron med flyg. Erbjudandet accepterades med glädje av 4.flygeskadern, som lät budet gå till F 4 och dess J 29:or.

Vid rekognoscering visade sig bron vara av stabil betongkonstruktion, byggd i slutet av trettio-talet. Storleken var 41 x 6 m. Frågan var om de lätta stridsraketer, som stod till buds skulle kunna åstadkomma någon nämnvärd skada på en sådan konstruktion. Beroende på risksonens utseende blev anfallsätt och -riktning strängt bundna. Skjutningen lades därför upp med 30 % av tilldelade raketer för enskild skolmässig skjutning med två raketer per flygplan. Alla förare skulle ges tillfälle att orientera sig inom området: om läge, utseende, dykpunkt och anfallsriktning. Resten av raketerna skulle användas för taktiska anfall med fyra till åtta raketer per flygplan. Målets bredd begränsade anfallsättet till rotevis anfall.

Den 25 april sköts 28 lätta stridsraketer skolmässigt mot målet. Några direktträffar noterades, men bron var fortfarande intakt. Den första raketen i första anfallet dagen därpå träffade med resultat att bron rasade ihop full-

ständigt. Tyvärr hade ingen av de närvarande fotograferna hunnit få upp sina kameror för att kunna förevisa förintelsen utan fiok - liksom åskådarna i övrigt - förvånade beskåda det dammoln, som uppstod när brobågar och brobana lade sig tillrätta i strömfåran. 29 raketter, d v s litet mer än två flygplanlaster, behövdes således för att utföra uppgiften.

Den fortsatta skjutningen förlorade sedan bron rasat det mesta av sin spänning. De följande anfällen slogs ut mot brofästena, som efter skjutningen visade sig ha blivit ordentligt skadade. Av uppgjorda skjutprotokoll framgår, att med den spridningsbild, som full raketlast ger, och med ett mål med så stor utsträckning i alla plan, som en bro normalt har, kan målträffar påräknas för de flesta flygplan som anfaller. F 4 gläder sig åt det lyckade resultatet. Sjöregleringarna i Norrland är ännu inte avslutade, varför liknande mål framledes kanske kan erbjudas. Om så blir fallet kommer uppgiften tacksamt att effektueras. PJW



Bilderna: Bron före (längst t v) och efter J 29:ornas raketanfall.



FÖRENING FÖR FLYGHISTORIA

FLYGVAPENNYTT HAR BETT ORDFÖRANDE I DEN TÄMLIGEN UNGA SVENSK FLYGHISTORISK FÖRENING ATT PRESENTERA FÖRENINGENS VERKSAMHET FÖR LÄSEKRETSEN. NUVARANDE ORDFÖRANDE HETER CURT GILLE, HAN ÄR STABSREDAKTÖR I FÖRSVARSTABEN, MEN OCKSÅ KAPTEN I FLYGVAPNETS RESERV. HAN HAR I FLERA ÅR GJORT FRIVILLIG TJÄNST VID FLYGVAPNET.

Svensk Flyghistorisk Förening (SFF), som bildades för några år sedan, bestod från början nästan uteslutande av medlemmar, som var intresserade av det militära flygets historia. Det område av detta, som intresset främst koncentrerades omkring, var flygplanmaterielens utveckling. Sedan dess har en breddning av intressesfären ägt rum alltefter som nya medlemmar tillkommit. Mest markant har denna utveckling varit under 1963, som för föreningen hittills inneburit mer än en fördubbling av medlemsantalet, en nästan fullständig ny styrelse och ett överflyttande av dennas tyngdpunkt från Malmö till Stockholm.

Ett utslag av denna breddning är att styrelsen planerar att i höst försöksvis dela upp föreningen i ett antal sektioner för att underlätta kontakten mellan de medlemmar som har samma intresseinriktning - militärt flyg, luftfart etc. Utåt har vidgningen av intressesfären medfört att SFF anslutit sig till KSAK.

Vilka är medlemmar i Svensk Flyghistorisk Förening? En titt i medlemsförteckningen avslöjar att det - tyvärr - ännu inte finns några historiker av facket. I övrigt rymmer föreningen en provkarta på olika yrken och åldrar. Alla medlemmar har dock ett gemensamt - ett starkt intresse för flygets historia. Detta är nästan genomgående rent hobby-betonat, men det finns också exempel på att flygets historia övergått till att bli vederbörandes huvudsakliga sysselsättningsområde. Flera av medlemmarna har publicerat artiklar i flyghistoriska ämnen. SFF har i år - ganska ambitiöst måste man väl säga - börjat ge ut stencilerade särtryck på de flyghistoriskt mest intressanta bidragen i medlemsbladet MSFF (Meddelanden från Svensk Flyghistorisk Förening). I våras publicerades sålunda på detta sätt en redogörelse för de svenska "klemmarna".

Föreningen har främst två ambitioner. Utöver den ovan nämnda att sammanföra flyghistoriskt

intresserade strävar den efter att hålla "den flyghistoriska lågan" brinnande. Den vill försöka väcka och vidmakthålla intresset hos myndigheter, organisationer, näringsliv och enskilda att i första hand bevara men så småningom helst också katalogisera och systematisera flyghistoriskt intressanta ting. Detta innebär inte bara att materiel av olika slag bör bevaras utan också foton, dokument och andra handlingar, som för eftervärlden kan berätta om det svenska flygets utveckling. Denna strävan är utan tvekan Svensk Flyghistorisk Förenings väsentligaste uppgift.

CURT GILLE

*

Liten skara flygfemkampare stred om mästarvärdigheten

Årets mästerskapstävlingar i flygfemkamp är nu avverkade. Denna gången fick de tävlande reea så långt norrut som till F 4, som var arrangerande flottilj. Tävlingen gynnades av ett strålande försommarväder, vilket inte minst bidrog till att göra hinderlöpningen och orienteringen mycket njutbara.

Tyvärr är ju skaran inte stor, som kämpar om mästarvärdigheten i flygfemkamp. På F 4 infann sig också en mycket liten skara, 13 man med kaptenen "Strossa" Hansson F 13 som äldste deltagare. I lagtävlingen mellan förbanden hade endast tre flottiljer fulltalig representation, nämligen F 1, F 13 och F 18. Resultatlistan visade för övrigt den omvända ordningsföljden.

Första dagen skulle tre grenar klaras av, duellakjutning, basketboll och hindersimning. 20 träff lyckades ingen få i duellfigurerna, men tre man noterade 19 träff, varvid poängen blev utslagsgivande. "Strossa" visade här att han väl hävdade sig mot "ungdomarna". Bertilsson, F 18, utgick som segrare i grenen med 160 poäng, följd av Kylborn, F 1, 158 och "Strossa" 137 poäng. I basketbollen blev B-Å Andersson, F 18, överlägsen segrare. Ingen kom närmare hans fina slutpoäng 145 än 139, vilket

Forts. på nästa sida.

var Bloms, F 13, slutresultat. Under den senare delen av basketbollmomentet fick de tävlande besök av HKH kronprins Carl-Gustaf, som med intresse åsåg tävlingen.



Ovan: Kylborn, F 1, forcerar ett hinder.

I Östersunds badhus gick hinderrisningen med start från tremeterstrampolinen. Här noterade Kylborn, F 1, en fullträff genom att vinna grenen på den fina tiden 1.04.7 med Olsson, F 18, som tvåa på tiden 1.08.3. Sedan Bertilsson, F 18, efter två grenar lett tävlingen gick nu Kylborn upp i ledningen med platsciffran 7 efter tre grenar. Bertilsson låg nu på andra plats med platsciffran 11 och Olsson, F 18, på tredje med 13. I lagtävlingen var det inte mycket att göra åt F 18:s dominans. Deras platsiffra efter tre grenar var 39, F 13 58 och F 1 62.

Andra tävlingsdagen ägnades åt fäktmomentet. Stora favoriter var B-Å Andersson och Bertilsson, F 18. Efter ca fem timmars fäktning visade också resultatlistan, att B-Å Andersson, F 18, utgått som segrare med 11 vunna matcher och med endast en förlust mot Öinert, F 1. Bertilsson motsvarade också favoritskapet och placerade sig strax efter B-Å Andersson med 10 segrar och två förluster. I lagtävlingen drog nu F 18 ifrån ytterligare.

Inför sista grenen, fälttävlan, var ställningen den att Kylborn, F 1, och Bertilsson, F 18, ledde på samma platsiffra 13. B-Å Andersson, F 18, följde med platsciffran 16. Hinderlöpningen, som inledde fälttävlan, var förlagd till en av I 5:s permanenta banor och ställde stora krav på de tävlande. Banan var omväxlande och bestod

bl a av armgång, blansgång, krypning i rör, klättring över hinder och i stegar. Snabbast var H Andersson, F 11, som avverkade banan på tiden 2.17.2 följt av Olsson, F 18, 2.22.4 och Blom, F 13, 2.25.0.

Den 12 km långa orienteringsbanan bjöd inte på några större svårigheter. Att banläggarna gjort väl ifrån sig var det allmänna omdömet. Segrartiden hade tippats till 1 tim 45 min. Ekman, F 13, vann på den fina tiden 1.44.15 med H Andersson, F 11 tätt efter på 1.47.16.

SLUTSTRIDEN HÅRD I TOPPEN

Slutstriden blev som väntat mycket hård i toppen. Bertilsson behöll ledningen och utgick som flygvapenmästare, trots en grov miss på en av kontrollerna. Bertilssons femteplacering i fälttävlan räckte gott till segern. Men de fy-



Ovan: F 4-chefen överste Rasmusson gratulerar flygvapenmästaren 1963 fänrik Bertilsson, F 18 till segern. Nedan: Överste Rasmusson och det segrande F 18-laget: löjtnant Olsson, fänrik Bertilsson och 1. fältflygare B-Å Andersson.



ra närmaste i slutprotokollet kom att hamna på samma platssiffra 22 och då placeringen i fälttävlan är avgörande kom Bloms tredjeplacering att ge honom platsen närmast Bertilsson. De övriga två med samma platssiffra, Olsson, F 18 och B-Å Andersson, blev trea resp fyra. Lagtävlingen vanns stort av F 18 med sammanlagd platssiffra 62 med F 13 på andraplats (98) och F 1 på tredje (115).

Prisutdelningen förrättades av flottiljchefen överste Rasmussen, som mycket intresserat följt tävlingarna. Flottiljen är mycket tacksam att ha fått tillfälle arrangera denna tävling, men beträffande antalet deltagare skulle man nog helst önska att det vore minst det dubbla mot vad det var denna gång. RUNE LINDSÅTER

*

F13 vann gruppfälttävlan

Flygvapnets gruppfälttävlan för värnpliktiga avgjordes i år på F 14 i Halmstad. 17 tio-mannalag (inräknat gruppchef och en reserv) deltog ur flygvapnets olika förband. Tolv olika grenar avverkades under två hektiska tävlingsdagar (12-13 juni) som gynnades av vackert väder.

Vissa grenar av tävlingen hade förlagts inom kasernområdet och där avverkades materielkännedom, handgranatskastning, avståndsbedömning, min- och förstöringsarbeten, stridsförflyttning samt sjukvårds- och skyddstjänst.

Övriga grenar förlades till Nyårsåsen, ca 3 km norr om F 14, och där avverkades skolskjutning, terränghinderlöpning, stridsskjutning nr 1 och nr 2, måluppfattning och fältskjutning. För varje gren hade uträknats en maxpoäng och för bedömningen av prestationerna svarade lärarpersonalen vid F 14. Tävlingen följdes med stort intresse av personal från såväl F 14 som övriga förband.

Efter första dagens tävlingar hade F 2 ledningen före F 13, som länge legat i topp och allmänt ansågs ta hem etappsegern. F 2 kom dock med en imponerande slutspurt och vann både skolskjutning och stridsskjutning nr 1.

Resultat ur första dagens tävlingar (de tio bästa):



Bilderna: "F 9-källar på spången" i terränghinderlöpningen. F 13:s segrande lag. Generalmajor Stig Norén förrättar prisutdelning.

1.	F 2	6.	F 4
2.	F 13	7.	F 7
3.	F 17	8.	F 8
4.	F 21	9.	F 1
5.	F 6	10.	F 9

Efter andra dagens tävlingar infriade F 13 förväntningarna och erövrade toppplaceringen. Genom två grensegrar båda i skjutning och en

Forts. på nästa sida.

andraplacering i stridsförflyttning, distanserade F 13 sin svåraste medtävlare F 2 och drog ifrån med nära 100 poäng i den slutliga prislistan. På tredje plats kom F 4 och på fjärde F 7.

Slutresultat efter andra dagens tävlingar:

1.	F 13	1624,77 poäng
2.	F 2	1506,45 "
3.	F 4	1491,13 "
4.	F 7	1470,52 "
5.	F 9	1457,77 "
6.	F 21	1444,26 "
7.	F 17	1439,42 "
8.	F 6	1432,43 "
9.	F 8	1398,79 "
10.	F 1	1313,28 "
11.	F 10	1277,40 "
12.	F 15	1266,19 "
13.	F 16	1259,68 "
14.	F 5	1223,72 "
15.	F 11	1155,75 "
16.	F 18	1139,29 "
17.	F 12	1027,00 "

Prisutdelningen förrättades av generalmajor Stig Norén.

Det segrande F 13-laget bestod av

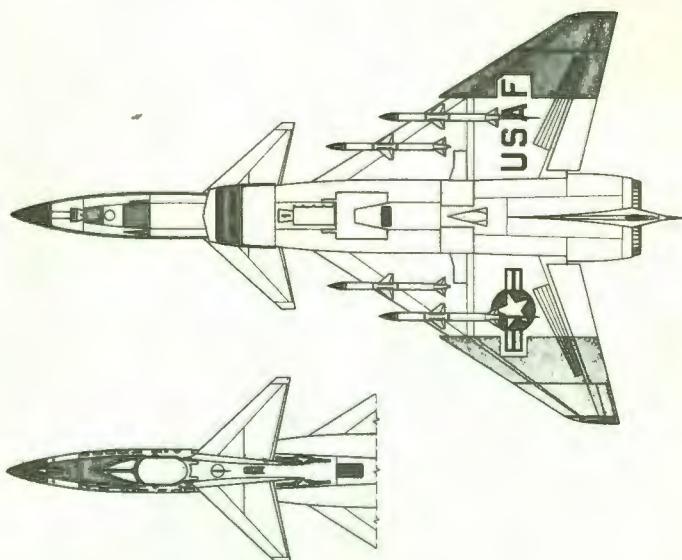
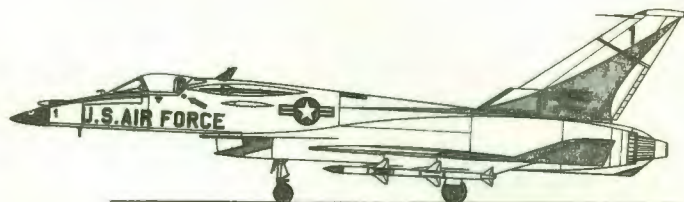
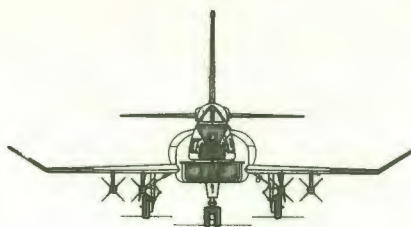
överfurir	I Berglund (gruppchef)
vpl	Benny Olsson
"	Arne Andersson
"	Dennis Walin
"	Bengt Å Wallinder
"	Benny I Johansson
"	Åke Johansson
"	Alve S Kindahl
"	Arne Hallberg
"	Owe Isaksson (reserv)

*

Ankflygplan för Mach 3

(- Ur Interavia Review 4/63 -)

Förenta Staternas flygvapen brukar inte vara så noga med sekretessen kring nya flygplanprojekt som Englands eller Sovjets. Långt innan en ny prototyp lämnar hangaren publiceras foton och teckningar och flygegenskaper och beväpning diskuteras i detalj. Sålunda förekom teckningar



av B 70 Valkyrie, Mach 3-bombaren som nu snart är färdig, i den tekniska pressen redan för fem år sedan.

I undantagsfall anser dock även amerikanerna det lämpligt att strypa informationsflödet kring typer under utveckling så länge som möjligt, särskilt då det är tveklöst om flygplanet i fråga någonsin skall nå förbandstadiet. Detta är vad som hände med Republics överljudsjaktplan benämnt YF-103, som aldrig lämnade ritbordet. Så gick det också med North American YF-107, ett överljudsjaktplan som byggdes i prototyp men aldrig producerades i serie. Mest omtalad bland dessa "olycksfåglar" är väl YF-108 (North American), på vilken mycket stora kostnader hittills nedlagts. I fråga om YF-109 har aldrig ens tillverkaren nämnts.

Här publiceras nu för första gången en treplansskiss av lågdistanstjaktplanet F-108. Mycket kan inte sägas om dess data och prestanda. Vikten är omkring 45 ton och längden

över 20 meter. Likheten med det svenska projektet 37 Viggen är påtaglig genom att en stabilisator placerats framför vingen.

Beväpningen består av allt att döma av fyra Sparrow 3, jaktrobotar med stor räckvidd. De båda motorerna är General Electric J93 med efterbrännkammare. De ger vardera 13 500 kp

dragkraft. Farten beräknas bli Mach 3 och tjänstetopphöjden 21 km. Aktionsradien lär vara hela 1 500 km (Sveriges längd, red:s anm). Jaktrobotarna kan utbytas mot en atombomb.

Framtiden för F-108 är emellertid osäker. Det synes föga troligt att flygplanet någonsin kommer i produktion.

Nytt spaningsplan jungfruflog

S 35 E, spaningsversionen av Draken, provflögs första gången den 27 juni med provflygare Ceylon Utterborn, SAAB, som förare. S 35 E är avsedd att vid Flygvapnet främst ersätta nuvarande spaningsflygplan av typ S 29 C. S 35 E medför, att vårt spaningsflyg tillförs ett av de bäst utrustade och mångsidigaste spaningsflygplanen i Europa.

Flygplanet är utrustat för fotospaning från såväl låg som hög höjd. Samtliga kamerafönster är försedda med defrosteranordningar. Ett nytt svenskt kamerasikte samt moderniserad navigeringsutrustning ingår också i S 35 E. En stor fördel med det nya spaningsflygplanet är, att samtliga kameror är mycket lätt åtkomliga, bl a genom att hela kameranosen är skjutbar framåt, vilket medger snabb åtkomst och plundring av kamerakassetter efter fullgjort uppdrag.



ATT VARA DIVISIONSCHEF

Chefen för 1.flygeskadern, generalmajor Björn Bjuggren, har varit vänlig att låta FLYGVAPENNYTT ta del av hans anförande till kursdeltagarna vid "E 1 metodikkurs 1963". Här följer ett utdrag vars innehåll är ägnat som en tankeställare till främst flygvapnets divisionschefer och stf divisionschefer men som även är nyttig läsning för varje officer i chefsbefattning.

Vi har tolv attackdivisioner. Och vi har tolv divisionschefer, som svarar för att fpl utnyttjas på ett optimalt riktigt sätt, både under utbildning och under krigsmässiga företag, för att stridseffekten skall bli högsta möjliga. Jag tvekar inte att säga, att det är divisionschefen och hans närmaste man - deras kvalitet - som avgör frågan om framgång eller misslyckande för allas vårt arbete. Det är en stor arbetsinsats som läggs i händerna på en divisions- eller gruppchef vid ett attackföretag. Uppgiften är att placera ammunitionen i målet och återvända hem för nytt uppdrag. Lyckas inte detta har allas arbete varit mer eller mindre meningslöst.

Är divisionschefen chef? Utövar han ett chefskap, är han förbandschef? Hurudana är egentligen divisionschefens befogenheter, hans beroende av högre chefer, av bestämmelser? Är hans arbetsfält beskuret och inrutat, eller finns det utrymme för enskilt initiativ, taktiska överväganden och personlig stil?

Det sammanfattande svaret på dessa frågor är enligt min mening att knappast någon chef eller befattningshavare i flygvapnet har sådan möjlighet att utöva ett verkligt chefskap och direkt ledarskap som divisionschefen. Men det vore naivt att tro att divisionschefen, lika litet som någon annan, kan arbeta impulsivt och ge sig hän åt någon experimentlusta eller hastigt påkommen försöksverksamhet. Tvärtom, vad vi framför allt behöver i dagens läge är en fast rutin, en stabilitet i utbildningsarbetet, en planmässig metodik som på bästa och enklaste sätt leder till ett fastställt mål.

Divisionschefen utövar sitt chefskap på många olika sätt. Två gånger om året drar han upp

riktlinjerna för verksamheten vid divisionen, och detta arbete har verklig betydelse. Då är han arkitekten som gör ritningarna eller rektorn som arbetar med terminens schema. Är han förutseende och satsar omsorgsfullt arbete på denna planering - ja då har han utövat ett betydande chefskap.

Nästa naturliga steg är att informera medhjälparna hur verksamheten är planerad, vilka övningar som skall utföras, vilka utbildningsmål som skall uppnås, att det som besättningarna eller orkestermedlemmarna måste känna till för att bli medagerande och aktivt intresserade. Divisionschefen skall gå igenom flertalet övningar, ange betydelsen av dem, delge hur han vill att de skall utföras (resp inte utföras) och överföra sina intentioner, sin vilja på lagets medlemmar. Detta tar tid. Men det är tid som betalar sig. Den enskilde besättningsmedlemmen får härigenom veta chefens avsikt, behöver senare inte fråga mycket, behöver inte vara tveksam, men han kan delta i de dagliga förberedelserna därför att han vet hur chefen vill ha det. Både verkmästare och snickare vid ett bygge måste känna till arbetsbeskrivning och ritningar, det har vi lätt att förstå. Vi förstår också att det inte duger att dag för dag improvisera en verksamhet, vilken sort det än må gälla.

Det finns en taktisk grundregel som är användbar i många sammanhang. Den lyder: "Håll fast vid målsättningen". En förbandschef måste vara ståndaktig när det gäller att leda verksamheten enligt de riktlinjer han dragit upp. Givetvis måste det finnas en viss grad av smidighet, en förmåga att anpassa sig till sådana aktuella förhållanden, som varit omöjliga att förutse. Men flygtjänsten kräver klarhet och fasthet i metodiken, och divisionschefen måste vara företrädare för en sådan strikt linje. Man är inte formalist för att man inser värdet av att både formellt och reellt följa en uppgjord plan. I chefskapet ligger en god portion envishet. Vi måste lära varandra och yngre befäl att positiva och konstruktiva förslag är välkomna, men att de ofta tar avsevärd tid att penetrera och genomföra.

Bl a därför att vi inte har någon kommande-

ringsreserv, måste divisionschefen ofta lämna befälet till sin ställföreträdare. Jag har inga siffror på i hur stor utsträckning "andremannen" får vara tjänsteförättande chef, men kan uppskatta att denna tid ibland överskrider 30%. Detta förhållande ställer vissa krav på organisationsförmåga och samarbete, både hos divisionschefen och hans ställföreträdare. Jag vet få arbetsområden där man måste ha sådan ömsesidig tillit och förmåga att arbeta i samklang. Det första kravet är att divisionschefen ägnar sin ställföreträdare så mycken uppmärksamhet och tid, träning och utbildning att han vet att den yngre arbetshästen kan dra lasset på rätt sätt.

Kravet på den yngre mannen är i första hand att han är lyhörd för sin chefs intentioner och arbetar efter dennes mönster. Vill han att något arbete skall skötas annorlunda skall han föreslå det, tala ut sina idéer. Det vore förkastligt om han, som tjänsteförättande chef, utnyttjade tillfället att leda verksamheten på ett annorlunda sätt. Det är däremot en styrka att divisionens besättningar vet att de två i toppen har gemensam uppfattning, även betr små detaljer.

Att vara officer vid en division innebär till stor del att vara lärare och instruktör. Utbildningsarbetet med unga flygare är en av våra viktigaste uppgifter för att höja flygvapnets kvalitet.

HÖG KVALITET PÅ ELEVERNA

Det elevmaterial vi får är av hög kvalitet. Vid Ljungbyhed har eleverna fått god stil och grundkunskap, som vi skall bygga vidare på. Uppgiften att undervisa dessa ynglingar är både trevlig och stimulerande. Utbildningstjänsten karaktäriseras av kurser med hög målsättning och ganska knappt tillmätt tid. Utbildningsarbetet är således krävande för lärarna. Det är därför betydelsefullt att undervisningstekniken hålls på en hög nivå. Det är frestande och lätt för en instruktör att förfalla till gammal vana och alltid köra i samma hjulspår. Sådan utbildning är i längden inte bra. Ständig förnyelse är nödvändig.

Det kan ibland vara svårt att handla rätt mot en förare som gjort ett fel utan att det kan klassificeras som disciplinbrott. Denne man

har inte fungerat som man väntat sig. Det har - liksom när det gäller ett motorfel - varit ett funktionsfel som inte kunnat förebyggas. Det gäller att omedelbart justera vederbörande för att hindra en upprepning. En sådan justering får icke fördröjas, lika litet som man får dröja med att rätta till ett mekaniskt fel.

Justeringen måste avvägas efter felets art och vederbörandes förståelse och bör helst utföras av den som känner individen och trimmat honom. Justeringen måste leda till förbättring av funktionen, inte försämring, och bör åtföljas av ny trimning och kontroll. Justering av enskilda förare innebär rättelse, förklaring, ev uppsträckning.

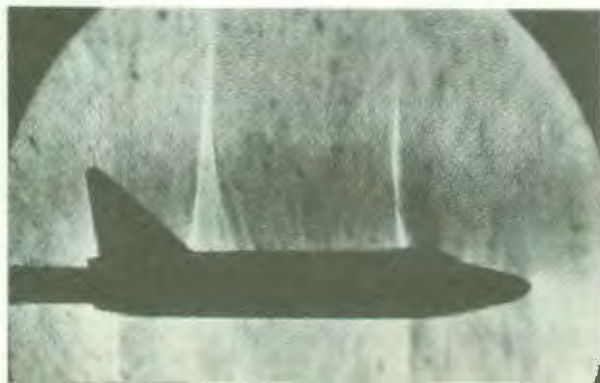
I vissa fall kommer så den sista åtgärden, nämligen straffet. Vi får således de tre gruppernas förebyggande åtgärder, justering och straff. Misslyckandet eller felet kan ofta vara ett straff i sig själv. Förseelsen har i regel inte skett i ont uppsåt. Straffets värde för den felande är därför ofta diskutabelt. Dess berättigande ligger väl främst i det ålderdomliga "androm till varnagel". Man statuerar exempel. Straffet är till sin karaktär helt olustbeto-

Forts. på nästa sida.



CHOCKVÅGOR KRING LIGHTNING

Dessa bilder ur Flight 2/5 1963 visar hur chockvågorna kring huv och vinge framträder på s k slirfoto taget i vindtunnel. Verkligheten visar samma fenomen då jaktplanet P1.B Lightning flyger förbi med Mach 0,98, varvid den fuktiga luften kondenseras.



nat. Framgång genom olust nås inte ofta.

När en ung flygare ådöms straff för en förseelse kanske hans chef i någon mån känner sig medskyldig, ty så noggrann är uppföljningen av eleverna, och skall så vara. Dessa förhållanden innebär att man inriktat sig så mycket som möjligt på de förebyggande och justerande åtgärderna. Innebörden härav är: starka förmaningar, milda domar. Om en förseelse skulle innebära ett klart disciplinbrott däremot, måste mildheten ovillkorligen vika för strängheten.

Hur svår och avancerad en flygning blir beror ytterst på föraren. Frågan om disciplin blir därför en fråga om självdisciplin, som bottnar i:

- riktig kännedom om den egna förmågan,
- lagom avvägd framåtanda,
- förståelse för flygsäkerhetens krav.

Bland åtgärder för att förbättra disciplinen bör inriktning ske på:

krav på ordning beträffande detaljer, fostran till ökat personligt utbildningsansvar samt omedelbar och kraftig reaktion vid disciplin- och ordningsförseelser.

Man får aldrig lämna fel opåtalade eller nöja sig med kommentaren "ja, nu blir det rådhusrätten om fyra månader".

Avslutningsvis vill jag ta upp frågan: Vilken förmåga, vilken karaktärsegenskap har man största anledning att värdesätta hos flygförbandschefen och hans officerare?

Är det förmågan att se det väsentliga och handla med hänsyn därtill? Möjligen egenskapen att planera, se framåt med vidsyn och fantasi? Eller är det flygskickligheten? Eller den pedagogiska förmågan?

Måhända är det oriktigt att bryta ut och värdesätta någon speciell förmåga ur den syntes av egenskaper, som kännetecknar en god förbandschef. Jag vill framhålla en betydelsefull faktor. Det är entusiasmen, ty den är drivkraft till aktivitet och den smittar andra människor till verksamhet och arbetsglädje. Entusiasmen är positiv till sin natur och helt motsatt den lojhet som ger olust och som förkväver viljan. Den som är entusiastisk blir också entusiasmerande, ger hänförelse, iver och glöd.

Nu kan man inte trycka på en knapp och släppa loss en våg av entusiasm. Man kan inte ge direktiv: Var entusiastisk! Men ett råd vill jag ge er: Undertryck inte er naturliga entusiasm, ge den i stället näring och utvecklingsmöjligheter!

Nu kännetecknas och behärskas tiden av några -ismer, framförallt materialismen och egoismen. Ni har säkert observerat många tråkiga företeelser som kan ses som en direkt följd av dessa -ismer. Jag vågar spå att det inte alltid kommer att vara så. Om några år har utvecklingen pendlat mot en annan syn, och då kommer vår tid att bedömas kritiskt: "Det var då som man överdrev värdet av de materiella fördelarna, den rent personliga bekvämligheten. Det var då man mätte sin lycka i lönegrader, ATP och reglerad arbetstid, utan att rätt inse värdet av arbetets glädje eller av de andra stora drivfjädrarna till personlig insats. Då var många ängsliga för att verka patetiska eller yrkesstolta. Mycken tristess och otillfredsställelse kom därav". I dag kanske någon är rädd att visa sin entusiasm. Jag tror att det är obefogad försiktighet. Att sprida entusiasm för sitt flygaryrke kan vara lämpligare än någonsin. Få tjänstemän torde ha större förutsättningar att känna yrkesglädje och entusiasm än unga flygofficerare.

Entusiasmen måste grundas på en fast tro på det riktiga och värdefulla i ens strävanden. Entusiasterna skall med fog kunna säga: Vi tillhör toppen, vi kan åstadkomma detta, vi kan göra det bättre än vi eller andra gjort tidigare. Han skall också kunna säga: Detta är ett härligt yrke, här skall satsas!

ENTUSIASM, det är levnadsglädje och framåtanda. Det är officeren som kan få ögonen att lysa hos fältflygarna och navigatörerna. Det är flygarglädje som kan ta sig sådana uttryck att en flygning med Sk 16 blir till en underbar flygtur - kanske en precisionsnavigering eller ett försök till kontinuerliga rollar på konstant höjd, allt inom ramen för de tillåtna gränserna.

ENTUSIASM, det är friska takter och gott humör. Det är en glad insats av kroppens och sinnets alla resurser. Entusiasm är förmåga att under idrott kunna le åt dåligt väder och sedan njuta desto mer av vila och bad. Entusiasm ger förutsättningar för god laganda och uppväger det onda som kan vållas av kverulans. Entusiasm kan till stor del förvärras genom en positiv syn på till-

varon, på omgivningen och på den uppgift man fått. Så ser jag begreppet entusiasm. Det är vitaminet i vår verksamhet, en katalysator i vårt samarbete.

Nu kanske någon av er vill säga ett entusiasmen ibland dämpas genom påverkan från flygledning eller eskaderledning. Förbanden nås av en ständig ström av OFYL, kommenderingar, remisser, utbildningsanvisningar, säkerhetsbestämmelser och ökade arbetsuppgifter. Det är inte alltid stimulerande läsning. Tyvärr är det nog så att myndigheternas uppskattning är mera sällsynt än de kritiska och korrigerande synpunkterna. Men vid förbanden är möjligheterna större, både att uttala och få del av uppskattning och därigenom ge eller ges ökad tillfredsställelse. Ofta är det just ni som bör ta sådana initiativ. Men det viktigaste är att lära känna den gedigna tillfredsställelse som arbetet skänker. Det är en lön som man själv bestämmer.

*

Säkerhetsövning på Utö

Det har varit kurs för blivande säkerhetsmaterielofficerare på Utö i Stockholms skärgård. Sexton elever hårdkördes i ett fyradagars program av kapten Henry Ohlsson, F 10, ingenjör Alf Stålborg, Flygförvaltningen, och flygläkare Bengt Håkansson. Här intill återfinns några talande bilder från de krävande räddningsövningarna till havs,



