

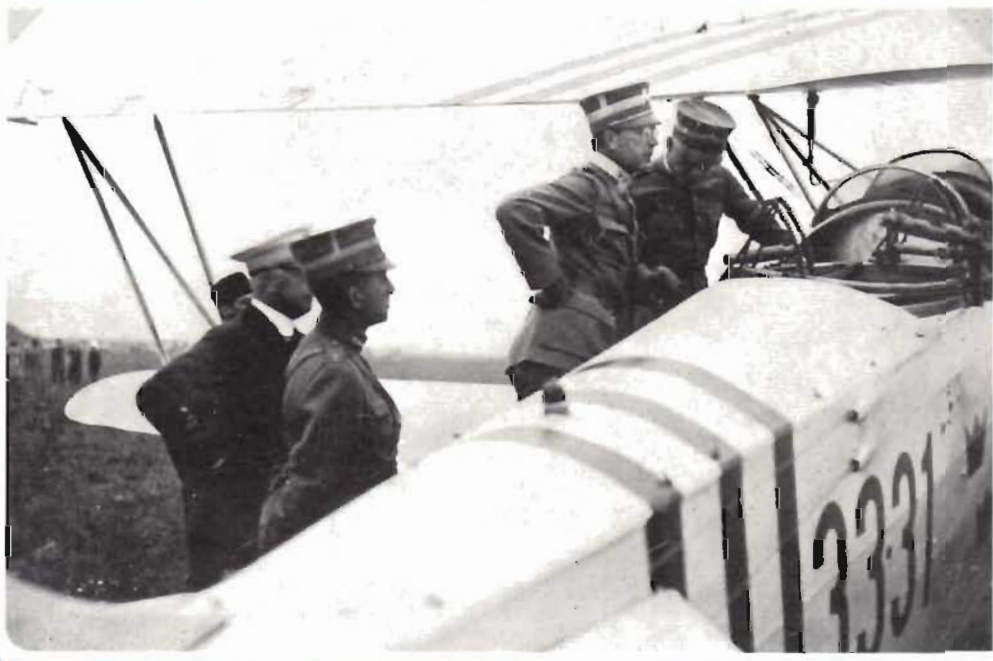
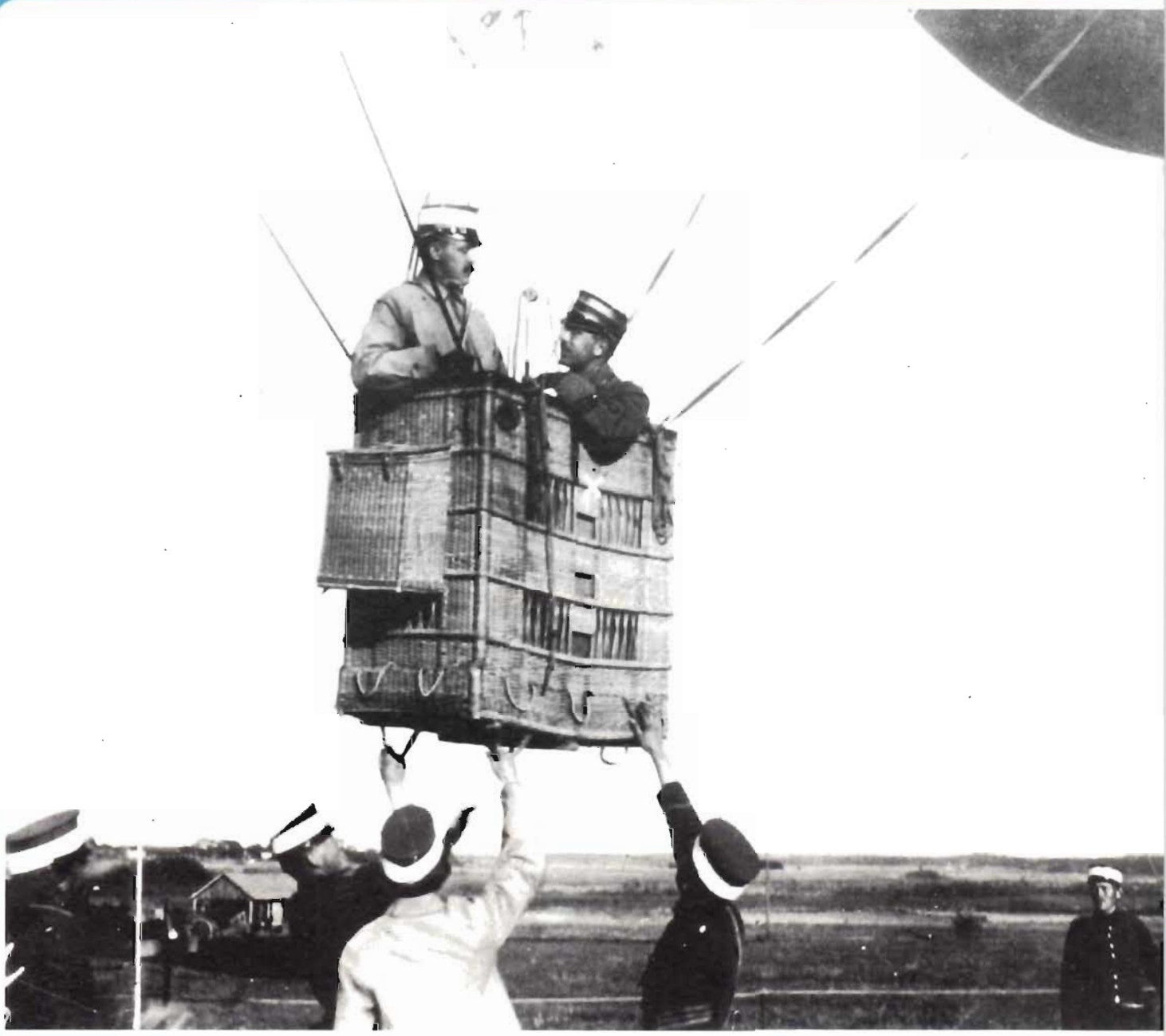
FLYGVAPEN



NYTT

3
1973





Gustaf VI Adolf in memoriam





Första-sides-bilden: Kung Gustaf VI Adolf vid sin 90-årsdag 1972, förevigad av fotograf LENNART NILSSON. — Sid. 2—3 och 34—35 har med några minnesbilder från 1910 fram till 1973 ägnats den bortgångne, folkkäre konungen, som tillika var FV:s högste chef. — Red. har försökt tolka Majestätets sista önskan och har därför givit bildkavalkaden en ljus inramning med få kommentarer. — **Sista-sides-bilden:** Ett "Team-Viggen"-kollage som puff för nr 4/73, "Viggens vardag". ■

FLYGVAPEN NYTT

i nnehåll

In memoriam	2—3
Innehållsförteckning	4
Ledare: Några hälsningsord, 1973—10—01	5
Är värnpliktiga oftare sjuka än civila kamrater?	6—7
Temaserien nr 15; F12, del 1	8—17
Finland flyger Draken, del 1	18—19
ILUG — Toroslada-jubileet	20—21
VM i flygmilitär 5-kamp	22—24
Hänt vid förbanden m m	24—33
In memoriam	34—35

- Ansvarig utgivare: **HANS NEIJ**
- Redaktionsråd:
C FS, IFYL, ISYM, C Sök 1 + 2,
C FMV-F:PC., C FS/Press, Fh*
- Redaktionschef: **ULF BJÖRKMÄN**
- Redaktör: **JAHN CHARLEVILLE**
- Ekonomichef: **BERTIL LAGERWALL**
- Prenumeration:
GUNNEL WIRÉNIUS

BIDRAG från läsekreten välkomnas. Redaktionen förbehåller sig rätten att redigera allt material. — Endast "Ledaren" ger uttryck för CFV:s åsikter.

ÅTERGIVANDE
av textinnehållet i FLYGVAPEN-NYTT medges
— källan önskas i så fall tydligt angiven.

ADRESS: TELEFON:
FLYGVAPEN-NYTT 08/67 95 00
Flygstaben/Press ankn 491
104 50 Stockholm 80 el. 243

AB ÖPE-TRYCK, Östersund 1973

Nordens största flygtidning: 13.500 ex.

När kommer nästa nummer?

Nr	Manusstopp	Ungefärlig utgivningstid
4	2/10	December
1/74	10/12	Februari
2	15/2	Maj
3	9/8	Oktober

Prenumerationspris: 10 kr/år

Postgironummer 31 69 97—6, kassa 601:4, Flygstaben

Nr: 3

1973



Några hälsningsord – 1 oktober 1973

Vid mitt tillträde som flygvapenchef vill jag först och främst uttala att jag går till mitt värv med tillförsikt. En av anledningarna härtill är att jag vet mig ha ett starkt stöd av kunniga, skickliga och hängivna medarbetare inom alla personal-kategorier. En annan anledning är min fasta övertygelse om flygvapenförbandens stora och betydelsefulla roll i svenskt totalförvar – nu och framgent.

◆◆ Flygvapnets bidrag till den respekt vårt försvar i dag åtnjuter är obestridligt och väger tungt. Den målsättning som statsmakterna manifesterat senast vid fjolårets försvarsbeslut ger inte något egentligt utrymme att minska på detta förtroendekapital inom överblickbar framtid.

Utvecklingen på de flyg-, vapen-, spanings- och sambandstekniska områdena kan vi inte ignorera. Väsentliga delar av denna utveckling måste vi tillgodogöra oss om vi inte skall förlora i respekt. För flygvapenförbandens del innebär detta en ständig vidareutveckling i tekniskt/taktiskt och organisatoriskt hänseende.

Men fredsorganisationen krymper ju? Det är riktigt – och vi har själva inom flygvapnet bidragit till den utvecklingen. Vår satsning på kvalitet kan nämligen – modernt uttryckt – ge en viss rationaliseringsvinst i form av minskad kvantitet. Kvalitet kan dock endast till en del ersätta kvantitet. Alla vet att vi i dag måste planera för mera långtgående framtida organisationsminskningar än de som betingas av rena rationalitetsskäl. Här kommer statsmakternas bedömningar in i bilden. Bedömningar, som påverkas av andra faktorer än de som militära fackmän kan bidra med. Vad jag liksom andra sådana fackmän kan konstatera är att våra medelsramar med hänsyn till köpkraft och köpkraftsutveckling är och tenderar att bli för små för att våra enligt egen uppfattning berätti-

gade önskemål skall kunna tillgodoses. Åt detta finns bara en sak att göra: att vederhäftigt och kraftfullt argumentera för och motivera de resurskrav, som vi anser svarar mot de uppgifter vi tillmäts.

◆◆ Den som främst ser till organisationsutvecklingen kan av nyssnämnda skäl få en mörk framtidsbild, och bortser gärna från att denna bild har flera ljusa inslag. Jag återkommer i detta sammanhang till kvalitetsfaktorn. Flygvapnets anseende bygger i allra högsta grad på hög personell och materiell standard. Statsmakterna stödjer alltså vår strävan att ligga väl framme i detta hänseende. Vi har och vi får modern och ändamålsenlig materiel i form av flygplan, baser och basutrustningar, sambands och teleanläggningar m m. Vi omsätter vår materiel efter planmässiga grunder anpassade till de ekonomiska förutsättningar statsmakterna ger oss. Vår personalutbildning och taktik utvecklas i nära samklang med materielen. Den allmänna samhällsutvecklingen inverkar självfallet på vår utbildningsfunktion. Allt det jag nu nämnt innebär förnyelse och arbetsuppgifter av stimulerande – men också krävande natur. Det är detta jag vill beteckna som den ljusa sidan av framtidsbilden och jag är angelägen att den inte skymms bort.

Vad jag just nu önskar är att känna gensvar för min egen tillförsikt hos flygvapnets personal – och så förstås – ett ordentligt handtag när det gäller att komma till rätta med alla de svårigheter, som trots allt dyker upp. Väl mött på flygvapnets olika vädjobanor – i luften och på marken ★



J. Stenius

Våra värnpliktiga bara föga mer sjukskrivna än de civila kamraterna

★ ★ Alltför ofta hör man talas om att värnpliktiga smiter från utbildningen genom att mygla med sjukskrivningar, dvs simulera eller förvärra sjukdomssymtom. Det verkar dock inte som man brytt sig om att ta reda på huruvida den ökade sjukfrånvaron bara är ett militärt problem eller om det är en genomgående tendens i dagens samhälle. ★ I nedanstående artikel har 1:e försvarsläkare EVA BERGQVIST (Centralplaneringen, Försvarets Sjukvårdsstyrelse) försökt jämföra den militära och den civila statistik som finns på området. Denna jämförelse leder till vissa slutsatser, som måste anses vara av intresse för en vidare krets inom krigsmakten. ★ ★ ★

Under senare år har i olika sammanhang upprepade gånger framhållits, att den höga sjukfrånvaron hos dagens värnpliktiga ger allt sämre utbildningsresultat. Denna förmodade höga sjukfrånvaro har ansetts bero på bl a bristande motivation för försvarsutbildningen. Sjukanmälnings- och sjukskrivningsfrekvensen hos dagens soldater har i debatten kommit att framstå som ett medvetet mygel undan utbildning och ansvar. Däremot har i diskussionerna nästan helt saknats jämförelser med tendenserna i dessa avseenden i dagens civila samhälle. Sådana jämförelser är inte utan intresse, då den faktiska eller den eventuellt simulerade sjukligheten hos dagens soldater diskuteras.

I det följande har jag gjort ett försök att jämföra sjukligheten hos flygvapnets värnpliktiga under grundutbildningen 1971/72 med den hos de övriga försvarsgrenarna (uppgifter hämtade ur Försvarets Sjukvårdsstyrelses statistik över Hälso- och Sjukvård vid Försvaret) samt sjukligheten hos civila män i motsvarande åldersgrupp (uppgifter hämtade ur Riksförsäkringsverkets statistik Allmän Försäkring 1971).

Högre sjuklighet i A+M

Sjukligheten hos värnpliktiga under grundutbildning 71/72

Enhet	Antal sjukanmälningar per 1.000 mandagar	Antal sjukskrivningar per 1.000 mandagar	Sjukfrånvaro	
			% av totala antalet mandagar	% utbildningsförlust
F1	22.0	8.9	4.1	2.3
F2	14.9	11.9	13.6	6.1
F3	20.1	9.3	6.1	4.3
F4	16.6	11.0	15.0	6.8
F5	17.4	8.6	6.5	3.2
F6	22.1	11.7	7.9	4.1
F7	16.5	8.4	5.4	3.2
F8	22.3	11.7	11.9	7.6
F10	12.2	6.0	5.2	2.8
F11	10.7	6.4	3.1	2.3
F12	16.4	10.2	11.3	5.0
F13	28.2	7.8	5.3	4.5
F14	16.4	9.5	8.6	3.7
F15	18.3	9.4	5.5	3.1
F16	18.5*	7.9*	7.2	3.3
F17	29.6	16.5	20.1	9.3
F18	14.6	8.3	7.4	4.4
F21	11.7	5.0	10.5	5.2
Flygvapnet	18.4	9.3	8.5	4.4
Armén**	28.2	14.3	11.9	5.8
Marinen	23.0	11.9	11.0	5.6

* = sjukvårdsavdelningen för F16 och F20

** = Armén utom Ing 1, vad gäller sjukfrånvaro (Ing 1 har orimligt långa sjukskrivningstider pga redovisningstekniska fel).

Samhället av idag minskar människans tolerans för påfrestningar ... därför blir hon sjuk

hemmet, på militärt eller civilt sjukhus som 100 proc utbildningsförlust.

Av **tabell A** framgår, att variationerna i sjuklighet hos de värnpliktiga var betydande mellan de enskilda flygflottilljerna. Vidare framgår, att den genomsnittliga sjukligheten mätt på angivet sätt var **lägre inom flygvapnet** än inom armén och marinen.

I **tabell B** redovisas utdrag ur Riksförsäkringsverkets statistik för 1971. För att kunna jämföras med de militära siffrorna har sjukligheten hos civila män angetts inte endast relaterad till antalet individer utan även till antalet mandagar. Därvid har det civila sjukskrivningsåret godtyckligt satts till 330 dagar (kalenderåret minskat med semesterperioden).

Vpl är dubbelt så sjuka?

En jämförelse mellan de två tabellerna ger vid handen, att antalet sjukskrivningar räknat per 1.000 mandagar var ungefär dubbelt så högt bland flygvapnets värnpliktiga under grundutbildning som hos civila män i 20-årsåldern. Sjukfrånvaron räknad i procent av antalet mandagar förefaller ha varit ungefär tre gånger så hög inom flygvapnet som hos civila män. Då bör man emellertid ta hänsyn till att den civila sjukfrånvaron till ca 95 proc utgörs av hel sjukskrivning mot endast ca 25 proc för flygvapnets värnpliktiga. Det är således riktigare att jämföra de civila siffrorna med den procentuella militära utbildningsförlusten. Därvid förlorade flygvapnets värnpliktiga ungefär 50 proc mer tid än de civila pga sjukskrivning.

Slutligen bör man beakta att de militärt redovisade sjukskrivningstiderna genomgående är felaktigt för långa, då de värnpliktiga ofta uteblir från avtalade återbesök och på detta sätt kvarstår som sjukredovisade efter det att de i realiteten redan återgått i tjänst. De civila siffrorna däremot är snarast felaktigt för korta, eftersom sjukskrivningslängden räknas efter antalet sjukpenningdagar, och sjukpenning i allmänhet utgår först dagen efter sjukanmälan,

dvs på andra sjukdagen. Följaktligen krymper skillnaden mellan civila och militära sjukskrivningslängder än mer.

Bara små skillnader ...

Om man tar hänsyn till de ytterligt skilda villkoren för civila män och för värnpliktiga under utbildning, framstår skillnaderna i sjukskrivningsfrekvens och sjukfrånvaro som förvånande små. Civila män har ju haft en helt annan möjlighet att välja arbetsuppgifter efter intresse och förutsättningar och bör därför förutsättas vara mer motiverade för sina arbeten. Flertalet civila arbetstagare gör en viss ekonomisk förlust under en sjukskrivningsperiod. Sjukskrivning för banala åkommor bör vara mindre vanlig i fysiskt lätta arbeten. Jämfört med civila förhållanden gynnar den militära miljön uppkomst och spridning av bl a luftvägsinfektioner och ger mindre möjligheter till vila och rekreation under fritiden. Av dessa skäl hade man väntat sig en påtagligt lägre sjukskrivningsfrekvens och sjukfrånvaro hos civila män.

Statistiken visar dock att förbluffande små skillnader föreligger jämfört med sjukligheten hos de värnpliktiga. Vidare framgår av Riksförsäkringsverkets statistik, att frekvensen sjukskrivningar

(antal sjukpenningfall per sjukpenningförsäkrad) är högst i åldersgruppen 16–19 år och minskar med stigande levnadsålder. Frekvensen sjukskrivningar och antalet sjukdagar per sjukpenningförsäkrad har i det närmaste fördubblats mellan 1963 och 1971.

Orsak: Dagens samhälle

Då dagens värnpliktiga är en produkt av den moderna **skolan** och det **moderna samhället** med deras värderingar, har man anledning vara pessimistisk angående möjligheten att minska sjukansmälningar, sjukskrivningar och sjukfrånvaro under utbildningstiden. Visst kan sjukligheten hos dagens soldater förefalla omotiverat hög vid jämförelse med tidigare generationers. De många sjukskrivningarna och de långa sjukskrivningstiderna är dock inget specifikt militärt problem utan snarast ett utslag av den moderna **människans minskade tolerans** för fysiska och psykiska påfrestningar och därmed sammanhängande ökande benägenhet att sjukskriva sig. Man får därför tacksamt notera, att dagens soldat (trots sitt bitvis något skamfilade rykte) har denna sjukbenägenhet i endast föga mer uttalad grad. ■

E. B.

Tabell B

Civila sjukfallsfrekvenser och sjuktal under 1971

Kategori av sjukpenningförsäkrade	Antal avslutade sjukpenningfall:		Antal sjukpenningdagar:	
	per inskriven sjukpenningförsäkrad	per 1.000 mandagar	per inskriven sjukpenningförsäkrad	% av totala antalet mandagar
Män 16—19 år	1.46	4.4	9.9	3.0
Män 20—29 år	1.34	4.1	12.6	3.8
Samtliga sjukpenningförsäkrade män	1.15	3.4	21.1	6.4



KALMAR flygflottiljs profil och anda

★ ★ Under tidigare år i flygvapnet – undertecknad kan överblicka 30 – hade flottiljerna ofta en egen profil. Be lägenhet, flygplantyp och chefer satte sin särprägel på verksamheten. Idag medför enhetlig flygmateriel, taktik och utbildning att vi blivit mera likriktade... dock utan att man behöver se något negativt i det. Vi är i stort sett lika effektiva och rutinerade i hela vapnet. Har F12, i ett alltmer centralstyrt och rationaliserat samhälle, någon egen profil? Knappast, om man söker efter något unikt. Men sammantaget finns ett antal förhållanden som medverkat till det något diffusa begreppet F12-andan. ★ ★ ★

Det sydöstra hörnet av vårt land betraktas av en del som en avkrok av Sverige. Det stämmer kanske om man räknar i järnvägstider. Men med Fokker F-28 (Linjeflygs nyköpta twinjet) ligger Kalmar 40 min från Bromma, enl tidtabellen. Om vi idag betraktas som en aning isolerade beror detta sannolikt mera på att innevånarna tycker att det inte finns någon anledning att åka härifrån, än att folk inte kommer hit. Sedan Ölandsbron tillkommit och givit Kalmarbygden ytterligare en profil (utöver slottet), har än flera svenskar och utlänningar styrt sina färder (läs bilar) hitåt. Trafiken på de nypermanentade men smala ölandsvägarna är stundtals enorm och har medfört inte oväsentligt ökade arbetstillfällen för traktens bilreparatörer.

På samma sätt som till exempel i Östersund och Karlsborg har emellertid här utvecklat en påtaglig sammanhållning bland innevånarna – sannolikt framvuxen ur det avskilda läget. Detta återspeglar sig i en utpräglad lokalrekrytering vid flottiljen och en stark knytning mellan förband och bygd. Genom sitt läge och sina historiska erfarenheter har också folk i gemen en klart positiv inställning till försvaret, vilket inte minst framgår av frivilligorganisationernas livliga verksamhet. När en eventuell nedläggning av F12 diskuteras

har också bygdens förtroendemän och enskilda enade stått upp till flottiljens försvar. Till och med klagomålen på flygbuller har slutat.

Utöver denna grundförutsättning – ett starkt samband mellan bygd och flottilj – finns flera andra positiva faktorer.

◆ ◆ F12 har ett förnämligt övningsområde. Direkt efter sväng ur trafikvarvet befinner sig föraren i ett från civil flygtrafik ostört område. Övningarna kan direkt påbörjas i den rätta miljön, dvs på låg höjd över hav och med de ledningsresurser som skall utnyttjas i krig. Detta betyder effektivt utnyttjad flygtid och bra övningar. Området åt sydost är också särskilt intressant m h t förekomsten av främmande flyg och båtar. Här sammanträffar öst- och västmaktsflyg med dito neutralt under som regel respektfullt hövliga former.

Det förefaller som om flottiljens resurser och förutsättningar lockar allt flera besökare från flygvapnets förband utöver de som är engagerade i beredskapstjänst. Detta är naturligtvis glädjande och förhoppningsvis skall besökaren uppleva F12-andan som något positivt. En anda är ganska svår att definiera. Möjligen kan den uttryckas som en strävan att uppnå hög effektivitet genom god stil, medansvar, sammanhållning, arbetsglädje och vänlighet. ■

Fritz Crona

Foto: Boris Erixson

F12

★ ★ Öland är "helt annorledes än de övriga Sveriges provinser" sa Linné. Annorledes pga havet och kalkstenen. Öland är alvaret, där kalkberget går i dagen eller täcks av ett mycket tunt jordlager. Det finns många alvarområden på ön. Det mest oförlikneliga är Stora Alvaret på södra Öland, 4 mil långt och 1 mil brett. En trädlös kalkstensstepp där luften dallrar över hållmark och gräshed under varma somrardagar. En alvarvandring en sådan dag är en skönhetsupplevelse, som man unnar alla Ölands-besökare. ★ ★ ★

... väktare dag och natt som älskar Öland varsamt

Det finns naturligtvis mer än alvar på Öland. Där finns bördig jordbruksbygd, lövskogsområden och längst i norr ett barrskogsområde. Där finns också en säregen flora med bl a ett trettiotal orkidéer.

Öland är ett gammalt kulturlandskap. Fornlämningarna är talrika – gravfält, runstenar och 16 fornborgar. De oändliga stengärdsgårdarna, de 400 väderkvarnarna, radbyarna och sjöbodarna är sådant som också är Öland.

◆ ◆ För gemene man är Öland ett begrepp för sommar och sol, för bad vid långgrunda sandstränder – semesterlandskapet framför alla, rikt på sol,

fattigt på regn. Redan kring sekelskiftet kom badgäster till ön. Förra sommaren besöktes Öland av 1/2 miljon turister. Nu har bron gjort ön än attraktivare. Årets besökssiffra blir kanske bortåt 2 miljoner (en gissning).

Tål Öland en sådan turistinvasjon år efter år? Hur går det för den solvända som på alvaret har sin enda växtplats på jorden? Blir det några Arontorpsrosor kvar? Hur går det för Blåelden på Neptuni åkrar?

Öland tål turistinvasjonen, tror och hoppas man. Vissa rara blommor har fridlysts, bilkörning på alvaret är förbjuden. Resten skall man klara genom att försöka lära alla och envar att "älska Öland varsamt".

◆ ◆ Vi på F12 som har Öland så nära känner att vi måste ta hänsyn till ön, dess befolkning och turister. Och vi vill gärna be övriga förband att med oss hjälpa de miljoner människor som besöker Öland om somrarna "att älska Öland varsamt", genom att låta dem rofyllt få ströva omkring på alvaret eller njuta av Öland på annat sätt utan störande flygplanbuller. Det går... om viljan finns!

Vi har ett utmärkt skjutmål i kanten på Stora alvaret – vi lånar gärna ut det vid andra tider än under juni, juli och augusti. Men kom då ihåg: Älska Öland varsamt – även i och från luften!! ■

Rolf Sjöholm



★★ Flyget idag ställer allt större krav på vädertjänsten. En förutsättning för att denna skall kunna ge bästa möjliga produkter — bl a flygprognoser — är att det finns kunniga och ansvarskännande väderobservatörer. Dessa poster fylls på försvarets väderstationer av värnpliktig personal. Detta kräver en omfattande och kontinuerlig utbildningsverksamhet, vilket är huvuduppgiften för flygvapnets väderskola — VÄDS. Denna skola är baserad på F12. ★ Att även annan utbildning förekommer framgår av följande skildring av vad som kan hända "en dag på Väderskolan". ★ ★ ★

En dag på VÄDS



◆ Från simulatorsalen. De första övningarna i "obsning" sker i simulatorm. Eleven i förgrunden avläser temperatur, lufttryck, vind m m.

Reveljen 06.15 utlöser genast aktivitet på skolan. Biträdande kompani dagbefälet — en av eleverna — konstaterar med en känsla av olust att dimman står tät utanför. Han skymtar inte ens konturerna av "sjukan" ca 180 m därifrån. Färdigklädd går han en runda på det övre våningsplanet för att ruska liv i dem som somnat om. Åtta av de 69 kamraterna i grundkursen får handgripligen väckas på promenaden från lucka till lucka. — Värnpliktiga meteorologer (10 man) och gruppbefälskursen (20) — förlagda i byggnader i närheten av väderskolan — gör sig i ordning för dagens övningar.

Nu råder full aktivitet. Efter att ha inlagt morgonmålet utrustar sig alla enl dagsprogrammet. Gruppbefälskursen skall ut på övning till flygbas och står uppsälda i full stridsutrustning 07.00. De har väckts redan en halvtimme före revej. Buss och transportbilar avgår 07.10.

Lätt dimma. Sikt 600—800 m.

Värnpliktige meteorologen väntar 07.35 i sin specialsäl på sin huvudlärare, som idag skall fortsätta analys av väderkartor och delgivningsövningar i grupp. Från kl 12.00 och tre dygn framåt skall dessa elever medverka som VM (vakthavande meteorolog) på övningsväderstation (ÖVS). Grundkursens tre plutoner skall denna dag ut på olika aktiviteter. — 1:a plutonen, utrustad för fältskjutning och handgranatkastning, står 07.40 uppställda på planen utanför skolhuset. Efter avlämning och kort ordgivning avreser plutonen med truppbefäl (20+2 man) till flottiljens övningsplats Vinterbo (3,5 mil söder om Kalmar).

2:a plutonens lärare har i vädersimulatorn kopplat in en "obs" med bra väder men med mycket låg temperatur, $-24,8^{\circ}$. Det är inte utan att eleverna huttrar till trots att temperaturen i rummet är $+20^{\circ}$. — 3:e plutonen har under förmiddagen förberedande övningar till praktisk tjänstgöring på de två övningsväderstationerna som används på VÄDS. En av dessa ligger i skolbyggnaden, den andra i kanslihuset (= gamla TL-tornet).

◆ ◆ Plutonens lärare har just på "rutinen under ett väderdygn" hunnit fram till vad som är att göra strax innan 07.30 under vardagar. Då startar ordinarie rapportering av basväder. Eleverna har börjat dagens lektioner med att göra exempel på både SYNOP, METAR, QAM och basväder samt markering av hålkort.

Kl är 08.55. Solen bryter fram genom de mycket låga dimmolnen och sikten blir snabbt bättre.

Eleverna får i uppgift att göra en ny basväderrapport — nu på det verkliga vädret. Från kl 12.00 och 24 timmar framåt skall plutonen nämligen bemanna ÖVS, vilka har i stort sett samma utrustning som flottiljernas väderstationer. Halva styrkan i taget arbetar. Schemat är indelat i 6-timmarspass. Varje man får således 12 timmars övning under samma förhållanden som på en av försvarets väderstationer. Under den sex veckor långa grundkursen finns utrymme för fyra 6-timmarspass per man. Mättjänsteleverna, som annars brukar öva radiosondering, skall i dag lära sig vätgasgeneratoren och få den demonstrerad vid en vätgasframställning.

Ute på krigsbasen har gruppbefälseleverna — efter en rundtur på basen — upprättat en väderstation och bemannat tilf-kärnan med basväderobservatör. Rapporteringen är redan igång. "Radiosondörerna" på denna kurs har satt upp en radiosondstation och har också kommit igång med sin verksamhet. En vätgasfylld ballong med vidhängande radiosond stiger redan 09.20 med ca 300 m/min upp genom atmosfären och levererar uppgifter om temperatur, fuktighet och lufttryck till mottagaren. 09.37 passerar ballongen just 5 km höjd. Den signal som tagits emot från bimetalltermometern i sonden visar sig sedan innebära -20° . Fuktigheten är 30 proc. Ungefär halva styrkan är avdelad för markförsvaret — ett motståndsnäste blir utbyggt och bemannat. Spaningen efter den "lede fi" är kanske befogad... I Vinterbo har 1:a plutonen just ätit den medhavda lunchen: Pyttipanna, bröd, mjölk och äpple. Fältskjutningen är avslutad med gott resultat, hade fänri-



◆ Vid termometerburarna. En övningsobs börjar med avläsningen i termometerburen.

ken sagt. Flera av eleverna biter betänksamt i de saftiga äpplena. "Hur är det egentligen att kasta en skarp handgranat"? — Klockan är 12.30 och ännu är det beordrat vila i 20 min till.

En kraftig regnskur drar 13.45—14.20 fram över övningsplatsen.

Halva plutonen har kastat sina handgranater. Övriga beordras fram. Tio våta "kråkor" dyker fram ur skogsbrynet.

Solen tittar fram bakom Cumulusmoln och molnrasor.

◆ ◆ Regnklädererna åker av. — "Nio man till värnet och en man fram". Fän-

riken och en man står i kastbåset. "Visitera handgranaten". "Aptera handgranaten". — "Handgranat färdig". "Handgranat — eld". De två kastar sig snabbt ned i skydd. Grus och splinter yr över deras huvuden.

Gruppbefälskursen har 11.15 avverkat förmiddagspasset på krigsbasen. En grupp på två man spanar från ett luftbevakningstorn. De disponerar över en basradio — liksom även de övriga enheterna i övningen.

Ordern är "fältmässig utspisning". Posten i nästet upptäcker en mindre spaningspatrull. Nästchefen beordrar stridsberedskap I. Och alla slänger vad ▶

◆ På krigsbasen. Två av gruppbefälseleverna sätter upp termometerburen med instrumentutrustning.



► de har för handen. Endast vakthavande är kvar på VS. Nästet blir snabbt besatt. "Fi" skjuter in sig med granatkastare (knallskotten smäller överallt). — Första anfallet misslyckas.

Krigsbasen har haft 8/8 St (dimmoln) hela förmiddagen. 12.25 rapporteras från luftbevakningstornet:

"sikt 3500 m, molntäcket börjar spricka upp".

Under eftermiddagspasset på flotttiljens skjutbana förövar 2:a pluton och radiosondgruppen prisskjutning. Många av radiosondörerna minns med en viss spänning vätgastillverkningen på förmiddagen. De berättar för kamrater i 2:a plutonen. "En packning sprack sönder. Det smäll som ett pistolskott. Det

bandspersonalen skaffat fram i signalstationsvagnen: faxkartor, en flygväderprognos från F12, TAF (flygplatsprognoser) m m.

På övningsväderstationerna "störs" rutinarbetet emellanåt av att huvudläraren eller någon av den flygande personalen beställer en briefing. VM, dvs en av meteorologeleverna, effektuerar dessa klart och säkert. 3:e plutonens elever har kommit in i rutinen med SYNOP varje timme, METAR varje halvtimme, QAM, hålkort, inritning av 13-obsar och utläggning av TEMP (resultat av radiosonderingar).

Allt detta och många basväderförändringar pga kallfronten har blivit en riktigt nyttig övning för de blivande vä-

tittar på TV. De flesta lägger sig tidigt efter dagens såväl spännande som trötta övningar.

Arbetet på de båda ÖVS fortsätter. Nytt folk går i tjänst kl 18.00. Tolv man arbetar till 24.00 då avslösning sker. Nat-ten lovar lugnt väder.

Svag vind. Klart. Under efternatten strålningsdimma, högst 2 m, s k låg dimma.

En dag på "väder" tar aldrig slut...

VÄDerSkolan 1973

Så livfullt skildras verksamheten vid VÄDS av en som varit med nästan sedan skolans tillkomst 1951, 1:e metass **Curt Bohnstedt**. Det var på F2 i Hägernäs det började. 1962 kom VÄDS till F12, där skolan kom att inrymmas i en av kasernerna. I dag är VÄDS kapacitet fullt utnyttjad. Skolan har egna förläggningsplatser för 72 vpl elever, tre lektionssalar för ca 20 elever samt två salar för ca 10 elever.

Den ena av de större lektionssalarna inrymmer den fortfarande världsunika vädersimulatorn, som väckt så stor uppmärksamhet. Där finns också videobandspelare, två färg-TV-mottagare samt utrustning för inspelning av TV-film. — I radiosondrummet finns, förutom uppsättningar av standardutrustning, en simulator som konstruerats av F12:s teleingenjör Arne Åkesson.

◆ ◆ Skolan passeras under ett år av ca 400 elever som fördelas på ca 20 kurser. Kurserna för värnpliktiga väderobservatörer, radiosondörer och gruppbefäl återkommer 4 ggr/år, en för varje inryckningsomgång. Utöver de ovan nämnda samt vpl meteorologer utbildas vid VÄDS vid motsvarande kurser även den civila personalen inom militära vädertjänsten.

Utbildningen av vpl meteorologer är från 1972 mera praktiskt inriktad än tidigare. För uttagning till denna tjänst fordras teoretiska kunskaper i meteorologi. Den ettåriga kursen, som börjar på VÄDS och avslutas sista månaderna på förband, syftar till användbarhet som vakthavande meteorolog på krigsbas. — Även meteorologaspiranterna på F5 får en del av sin utbildning på VÄDS: en vecka observationstjänst samt två veckor aerologisk mätljänst (radiosondering).

För försvarets fast anställda meteorologer finns en repetitionskurs i radiosondering samt en kort kurs i vätgasframställning. Utbildningen vid VÄDS omspänner således alla kategorier av personal inom försvarets vädertjänst. — I år har dessutom en kort introduktionskurs anordnats för elever från den civila vädertjänsten, SMHI. ■

Curt Bohnstedt

◆ Sondering. Grundkursens radiosondörer sänder upp en radiosond. I bakgrunden: Väderskolans byggnad.

pyste som om kranen till en vätgastub stod öppen för fullt — och samtidigt stänkte det frätande lut omkring generatorm".

2:a plutonens elever får under eftermiddagen i verkligheten uppleva ungefär samma situation (som de haft som exempel i vädersimulatorn på förmiddagen); en kallfrontspassage med två ordentliga skurar med blixtar och åskdunder i fjärran.

◆ ◆ Ute på krigsbasen har viss flygverksamhet kommit igång. F12 övar här idag. Flottiljchefen har landat. Han gör ett besök på väderstationen, där en av eleverna håller en vädergenomgång för återflygningen. Materialet har sam-

derobservatörerna från våra olika vapenslag. I 3:e plutonen ingår under denna kurs elever både från marinens helikopterbaser och arméns helikopter-skola.

Konvektionen upphör. Skurmolnen försvinner i fjärran. Endast rester av CU och CB finns kvar några timmar — täta Cirrus-städ, utbredda flak av "före detta" stackmoln både på ca 1.000 m och i höjd med de forna topparna.

Alla är tillbaka från sina uteövningar. Duschen har varit i flitig användning. Omklädda går man till middagsmålet. — Mätta och belåtna ger sig några in till Kalmar och dess hägrande förlustelser. Flertalet läser dock en bok, en tidning, hör på musik och nyheter eller

F12-

meteorolog

i

FN-tjänst: Zaire i återvändsgränd

★★ *Många F12-are har under årens lopp tjänstgjort utomlands i FN-tjänst. Den senaste är meteorolog STAFFAN FRYKLUND, chef för Väderskolan, som under ett år arbetat i Zaire. Nedan berättar han själv om sina upplevelser och erfarenheter.* ★★★

Zaire? De flesta svenskar man träffar höjer lite frågande ögonbrynen, när jag säger att jag kommer från Zaire. Men säger man Kongo, erinrar sig troligen alla landet kring ekvatorn i världsdelen Afrika. Landet som blev självständigt i början av 60-talet och som under de första åren skakades av svåra oroligheter. Jag kom dit i FN-tjänst första gången 1962-63. Nu, 10 år senare, har jag just kommit hem efter ytterligare ett års tjänst. Jag var anställd av FN-organet World Meteorological Organization för att ge en praktisk utbildning åt landets meteorologer som avslutat sin teoretiska utbildning samt för att verka som rådgivare åt Zaires vädertjänst.

Mycket har hänt sedan oroligheterna under 60-talet med utbrytarstater, stormakternas politisk-ekonomiska intriger och vita legosoldaters härjningar. Sedan arméöversten Mobutu tog makten 1967 och gjorde sig till general och president har i stort sett lugn rått. Men ändå är förhållandena inte bra, inte alls bra. Och mycket tyder på att en ny kris kan komma snart nog.

Landets ekonomi är fn - trots alla naturrikedomar med bl a koppar, uran och diamanter - mycket svag. Orsakerna härtill är många. Lågkonjunkturen (som dock nyligen övervunnits) har haft svåra verkningar, de låga världsmarknadspriserna på koppar (orsakade av bl a "kopparkriget" mellan USA och Chile), en väl utvecklad korruption på alla nivåer, en ineffektiv och komplicerad administration.

Framsynthet eller hybris

Presidenten, som efterhand blivit alltmer enväldshärskare, har i budgeten satsat på utveckling av projekt som enl mångas uppfattning ligger utanför ett

ulands kapacitet. I Zairefloden (fd Kongofloden) har ett kraftverk byggts, som redan producerar mer elektricitet än vad landet kan konsumera. Nu har etapp två påbörjats med en trefaldig kapacitet som mål! Air Zaire (landets flygbolag) har beställt tio DC-10 Jumbojet och flygvapnet har beställt ett stort antal amerikanska bombplan och franska Mirage-jaktplan.

Dessa och andra satsningar har gjort att mycket litet pengar återstår till landets "normala" funktioner. Kommunikationer, skolväsen, sjukvård, socialvård m m lider av akut medelsbrist. Enorma summor försvinner dessutom ur statens kassa genom den utvecklade korruptionen. Mobutu själv lär enl en amerikansk tidskrift vara världens femte rikaste man, och en fd minister lever gott i Schweiz på de 400 milj dollar han "räddat" ur landet före sin brådstörtade flykt.

Zaire är ett mycket dyrt land att leva i och kostnadsläget är fullt jämförbart med Sveriges. En 40-procentig inflation det senaste året, men inga höjda löner för de anställda, gör att befolkningen i landet och då särskilt i Kinshasa (ex-Leopoldville) nu lever på svältgränsen. Särskilt mycket har priserna gått upp



◆ Meteorolog i FN-tjänst, STAFFAN FRYKLUND, F12.

på zairoisernas baslivsmedel, maniok, ris och bröd. Medellönen för en arbetare ligger på 250 kr/mån. Visserligen är skatten låg, men ändå . . .

Mobutu tar till Mao

Mobutu lanserade för några år sedan autenticitetsprincipen, innebärande "Zaire åt zairoiserna" och bl a att alla nyckelpositioner i företag och förvaltningar skulle besättas av zairoiser. Där detta genomförts har det undantagslöst inneburit en sjunkande effektivitet. Prin- ▶

Nya riktlinjer nödvändiga

Under senare år har, främst genom insatser av FN, ett stort antal meteorologer utbildats. Men vädertjänstens ledning låter inte dessa komma i några beslutsfattande positioner, uppenbarligen av rädsla att deras egen inkompetens skall avslöjas och deras ställning hotas.

FN är naturligtvis helt medveten om den dåliga funktionen hos Zaires vädertjänst. Och de kringliggande länderna, där vädertjänsten följande fungerar hyggligt, klagar bittert över förhållandena i Zaire. Tänk er en väderkarta över Afrika med ett "hål" stort som hela Västeuropa i mitten.

◆ ◆ Vid min hemresa fick jag under två dagars konferenser i Genève, där WMO har sitt högkvarter, tillfälle att detaljerat redovisa det som jag här i korthet berättat om samt framföra mina planer beträffande FN i framtiden bör göra. Det beslöts att FN:s fortsatta satsning i Zaire i stort skall ske efter mina riktlinjer.

Dessa kan i korthet beskrivas enligt följande. FN måste mer övertygande och konstruktivt väcka (pressa fram) Mobutus och hans ministrars intresse för vädertjänstens betydelse för nationen Zaire. Man måste ge landet en bättre motivation. Man måste klargöra för de styrande att vädertjänsten kan hjälpa landet ekonomiskt, tex inom jordbruket. Dessutom har Zaire som medlem i FN klara förpliktelser visavi sina grannländer. En hög officiell FN-tjänsteman måste sändas till Zaire för att på regeringsnivå djupanalysera vädertjänstproblemet och därefter planlägga dess framtida gestaltning samt kräva Zaires helhjärtade stöd. — Om så ej sker syns en fortsatt FN-insats i landet vara omöjlig. Mobutu och Zaire har att välja mellan att gå framåt med och genom FN-experternas insatser (med beslutsrätt) eller att inte gå framåt alls. Nuvarande inriktning lutar mot kaos. På alla fronter. ■

Staffan Fryklund



► ciper har också medfört att zairoisernas attityd gentemot utlänningarna i landet hårdnat. Rättssäkerheten har också minskat och antalet stölder, rån och överfall kraftigt ökat. Allt detta har gjort att utlänningarna i landet, som efter kriserna i början av 60-talet i rätt stor utsträckning återvände, nu i alltmer ökad omfattning på nytt lämnar landet. Och utländska investeringar begränsas.

Kort sagt, verkar det alltså som om Mobutu misslyckats. Hans popularitet, som bara för ett år sedan var oomtvistad, har sjunkit katastrofalt. Vid årsskiftet gjorde han en resa till Kina och kom hem med en massa maoistiska idéer, som med omedelbar verkan och urskillningslöst applicerades på befolkningen. Dessa idéer, bl a med lördagen ägnad åt arbete för partiet, har inte mötts med någon större entusiasm av folket.

◆ ◆ Vädertjänsten, mitt gebiet, är en stödfunktion för produktiva verksamheter och betraktas därför som en funktion som i budgetavseende prioriteras mycket lågt. FN har sedan Zaires självständighet satsat stora summor på vädertjänsten. Först i samband med den fredsbevarande aktionen vid inbördeskriget, sedan för att hålla igång vädertjänsten och slutligen de senaste sju åren för att utbilda väderpersonal. Hjälpen har huvudsakligen getts i form av att experter skickats till landet. Men även materiel till betydande belopp har skänkts. Trots alla dessa insatser fungerar vädertjänsten dåligt, bara med 15–20 proc av en normal vädertjänst i ett uland. Orsakerna härtill är i första hand den dåliga ekonomin. Men också uppenbarligen pga en dålig ledning. När belgierna lämnade över landet fanns inga utbildade kongolesiska meteorologer. De i tjänsten äldsta observatörerna och teknikerna gjordes till direktörer och avdelningschefer. Deras bristfälliga administrativa och helt otillräckliga tekniska utbildning gör dem obenäpna (och troligen också oförmögna) att utveckla vädertjänsten.



☆☆ Under 1960 installerades F12:s PAR (precisionsradar-landningshjälpmedel). I motsats till andra stationer inom flygvapnet tillfördes F12 två PPI:n, eftersom flottillen utsetts som utbildningsplats för flygvapnets PAR-skolor. ☆ ☆ ☆

Den första kursen ägde rum våren 1961. Antalet elever var då fyra. Därefter avlöste kurserna varandra på löpande band med tre eller fyra kurser per år fram till 1970. Sedan 1970 har kurserna minskat till att normalt omfatta bara en kurs per år. Det har dock tillkommit en hel del repetitionskurser på en eller två veckors längd.

Målet för PAR-kurserna är att ge varje elev ca 200 inflygningar, förutom den rent teoretiska utbildningen. Vid kursens slut skall eleverna kunna leda två flygplan åt gången med en separation av ca 8–10 km. När eleven sedan kommer till hemmaförbandet skall han under övervakning genomföra 100–200 inflygningar i skiftande väder på resp förbands samtliga banor innan behörighet kan lämnas. (För att erhålla behörighet att PAR-landa civila flygplan fordras särskild kontroll.) — Unders kursens gång får varje elev ca tio flygpass, vilket har visat sig speciellt värdefullt under senare kurser, då eleverna haft mycket ringa flygerfarenhet.

◆ ◆ Ganska snart, speciellt vid svåra vädersituationer med inställda flygningar och ökat elevantal, visade det sig nödvändigt att skaffa fram en simulator som kunde användas bl a:

1) för inläring av terminologi, svensk och engelsk;

F

◆ Första svenska FN-insatsen i Kongo utfördes bl a av flottilj nr 22, beväpnad med UN/ONU-märkta J 29 'Tunnan'.





På med PAR:en Palle . . .

- 2) vid avbrott i flygverksamheten;
- 3) vid ledning av två flygplan (ett verkligt + ett simulerat);
- 4) vid flygning med olika hastigheter.

32 kurser har genomförts och ca 130 elever utbildats. Ordinarie personal ur F12 har hela tiden fungerat som lärare.

Simulator PN 67

Simulatorn fungerar i läge "PAR". Den simulerar ett flygplan (lämnar samma eko som ett normalt flygplan) som från valbart avstånd, dock högst 26 km, flyger mot sättpunkten med tre inställbara hastigheter. Flygplanet kan förflyttas i sid- och höjdlid med rullpotentiometrar placerade på manöverapparaten. Efter slutförd inledning förflyttas ekot snabbt, ca 15 sek, till nytt utgångsläge. Simulerat eko överlagras befintliga markekon. Ekots hastighet kan när som helst under en inflygning varieras i tre lägen: 550, 350 och 175 km/tim. — Simulatorn konstruerades hösten 1965 av verkmästare **Stig Blomberg**, F12. Kostnaden var ca 6.000 kr.

Under varje PAR-kurs sedan våren 1966 har minst 200 inflygningar utförts med simulatorn. Hur stora besparingar i flygtid som simulatorn åstadkommit, förutom effektivisering av utbildningen, behöver knappast påpekas. Summan är dock mer än avsevärd. ■

Torvald Wellin

☆☆ Otvivelaktigt kan "trimmen" på PAR-trafikledaren variera mycket. Oftast beror detta på för litet träning. ☆ Flygvapnet har underhand tillförts nya utmärkta landningshjälpmedel av typ PN 52 och 55. Dessa tillåter praktiskt taget lika låga minima som för PAR, men de har den nackdelen att bara en inflygningsriktning är möjlig. Om vindförhållandena under en längre tid varit lämpade för inflygning med hjälp av exempelvis PN 52 eller om vädret tillät visuell flygning, inträffar det ganska ofta att PAR-trafikledarens trim väsentligt nedgått. Så har även varit fallet när PN 67 varit ur drift längre tid eller när personalbrist på trafikledarsidan gjort att stationen inte kunnat brukas. ☆☆☆

PAR-landningsproblem

Jag anser att dessa svårartade problem går att lösa, genom att trafikledningarna själva helt enkelt tar initiativet och begär att få flygplan för träning. Sällan eller aldrig motsätter sig någon flottilj-, flyg- eller divisionschef detta, om inte speciellt utbildningskrav tillfälligt föreligger. Alla måste komma ihåg att för att en PAR-inflygning skall lyckas i dåligt väder så fordras det god rutin hos PAR-trafikledaren. Det enda som hjälper är träning och åter träning. På flottiljens samtliga banor och under olika väderförhållanden.

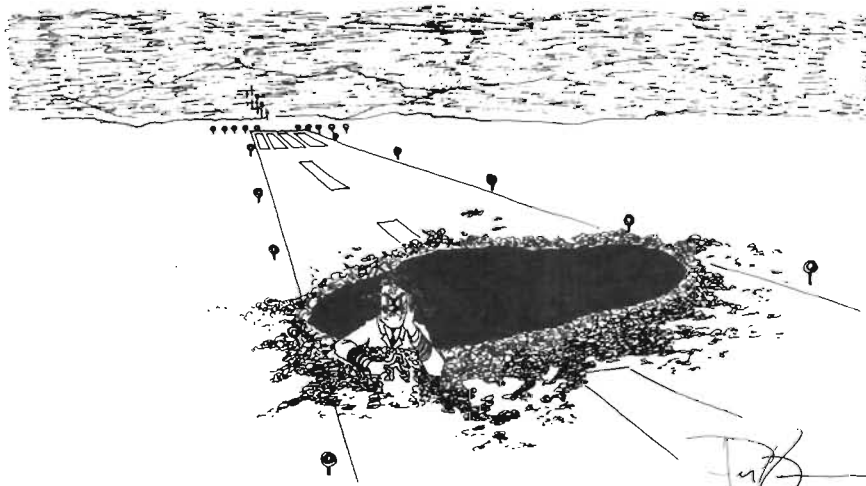
◆◆ Givetvis inverkar förarens trim i instrumentinflygning mycket på PAR-trafikledarens möjligheter att leda till ett säkert och lämpligt läge för landning. Men jag vill samtidigt betona, att PAR-tl:s förmåga att leda inte bara betingas av att i rätt tid ge riktiga korrekationer — i svåra situationer kan hans röstläge och förmåga att uttrycka sig psykologiskt riktigt ha avgörande betydelse. Rätta aldrig (om det inte är absolut nödvändigt) två fel samtidigt. En rutinerad förare kan lätt bli "mättad" och många gånger bli hjälpt med tillägg som: "Du ligger stadigt och bra på

glidbanan". Alltså en avvikelser från standardterminologi — men som kan vara nog så motiverad.

Det är i sista hand PAR-tl:s ledning av inflygningen som påverkar förarens syn på precisionsradar. Rösten måste vara lugn, säker och bestämd. Några missförstånd får inte uppstå genom att exempelvis felaktig terminologi används. Allt som kan göra att föraren mister förtroendet för PAR-trafikledaren (spänd eller osäker röst, tveksamhet i ledning av luftfartyget, felaktiga kursändringar) **måste** bortarbetas. Man måste komma ihåg, att en enda dålig eller misslyckad inledning av en PAR-tl sänker förarens förtroende för precisionsradar lång tid framåt. Och det är alltid mycket svårt att återfå förarnas förtroende, när det en gång förlorats.

◆◆ Till förare som flyger för PAR-trafikledart träning: Ofta vid inflygning i god sikt, märker man hur föraren liksom vill hjälpa till för att komma rätt. — Sväng 10° om tl säger så! Stanna inte efter 5° bara för att Du ser att det vore betydligt bättre! — Vi "parare" lär oss av felen. Och ju snabbare och bättre vi lär oss, desto bättre hjälp kan Du få... när det behövs! ■

Torvald Wellin



—PRECISION APPROACH COMPLETED,
OVER TO TOWER 118.1. GOOD DAY SIR!

★ ★ Den 14 april 1957 startade Linjeflyg den första reguljära passagerarlinjen mellan Stockholm och Kalmar. F12, med undantag av F21, var det första militära fält som inlämnades i inrikesnätet. Douglas DC-3 och Lockheed L-18 'Lodestar' var de flygplantyper som då användes. — Steget fram till idag är tidsmässigt kort, flygplanmässigt dock avsevärt större. ★ ★ ★

F12 & civilflyget

Men redan från hösten 1956 hade ett stort antal provflygningar gjorts för att komma fram till lämpliga inflygningsmetoder i dåligt väder. Enstaka radiofyror fanns, men inte på lämpliga avstånd efter moderna krav. Med inflygningsbelysning var det dock ännu sämre ställt. Provisoriska inflygningsbelysningar provades. Bl a flygvanets transportabla flodljus, som placerades ut på olika "strategiska" punkter i anslutning till speciellt banorna 16 och 05. Eftersom terrängen på de flesta ställen var relativt svårforcerad och flodljusen tunga, var det inget litet arbete som nedlades. Tyvärr utföll inte dessa prov till belåtenhet. Hur som helst, flygningarna kom dock igång. Regulariteten var emellertid inte jämförbar med den nuvarande.

Utvecklingen gick så sakteliga framåt. Nya flygplantyper kom. Först Corvair 1960 och när DC-3-orna togs ur drift 1965 kom något år senare turbo-prop:en Nord 262. I juni 1973 sattes så twinjet:en Focker F-28 in i reguljär trafik. — Från början utgjorde Linjeflygs 'rörelser' bara 2—4/dag. Idag är man uppe i 14—16.

◆ ◆ Det är inte bara flygplantyperna som förbättrats. Hjälpmidlen på marken har genomgått en genomgripande förbättring. Högintensiv banbelysning på båda banorna, högintensiv inflygningsbelysning av civil modell på bana 23 — av militär modell med blixtljus på bana 16 samt AVASIS (Abbreviated Visual Approach Slope Indicator System = förkortat system för visuell glidbaneindikering) på banorna 16/34 och 23 samt VASIS (Visual Approach Slope Indicator System = system för visuell glidbaneindikering) på bana 05.

Navigation- och inflygningshjälpmiddel har också utvecklats i hög grad.

PAR-en (Precision Approach Radar) kom redan 1960, men hjälpmidlet godkändes inte för civilt bruk förrän några år senare. Då dock endast på bana 23 pga att NDB (= Non-directional radio beacon = oriktad radiofyr) endast fanns på den banan. VOR (= Visual Omni Range = riktad radiofyr VHF) tillfördes F12 1971 och 1973 har även NDB installerats för inflygning bana 05. — F12:s SRE (Surveillance radar element of GCA = övervakningsradardel) godkändes 1970 och i början av 1974 skall en modern station för sydöstra Sverige vara i bruk.

Intercom-anläggning, direktförbindelser med Malmö och Ronneby, har införts. Som ett kuriosum kan nämnas att under många år fick F12:s trafikledning begära färdtillstånd för civil luftfart via kortväg från Malmö. Sammalunda gällde väderrapporterna.

◆ ◆ Chartertrafiken har ökat i mycket hög grad. Här flyger "alla" bolag med de mest skiftande flygplantyper, även om vissa restriktioner mht flygplanens tyngd (SIWL) föreligger. Speciellt sommartid är trafikintensiviteten hög vad gäller privatflygplan. På F12 finns, förutom KALMAIR:s 1—2 Be 55:or, fast baserade även Kalmar flygklubbs fyra motorflygplan (2 privata) samt segelflygklubbens 3—4 glidare. Tillsammans, det rör sig mest om flygningar på kvällar (lördagar och söndagar), blir detta ca 20.000 rörelser/år.

Problem har givetvis funnits och en hel del kvarstår. — Den mycket blandade trafiken har ofta gjort trafikavvecklingen svårbemästrad, bl a beroende på att det endast fanns ett väntläge för civil trafik, beläget no om fältet. Den militära jettrafiken har måst använda bana 23 för landning.

Öppethållning för LIN är ca 1½ timme per pass (= 4 st) under lördagar

och söndagar. All övrig trafik (ankommande såväl som avgående) är också hänvisad till LIN:s tider. Endast en trafikledare (tl) tjänstgör under dessa pass. Att skriva färdplaner, avveckla trafiken på ett smidigt och framförallt säkert sätt är inget enmansjobb. Men mht overtidsuttaget för trafikledarpersonalen har det inte varit möjligt att utöka bemanningen. Luftfartsverket (LFV) har dock ställt personal till förfogande någon månad om året. En förbättring bör komma till stånd när den nya kontrollcentralen upprättas i Ronneby 1974. Möjlighet att insätta tl-biträden eller helst assistenter för att underlätta tll:s arbete undersöks.

◆ ◆ Regulariteten är som tidigare nämnts hög vad beträffar LIN. Men eftersom PAR-en endast varit godkänd för bana 23 fram till maj 1973, då även bana 05 godkändes genom införande bana 05 godkändes genom införande ten hädanefter öka ytterligare.

VOR-inflygning (men med höga minima) är tillåten på övriga banor. En kombination av VOR och PAR-inflygning skulle ytterligare öka regulariteten med ökad säkerhet som följd. Minima blir fortfarande högre än på banor med NDB. Men efter att ha radarföljt ett flertal VOR-inflygningar med PAR-en bedömer jag rena VOR-inflygningar som mindre lämpliga — även om den metoden är bättre än circling på minimivärden.

LFV:s VASIS och AVASIS på banorna 05/23 (installerade i år i samband med införandet av Focker F-28) har en glidbana på 3,25 mot PAR-ens 2,86. Sättpunkten är dessutom förlagd ca 200 m längre in på banan än FV:s sättpunkt. Tekniska möjligheter att ändra glidbanan på PAR-en finns, dock är det långt ifrån lika lätt att ändra sättpunkten.

◆ ◆ Dessutom — och det är det viktigaste — är PAR-tll:s möjligheter att göra fel så pass stora att varken ändringar av glidbana eller sättpunkt bedöms som realistiska. För militära jetflygplan kan en felaktig/för hög glidbana samt en för långt in belägen sättpunkt vara rent livsfarliga. Avlästa höjder stämmer inte — t ex avstånd 6 km/300 m, 4 km/200 m osv. Banan räcker inte till m m!

Positivt. Ett mycket gott samarbete har enligt vårt bedömande hela tiden rått mellan Linjeflyg och F12. Detta gäller även samarbetet med andra bolag. Speciellt piloter som ofta flyger på F12 har visat förståelse för de svårigheter som föreligger med den blandade trafiken. De har utan visad irritation funnit sig i väntlägen både i luften och på marken. ■

Torvald Wellin



F12 helt Saab-beväpnat

J 29



☆☆ Kungl Kalmar Flygflottilj är, såvitt vi på F12 känner till, det enda förband som beväpnats med utslutande svenska flygplantyper. ☆ Sälunda fick vi vid förbandsuppsättningen 1942 av SAAB levererat det nya störbombplanet B 17. Denna flygplantyp kom att täcka hela femårsperioden fram till omvandlingen till jaktflottilj 1947. ☆☆☆

Första jaktflygplanet blev J 21 – enl den studentikosa Blandaren: "Flygvapnets nya fullträff med två bommar!" 21-epoken kom att bli ungefär lika lång som B 17-perioden. Det var 1952 som omskolningen till den första reatypen (som det då hette) genomfördes.

Det var ett kraftigt kliv ifråga om prestanda från J 21 till J 29. Visserligen blev det "bara" J 29 A, men den var ändå tillräckligt respektingivande för den tiden.

◆◆ 1958 var 29:an redan föråldrad och ombeväpning stod åter för dörren. Den kombinerades med ett utvidgande av krigsuppgifterna till nattjakt- eller "allvädersjakt", som det senare kom att heta. Flygplantyp blev då J 32 B, "Lansen" i jaktversion. "Lansen" förde flottiljen i kontakt med bl a modern robotmateriel.

Den nuvarande värdiga representanten för SAAB:s internationellt så kända produkter i F12:s unika serie är som bekant J 35 F, den sista Draken-versionen med bl a IR-robotar.

◆◆ Alla flygplantyperna (med undantag för B 17) finns fortfarande väl bevarade vid flottiljen i form av museiflygplan. En bevarad B 17 finns i Etiopien. Denna kan förvärfvas som gåva... under förutsättning att den kan avhämtas på platsen. Detta skulle möjligen kunna ske i samband med en utomlandsflygning med TP 84 "Hercules". – En kulturhistorisk godbit!

Det finns vid F12 idag bara en förare kvar, som flugit alla fem flygtyperna. Det är majoren **Stefan Båld**, som kom till F12 1948 och som lyckades få flyga B 17 innan den definitivt togs ur tjänst. – Båld fick 1957 Stockholms Tidnings bragdmedalj för det årets främsta flygargärning. (Om detta berättade FV-Nytt bl a i nr 2/70.) ■

Sven-Erik Lange



J 32 B



J 35 F

★ ★ Allt iör sällan får man läsa om våra finska flygarbröders liv och leverne, om deras problem och inte minst deras flyg-materiel m m. Detta hittillsvarande info-vakuum beklagar flygentusiaster på västra sidan om Bottenhavet. FV-Nytt anser därför tiden mogen för en ändring. Två representanter ur FS har i skilda omgångar dristat sig att fara längre än till fagra Åland. ★ I somras "våldgästade" undertecknad bla Satakunda flygflottilj i Björneborg/Pori samt Valmets FV-förråd i Tammerfors/Tampere. — I oktober for mj Gunnar Olsson till Suomis flygstab i Munksnäs utanför Helsingfors/Helsinki, Valmets flygindustri i Halli samt nyetablerade Rovaniemi flygflottilj. ★ Om finska FV igår och idag kommer FV-NYTT framdeles att berätta lite mer utförligt. Här skall bara 'hintas' och 'puffas' något om/för detta futurala material. ★ ★ ★

Reportage: JAHN CHARLEVILLE

SAAB J 35 S

en finsk

Valmet-produkt

◆ Valmets finska Draken ersätter nu utgångna Folland Gnat.



◆ J 35 BS på Luonetjärvi-basen 1/6-73 före Rovaniemi-flyttningen.

A tt finska FV (sedan maj -72) flyger J 35 Draken över eget territorium är troligen ingen nyhet för läsekretsen. Säkert känner de flesta till att Finland av Sverige (FV-F18) lånat/hyrt sex J 35 B (efter smärre ändringar kallad BS), vilka intill i somras stationerats på Tavastlands flygflottilj, Luonetjärvi-basen utanför Jyväskylä i mellersta Finland. "Lånet" tillkom för att man i Suomi skulle hinna omskola egna piloter innan man med början 1974-10-01, erhåller egna av Saab-Scania inköpta tolv J 35 S. — Sex sisubroder har tidigare utbildats på F18.

Idag flyger dock de finska Drakarna betydligt längre norrut, närmare bestämt ovan och kring Rovaniemis ny-upsatta flottilj — en sedan många år planerad förflyttning av Tavastlandsförbandet. Orsaken härtill är den bättre lufttäckningen av hela Finland samt det allt tilltagande militärpolitiskt bistrare klimatet däruppe. (Kolahalvön har vuxit till världens största basområde.) Än så länge får vi, säger div-chefen kn Pekka Kanninen, bara sätta upp en 35-division. Men, hoppas flottiljchefen öv Rauno Meriö, ytterligare en division, minst 12 Drakar, skulle välkomnas. Två divisioner behövs i det här "klimatet" ... Det nybyggda förbandsområdet med sina rymliga hangarer och verkstäder skulle hellre se fler Drakar än det nuvarande komplementet som består av ålderstigna och jämförelsevis orkeslösa Fouga Magister. (Finland har sedan 1958 licensbyggt 62 Fouga:s.) Men ryssarna vill också sälja. Det handlar då om fler MIG-21:or. (Finlands FV har två operativa divisioner med denna MIG-typ, varav den ena är förlagd ej långt från den ryska gränsen, på Karelen flygflottilj i Rissala utanför Kuopio.) — Fast bäst vore det med Viggen, skämtade kapteeni Saharinen (MIG-pilot från Rissala) då han i somras vid Parisutställningen fick snabbkolla cockpit:en på 37:an, men det gillar nog inte vår andre granne ...

◆ ◆ De nu tolv beställda 35:orna från Saab-Scania skall, utifrån ca 6.000 färdigfabricerade fpl-delar, ihopmonteras i Valmet-koncernens fabrik i Halli (som ligger på vägen från Tampere till Jyväskylä, granne med finska FC — alltså inte Valmetfabriken i själva Tampere). Första finskbyggda Draken beräknas jungfruflyga ca april-74. — Finland har alltsedan VK II:s slut brottats med problemet att försöka behålla en egen flygindustri, ett eget flygtekniskt kunnande — ovärderligt för ett neutralt land. Före och strax efter krigsslutet



◆ Fyra (hyrda) finska J 35 BS (+ två Fouga Magister) uppställda i en av de nymoderna Rovaniemi-hangarerna. — Alla svenska 35:or har fö alltid stått på finska ställ.

sysselsatte man ca 3.000 man — till helt nyligen var siffran knappt 400. Tillskottet "idag" med Draken-jobbet är alltså en liten ljusning på den fronten. Dessutom är Suomi på väg att lancera ett eget nytt första-skolflygplan ("Leko-70"), som ca 1975 skall ersätta trotjänaren Saab 91 D Safir. Så nog äger finnarna ett eget flygtekniskt kunnande alltid.

De finska flygnärkontakterna emanerar från ca 1910 och namnen Adolf Aarno och Jonas Andersson. De vidareutvecklades och milstolpe blev 1918,

då Eric von Rosen skänkte Finland sitt första riktiga flygplan "Aeroplan nr 1", en Thulin-byggd Morane-Soulnier Parasol — överflugo av dåv lt Nils Kindberg. Krigsårens svenska F19-flottilj gav ytterligare erfarenheter. Före och under kriget ansåg sig Valmet to m bättre rustat än "konkurrenten" Saab. Sålunda byggde man en egen och bättre Brewster Buffalo kallad "Humu" (med rysk Stalina/M63-motor) samt en egen och bättre Messerschmitt 109 kallad "Pyörremyrsky". Inget av dessa mycket goda försök kom dock längre än till prototypstadiet... Sovjet dik-

terade ju fredsvillkoren. — (Om finska FV:s historia, de flygmuseala samlingarna och "kampen" för ett finskt FV-flygmuseum etc skall jag återkomma till i ett senare FV-Nytt-nummer. Dessutom är en separat F19-story projekterad. Unikt källmaterial har samlats in.)

Med konstaterandet att kontakterna mellan storföretagen Valmet och Saab sedan långt tillbaka varit nära och goda, samt att Saab-Scania-koncernen dessutom i Finland låter sammansätta sina Saab 96:or (för "svensk-export") anses denna "puff" avslutad. ★

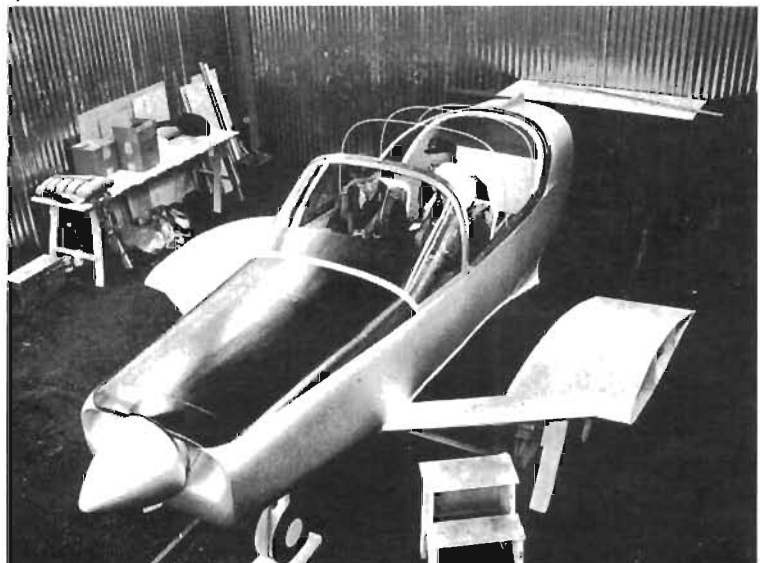
J-Cb

◆ Prototyp nr 1 av finska (Me-109-koplan') Pyörremyrsky.



◆ PM-1 återuppstånden officiellt. Tampere 23/9-73.

◆ Mock-up-del av det nya helfinska skolflygplanet 'Leko-70'.



◆ Motor: Lycoming 200 hk. Fart: 220 km/t. Längd: 9,2 m.

ILUG

Sveriges största flyg- utställning

Fig 1

★★ Sveriges största och mest betydande flygutställning har framgångsrikt ägt rum. Det skedde i Göteborg ... för 50 år sedan, 1923 alltså. ILUG var dess namn och detta uttyds: Internationella Luftfartsutställningen i Göteborg. ★ Den 25 augusti firade man denna 50-årsjubilar med en minnesutställning på samma plats, nämligen Torslanda flygplats. ★★★

Liksom så många andra stadskärnena flygplatser (tidigare Bulltofta och snart Bromma) står Torslandafältet strax utanför Göteborg inför avveckling och "ond död". Men innan avrättningsdagen blir högaktuell, hann Sveriges äldsta trafikflyghamn att fylla 50 år. Torslanda tillkom efter år av planer och febrilt arbete och hann precis iordningställas till den stora flygutställningens invigning den 4 augusti 1923. Än idag lever denna tid kvar på Torslanda-området, F7. Över Torslanda nu, liksom tidigare över Le Bourget, genomförde kaptenerna **Gunnar Ståhl** och **Anders Lelvert** sitt 7-minuters program. Speciellt manövrerbarheten i lågfartsområdet förbluffade. Med denna uppvisning fastslogs att utvecklingen inte stått stilla. Sverige kan än.

Fig 5

Liksom 1923 inleddes årets utställning av en ankomsttävling. I år dock bara för ca tio allmänflygplan ... som dessutom spakades av enbart svenska förare. Annat var det DA, då luften kryllade av maskiner från hela Europa. Näja, årets programpunkt avslöstes ju av "Team Viggen" — den från Paris-utställningen så internationellt uppmärksammade svenska roten, med tvänne AJ 37 Viggen ur Skaraborgs flygflo till, F7. Över Torslanda nu, liksom tidigare över Le Bourget, genomförde kaptenerna **Gunnar Ståhl** och **Anders Lelvert** sitt 7-minuters program. Speciellt manövrerbarheten i lågfartsområdet förbluffade. Med denna uppvisning fastslogs att utvecklingen inte stått stilla. Sverige kan än.

årets jubileum. En historisk samling grå hässor fick åter tillfälle att i ett större flygsammanhang exponera sina anleten, och detta till samfällt applådsmitter.

Efter dessa talhögtidigheter gavs de inbjudna jubileumsgästerna, ca 700 till antalet, chans till något substansstiel etc. Samtidigt kunde man vandra runt i jubileumshangaren och från rikt illustrerade väggkompositioner friska upp minnet från då fram till idag ... och i morgon. — Denna historiskt intressanta väggutställning förllyttades senare till Svenska Mässan (invid Heden, den gamla platsen för ILUG:s markutställning) för att ingå i flygmässans fortsättning i månadsckiftet augusti—september.

Att jubileumsdagen avslutades med stor "galamiddag" för cirka 500 gäster ute vid Längedrag är föga intressant (mat behöver ju också vi svenskar ... trots allt), men sent skall glömmas de framträdanden som oldboysen och flygidolerna Gösta Fraenckel, Magnus Bång och Nils Söderberg gjorde. Historiska anekdoter med baxnande humor som utan tveivel bort bandats. (Man får bara hoppas att den arbetsgrupp som tillsatts inom SFF, snabbt griper sig verket an att ljudbända våra pionjärens röster och kulhistoriska flygarminnen. Guldgruvor, beleave me!)

◆◆ Torslandas och ILUG:s 50-årsjubileum kom också att bli världskänt, eftersom poststyrelsen hade framställt en speciell flygpoststämpel enbart gällande jubileumsdagen. Motivet var det samma som 1923 års utställningsaffisch: två flygplan som kastar ljuskäglor ned mot jordklotet och belyser bl a "Gothenburg, Sweden". ◆ Den som är historiskt intresserad och därmed vill veta mera om ILUG-23 bör skaffa sig ett exemplar av Svensk Flyghistorisk Förenings tidskrift "Flyghistorisk Revy" nr 23 (en beundransvärd dokumentär-skildring i tjusig förpackning). Rekommendationsvis görs detta lättast genom att gå med i föreningen. En annan utväg är att ta kontakt med SFF:s sekreterare Eric Boberg (FMV-F:FLC. 08-679500/515).

I ytterligare ca fyra år måste Torslanda ta hand om den ständigt ökande flygtrafiken över Göteborg, men 1977 står en ny västsvensk storflygplats beredd att ta över.

◆◆ Efter denna luftcirkus och flygpropaganda övergick programmet till stillsammare och mindre ljudliga former. Generaldirektör **Henrik Winberg**, chefen för delarrangören Luftfartsverket, inledde talarstolsronden i Blå Hangaren med att bl a betona de naturliga hinder som finns för den framtida utvecklingen av luftfarten. Ljud- och värmevallar sätter gränser för bl a flyghastigheten. Den mänskliga miljön kommer hårdare att styra den flygtekniska utvecklingen. Dessutom finns en ekonomivall som inte får överskridas om trafikflyget skall förbli ett konkurrerande kommunikationsmedel. — GD Winberg avslutade sitt framförande med förhoppningen att det långvariga och förtroendefulla samarbetet med Göteborgs kommun skulle få fortgå, så att ett minst lika gott resultat skulle nås vid och efter den nya trafikflygplatsen Landvetters ianspråktagande ... 1977.

Även stadsfullmäktiges ordförande **Hans Hansson** gav i sitt anförande sin eloge åt 1923 års män för det förutseende de visat när Torslanda planerades och utbyggdes. Herr Hansson hoppades avslutningsvis att ungdomen skulle föra Torslandaepokens traditioner vidare.

◆◆ Medarrangör av 50-årsjubileet var också Svensk Flyghistorisk Förening (SFF). Dess nuvarande ordförande, gåeneralmajor **Nils Söderberg** (1923 års sensationelle segrare i ankomsttävlingen), kunde i sitt anförande inte nog betona den enorma betydelse ILUG-23 fick för svensk flygteknik och tom internationell flygtrafik. Därvid kunde generalmajor Söderberg ej förbigå att harangera den tidens pionjärer. Många av den tidens framsynheter och driftigheter fanns tillstådes vid

Fig 2



Fig 3



Fig 4



Torslanda pensioneras

Landvetter tar vid

Text & foto: Jahn Charleville, Wyn Enqvist m.fl.

Det är Landvetter, belägen på en bergplatå 150 m över havet, 22 km från Göteborgs centrum och 45 km från Borås. Platsen heter Härryda.

Arbetet på den nya flygplatsen började 1972 och fortskrider planenligt. Skogsavverkningen är slutförd vad gäller första etappen. Tömningen av Kroksjön, som ligger mitt i den västra landningsbanan, är avklarad. Anbud har infördrats för anläggningsarbetena.

Denna flygplats kommer totalt att omfatta 1.800 hektar mark. Kostnaderna kommer att gå löst på ca 400 milj kr... enl beräkningarna... idag. 1977 skall alltså en terminalbyggnad på 30.000 m² golvyta stå färdig. Sammalunda gäller västra start- och landningsbanan, som får en längd av 3 km. Den östra

banan kommer 7-8 år senare och blir 2,8 km lång. Kontrolltornet blir 50 m högt. Landvetter är dimensionerad för ca 3 milj passagerare. Den byggs i etapper.

◆◆ När Landvetter invigs om 3½ år har Västsverige fått en utomordentligt bra och konkurrensduglig flygplats som kommer att få mycket stor betydelse för befolkning och näringsliv i denna del av landet. Detta hoppas i alla fall Luftfartsverket. Bara nu inte det till 400 milj kr prutade projektet går samma "öde" till mötes som storebror Arlanda... Att inför hela världen behöva stoltsera med ett provisorium har blivit en vana. Men ytterligare ett... och folk börjar skratta öppet. ■

J-Cb



◆ Ovan: Torslanda idag med många flygplanrörelser av Jet-e-lik storleksordning. Blå Hangaren trivs. Älvsborgsfjorden tar hand om båttrafiken.

◆ Fig 1: En Phönix-patrull kommer med bul-ler och Bång (alltså dåv It Magnus B.) in över Torslanda 4/8 -23.

◆ Fig 2: AJ 37 'Viggen' var jubiléets enda flygprogrampunkt. Ett gott val.

◆ Fig 3: SFF-ordföranden, NILS SÖDERBERG underhöll trevligt utan konsept.

◆ Fig 4: Uppmärksamman blev modellen av Torslanda -23 med Blå Hangaren och då-tilda fpl.

◆ Fig 5: 'Team-Viggen' i split up över 50-årsjubliaren.



● ● ● Bilden nedan visar stationsområdet från SSV:

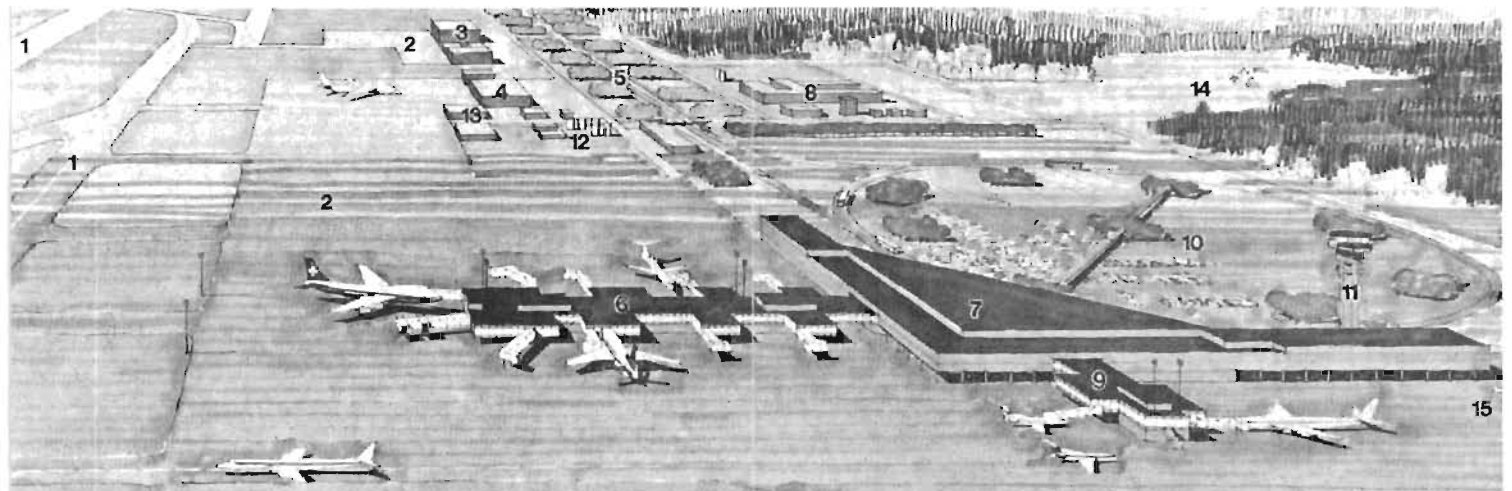
- 1) Den västra av de två parallellbanorna byggs först och är färdig 1977. Banlängden minst 3 000 m tillåter flygverksamhet med alla förekommande flygplanstyper. Banan utrustas med instrumentlandningssystem (kategori II) i båda riktningar. Båda banändarna får väntplatser och det byggs taxibanor.
- 2) Invid hangarer, flygfrakt- och passagerar-terminaler kommer det att finnas plattformar för uppställning av flygplan. I första etappen planeras 25 platser — 10 för utrikes och 5 för fraktflyget och 5 reservplatser.
- 3) Hangarerna planeras för flygplan av typ DC-10, Boeing 747 (Jumbo Jet) och för ett antal DC-9, Boeing 727 och 737. Till hangarerna hör kontors-, förråds- och verkstadslokaler.
- 4) Flygfraktterminalen byggs till en början för en kapacitet av ca 70 000 ton/år, men man har redan förutsett en kapacitetsökning upp mot

ca 400 000 ton/år. Därefter finns det möjlighet att expandera ytterligare på markområden både norrut och sedermera söderut.

- 5) Vägförbindelsen till Göteborg har motorvägsstandard. När man kört in på den ca 1 500 m långa entrésträckan har man inga svårigheter att orientera sig.
- 6) Passagerarterminalens utrikespir får ett tiotal bryggor ut till planen. Det innebär att man går hela vägen under tak.
- 7) I terminalbyggnadens centrala byggnadskropp har all passagerarservice sitt centrum. Golvytan är ca 30 000 m² och byggnaden är i första etappen dimensionerad för uppemot 3 miljoner passagerare om året. Här finns restaurang, kafeterior och väl tilltagna takterrasser för åskådare.
- 8) Här har samlats alla de byggnader, som krävs för flygplatsens drift och försörjning — värme-central, vattenverk osv. Golvytan blir ca 14 000 m².
- 9) Vid inrikespirens passagerarbryggor kan

fem flygplan samtidigt ställas upp. Dessutom finns det andra uppställningsplatser i nära anslutning till piren.

- 10) Bilparkeringen kommer inte att bli något problem på Göteborg-Landvetter. På denna närparkerings kommer det att finnas ca 2 500 parkeringsplatser.
- 11) Flygtrafikledningen sammanförs i en enda byggnad, placerad bl a med tanke på goda siktförhållanden från kontrolltornet, som får en höjd av närmare 50 m.
- 12) Från flygbränsledepåerna får flygplanen sitt bränsle.
- 13) I flygköken tillreds och lagas all mat för catering.
- 14) Här kommer den östra banan att ligga, den som skall löpa parallellt med den västra. Den östra banan som planeras till omkring 1985 beräknas få en banlängd av 2 800 m.
- 15) Det kvalificerade allmänflyget — t ex taxi- och firmaflyg — placeras så nära terminalbyggnaden som möjligt.



★★ "SUECIA, BRILLANTE TRIUNFADORA" kunde man som segersäll svensk läsa i de spanska morgontidningarna lördagen den 8 september. XX PAIM, de tjugonde internationella mästerskapen i flygfemkamp, hade åter blivit en triumf för svenska flygvapnet. Individuellt såväl som i lag! Ordning på torpet hade återinförts. ★★★

SVERIGE åter världsbäst i flygmilitär femkamp

Men segern var ingalunda lättköpt, denna gång knappare än någonsin förr. Alla de åtta nationer som ställde upp kom "rustade till tänderna". Och att inte minst de sydeuropeiska ländernas flygfemkampare tränar intensivt och målmedvetet fick man många bevis för. Liksom att våra nordiska grannar, finländare och norrmän, är mycket svåra medtävlare. Inte minst norrmännen visade sig åter segersugna — så hade man också champion titeln att försvara från i fjol, både i lag och individuellt. Men det blev ingen "Seiern är vår" denna gång. De svenske blev för svåra. Den seger-rad vi hållit obruten sedan år 1954, och som bröts först i fjol, blev åter till en svensk viktoria. Nu bör i sanningens namn tilläggas, att tredje-man i norska laget var sjuk större delen av tävlingen.

XX PAIM jubilerade alltså. För tjugonde gången möttes man, med 1948 som begynnelseår. Vård var som nämnts Spanien, som mötte med sol och värme i rikaste mått på den stora basen San Javier vid Costa Blanca, den vita kusten. Den skulle för resten lika gärna ha kunnat kallas heta kusten. För helt

var det under tävlingsdagarna (3—7 september) — så helt att svettdropparna vissa tävlingsdagar fyllde literhinkar.

VÄRDARNA VANN FLYGRALLYT

Om vi nu skulle försöka oss på en kronologisk skildring av de tjugonde internationella mästerskapen i flygfemkamp. Och först tala om att förutom värdlandet Spanien ställde Brasilien, Finland, Frankrike, Italien, Norge, Sverige och Turkiet upp.

Flygrallyt är förvisso inte längre någon "inträdesbiljett" till PAIM, men fördenskull saknar det inte sin betydelse. I år ställde åtta ekipage från fyra nationer upp för denna initialtävling, som inledde tävlingsveckan den 3/9. Värdlandet Spanien flög F-5B "Freedom Fighter", fransmännen ställde upp med Mirage III E (förstås!) finländarna flög Fouga "Magister" och vi själva SK 60/SAAB 105. Banan, som bedömdes medelsvår, bjöd på två brytpunkter belägna på platåer i bergen. Briefing på morgonen. Första start kl 10.00 för första ekipaget, kl 11.20 för det sista.

Första svenska flygplan tjöt i väg kl 10.10



● 1973 års världsmästare i flygfemkamp, fk Lennart Pettersson (F1), vann på sin utmärkta grenjämnhet.

med Ove Carlsson (F21) och Tommy Bandholtz (F1) som besättning. Först 11.17 fick Gunnar Jonsberg (F11) och Lennart Pettersson (F1) lämna.

Och så, det blev en spansk initialframgång. Duon Zorita/Llorente (fina femkampare även i övrigt skulle det visa sig) vislade in med sin "Freedom Fighter" efter 33 minuter — och en tiondel — över mållinjen. Det var den tiondelen som var för mycket, men den hinderade inte att värdarna var "ofina" nog att vinna med totalt 3.000 poäng. Spanska duon nr 2, Roel/Espinar, fick fö andra-plats med två tiondels sekund i "överskott". Och samma maximalpoäng.

Men på "bronsplats" placerade sig svenskparet Jonsberg/Pettersson. Futtiga faltiga 1,3 sek kostade ekipaget 80 poäng. Och Carlsson/Bandholtz klockades för 6,9 sek "för mycket", vilket i alla fall gav en sjätte-placering.

FINSK FÄKTNINGSTRIUMF

Tisdagen blev alltså upptaktsdag för det "lunga" femkampsprogrammet, med alla 32 kämparna i elden. Fäktning inleddes, och en av de jättestora hangarerna helt nära Medelhavets strand bjöd på arena. Tempen inne i hangaren var hög. Dubbel anledning fanns, för vi mötte först det finska laget, sedan det spanska.

Men denna gång blev finländarna oss för svåra. Majoren Vesa Ilomäki visade sig vara en baddare att rappt ripostera; en pistens mästare. Så blev han också klar segrare totalt, med 25 segrar. Landsmannen fanjunkaren Matti Mörsky var inte mycket sämre: 24 segrar.

Om våra finska vänner visat sig svåra att tas med visade sig dock spanjorerna vara något lättare att fäktas mot. Alldeles uppenbart var fäktning inte någon spansk paradgren, för bäste spanjor hamnade på elfte plats, fö vår bekant Llorente som Storlien-tränade såväl 71 som 72. F1-fänriken Lennart Pettersson gjorde en förnämlig premiär och kom klar trea med sina 23 segrar. "Lelle" visade sig vara en fin fäktare med en speciell stil, snabb i fattningen och med blixtsnabba utfall, ständigt parat. Men även norrmännen gjorde gott intryck: champion Odd Mjelde fäktade till sig femteplaceringen just efter landsmannen Gjerlaug. Båda noterade 22 segrar, men Mjelde hade sämre "träffresultat".

● VM-bronsmedaljören, kn Ove Carlsson, (t v, riposterande turken Erel) blev svensklagens 'runner-up'. Efter tre grenar låg han tvåa åter fjolårsmästaren Mjelde.





● Kn Gunnar Jonsberg var som alltid jämn och pålitlig... men basketmomentet tarvar mer träning.

Fåktningen blev som alltid en långdragen uppgörelse, vilken tog hela dagen i anspråk. Heltan tog hårt på kämparna i den bastuvarma hangaren, och att stå ständigt parat på pisten med matcher i långan rad är en hård uppgift.

Svenskt facit från fåktningen: 3:a Pettersson, 6:a Carlsson, 9:a Jonsberg, 16:e Bandholtz.

BASKET SYDEUROPEISK PARADGREN

Tidigt på onsdagsmorgonen purrades kämparna för att bussledes redan vid sex-tiden transporteras till provinshuvudstaden Murcia, borta bland bergen.

I den urgamlas staden Murcias splitternya idrottshall gick nu den deltävling som kallas bollprov och som sker med basket-ball, men som inte utkämpas i lag utan är "skräddarsydd" för flygfemkampare och där man vill premiära alla de egenskaper som utmärker en god förare. Snabbhet, reaktionsförmåga, uthållighet och förmåga till avslappning. För att inte tala om koordinationsförmåga. Till en början kändes tempen rätt behaglig inne i den stora idrottshallen. Men den steg, av flera orsaker. Tystnaden var total när kämparna koncentrerade sig "så det knastrade", för att explodera i ett sydlandskt gäldjoutbrott när turken Levent Güngör levererade sin knallsensation: att i suverän överlägsenhet och med smått fenomenal precision singla in 17 av de maximalt 20 bollarna i korgen i det sista utslagsgivande koncentrationsmomentet.

Med sina 34 poäng i detta blev han överlägsen segrare; enbart finalmomentet gav honom tio poäng mer än närmaste medtävlare. Som var (se upp nu, alla svenska flygfemkampare...) champion Odd Mjelde. Lika klar tvåa, före kollegan kaptenen Gonzales, även han Storlientränad, från värdlandet Spanien. 15,5 poäng resp 15,2. Bekantingen Llorente blev fyra med 15,6. Först på sjunde plats svenske Ove, från F21. "Lelle" placerade sig emellertid också i den övre halvan, på tolfte plats. Men någon nordisk dag, än mindre svensk, blev det inte...

Svensk facit: 7, 12, 21 (Gunnar Jonsberg), 28 (Tommy Bandholtz).

S SOM I SKYTTE Å SIMNING

Torsdagen rann upp lika fylld av spansk sol och värme som alltid. En i dubbel bemärkelse

laddad dag blev det: skytte på förmiddagen, simning på eftermiddagen. Våra pojkar låg i underläge, hur skulle det gå? Vårdarna hade med spansk grandezza, byggt upp ett litet skyttestadion en! CISM:s (den internationella militära idrottsfederationen) regler. Precis som man önskat vid "generalrepetitionen" hösten 72.

Och nu smäll det i heltan. Dubbelt upp. Champion Odd Mjelde fra Norge visade bums var skåpet skulle stå. Med sina oberörda tävlingsnerv sköt han till sig en överlägsen seger i duellskjutningen, där figurerna visades tre sekunder. Tjugo träff och 191 poäng — en klar marginal till de två närmaste medtävlarna, båda på 184 p.

Turken Öztözü bidde tvåa på bättre träffresultat än Suomis Sistonen. Men: Lennart Pettersson, som alltid med tävlingsnerv som står rycken, sköt till sig 183 p och därmed en fjärde plats. Och så "spetsade" Ove Carlsson med att knipa fjärdeplatsen med 180 p. Glädjen blev inte mindre när Gunnar Jonsberg och Tommy Bandholtz båda presterade snygga 178 p och lade beslag på sjunde- och åttondeplaceringarna. Svenskt i topp så det förslog — men Mjelde hade ju också ryckt fram ordentligt... — Och att den ena dagens sydlandiska glädje kunde förbytas i missmod förstod man när Levent Güngör, sensationsman i basket-ball, placerade sig jumbo i skjutningen! Så varierande kan konfekten vara.

Facit: en fin svensk skyttedag, en "fem-etta" om man så vill. 4 — 5 — 7 — 8. Ett ypperligt kraftfält!

Lunchen, sen spansk "comida", fick följas av en svensk-spansk siesta åt det ljuvligaste — före: **s som i svensk simmarprestation.**

◆◆ Aldrig förr har väl svenska simmare tävlat i ett — kasino. Men så blev det här i soliga San Javier. Casino Ruiz de Alda bjöd på en helt underbar swimming-pool, så nära Medelhavet att man näranog hörde vägsvallet. Stämningen var lagom laddad när första tävlingsduon dök i.

Statuariskt ståtliga storsimmaren Costa e Silva från Brasilien gick ut stenhårt "med brassglöd" och gav redan i inledningsheatet i särklass bästa simmartiden 1.06,9 min på den 100 m långa hinderbanan. Tjugofemetersbassängen visade sig vara lättsummen. Det verkade inte bli någon lätt match för de svenske! Costas eminenta tid stod sig galant helt tävlingen ut. Ovissheten stod sig dock praktiskt taget hela tävlingen ut — ända till

dess svenska simmaräset Tommy Bandholtz gick ut i sista heatet, med Raimo Reinamo som medtävlare. Tommy "öste på" för allt vad han var värd, och klockades för fina 1.09,9. Trots allt hela tre sekunder sämre än brassäset Costa e Silva! Men en fin andra-plats. Skönsimmande Lennart Pettersson noterade i sitt heat 1.12,1 och slog klart seniorlößnanten Sistonen från Suomi. En tredjeplacering för "Lelle", med en halv sekunds marginal.

En skön dag för de svenske. Facit: 2, 3, 6 (Gunnar Jonsberg), 14 (Ove Carlsson). — Nu började konturerna klarna. Efter den inledande fåktningen. basketboll, skjutning och simning låg "Lelle" Pettersson individuellt på första plats, med 22 poäng. Odd Mjelde låg "hårfint" på andra med 30 och Ove Carlsson trea på 32 p. Bäste spanjor, äset Llorente, på fjärde.

FREJDIG FLYKTFINAL

Fredagen var alltså vikt för finalraffel och avgörande: flykttävlingen. Som i sin tur är inledad i två moment: nämligen **hinderlöpning** på en ca 400 m lång och kuperad bana med omedelbart efteråt följande **orientering** på en ca 12 km bana med kontroller.

Kämparna purrades arla även denna morgon. Åter kl 06 bar bussarna i väg till det okända tävlingsområdet. Det visade sig (inte oväntat) ligga en bit upp i bergen. Det dallrande solklotet rann upp just som bussarna rullade i väg, och tempen kändes då behaglig. Men det skulle snart bli annat...

Efter demonstration av hinderbanan var det strax dags för förste man ut på hindren. Tolv "lagom" svåra hinder, där såväl krypkunnande som hoppdito premierades samtidigt som löpförmåga och uthållighet gav gott utslag. Norska gutterne Lövbukten och Mellem visade snabbt suverän klass: 1.40,3 resp 1.40,8. Snabbhet och hårdhet var kännetecknet för de båda norrmännen; men Mjelde placerade sig här först på 28:e plats. Dock skulle väl förstas orienteringen fälla utslaget! "Svenskkolonin" sveltades... av flera orsaker.

Brasilianaren Barbosa visade redan på hinderbanan sin styrka, och tog där tredjeplatsen med 1.42,6 — att han var löpstark skulle han senare visa. Säkert en triumf även för hans tränare, majoren Conde Filho, som lärt sig orientering grundligt — i Sverige!

◆◆ Heltan dallrade kring 30-gradersstrecket när de 32 femkamparna gav sig ut på slut-

● De finska och svenska VM-lagen efter brödrakampen, som Suomi vann. Tvåa fr v: kn Bandholtz, trea: fk Pettersson, fyra: kn Jonsberg, åtta: kn Carlsson, nia: (mannen bakom årtlonden av svenskframgångar) tränar-kn H-E Hansson.



CHEFSBYTE PÅ TV...

Med anledning av generallöjtnant Stig Noréns pensionsavgång och generalmajor Dick Stenbergs tillträde som chef för flygvapnet har ITV-programmet "Chefsbyte i flygvapnet 1973" producerats.

I programmet inleder förre CFV med en snabb återblick på sin tjänstgöring som flygofficer för att belysa flygvapnets uppbyggnadsperiod och fortsätter med att ge sina synpunkter på FV:s utveckling under sin CFV-period mot bakgrund av 1968 och 1972 års försvarsbeslut.

Nuvarande CFV blickar framåt, och ger sina synpunkter på hur beslut i nuet påverkar framtiden.

Programmet vänder sig i första hand till flygvapnets personal men bör i andra hand även kunna ge personal utanför flygvapnet en inblick i flygvapnets utveckling från början och in i framtiden.

ITV-bandet är i svart-vitt (Sony 1/2") och är 37 min långt samt har produktionsnumret "FV 73-40". Programmet är intressant... redan idag, men kommer troligen att öka i värde i framtiden... då som kulturhistoriskt dokument. — Regissör var Helge Sahlin och för produktionen svarade FS/U. Programmet inspelades på F8:s TV-studio under två dagar i september, men förberedelsearbetet med framtagning av bl a bildundrag tog tvänne månader i anspråk. TV-bandet har kopierats och utlämnats till förbanden.

J-Ch

EN FLYGFISK JUBILERAR

I maj 1963 (alltså för tio år sedan) inkallades 20 kommissarier från hela landet för att under en månad genomgå en kurs för livsmedelsplutonchefer på bastjänstskolan F8. Kurschef var dåvarande löjtnanten Jöran Hultman (numera personalchef vid AB FINDUS).

Repetitionsövningen var både intressant och lärorik samtidigt som den skapade en enastående sammanhållning och kamratskap i gruppen. Som ett bevis på detta bildades en förening med namnet Operation Flygfisk och medlemmarna har sedan dess träffats en gång om året i olika städer i Sverige, t ex var 1971 Umeå platsen för det årets träff, Göteborg 1970, Växjö 1969 osv. Vård vid träffarna är den som bor på den valda orten.

För att så många som möjligt skall kunna delta anslås medel från medlemsavgiften för att täcka alla resekostnader över 50 kr. Ingen får alltså resekostnader över 50 kr. Vid varje träff kommer ca 12-14 personer.

Årets träff ägde rum den 19-20 maj och var en jubileumsträff. Denna vår 10:e träff ville vi knyta till F8 (sista chansen) och Stockholm. Vård var Sune Sandh (marknadschef på Bahco).

Med välviljigt bistånd från pressofficeren på F8 m fl kunde träffen arrangeras på den plats, där vi första gången träffades för 10 år sedan. Många var de minnen som trängde på och måste få återupplivas.

Vårt mål för våra årliga träffar är att förena nytta med nöje och vidmakthålla vissa traditioner, som fick sin början på F8. Bl a ställde major K-H Warrol från IntS upp och höll ett intressant föredrag om vilka förändringar som skett under de gångna tio åren inom FV och speciellt livsmedelstjänsten i krig.

Jubileumsmiddagen intogs på Berns... där avslutningsmiddagen för 10 år sedan också intogs.

Jöran Hultman

Så här kommenterade den legendariske, svenska flygfemkampstränaren (svensklagens alltså sedan tävlingsformens begynnelse), kapten Hans Erik Hansson de svenskes resultat och prestationer samt flygfemkamparnas status internationellt sett:

1. Konkurrensen har hårdnat betydligt. Se t ex simning.
2. Norges lag försvagat pga sjukdom före och under tävlingen. Se Mjeldes orientering.
3. Finlands lag på något sätt felmatchat. Mörsky simmade återigen in på fel bana...
4. Våra förberedelser mycket noggranna. Resultat av fjolårets rekognocerande resa. T ex så var såväl vin som öl totalförbudna från ankomsten till Spanien.
5. Laget var till 100 proc ett LAG.
6. Vi hade i stort den tur som ett bra lag skall ha... Bandholtz dock ur slag. Otillräcklig grundträning med halsfluss som följd av Intensifierad slutträning trolig orsak. — Pettersson är ju sina 22 år till trots rutinerad och kommer att stanna i toppen ett bra tag. — Karlsson utförde en (överraskande) klok tävling. Överträffade sig själv efter sensationsstart. — Jonsberg bevisade sin goda och kända tävlingsförmåga. Reservan Larsson nästan i klass med de 4 i laget.
7. Vi halkar bakåt även i fäktning nu. Orvar, hjälp!!
8. Basketbollen mycket svag svensk gren! Krafttag nödvändigt.
9. Skjutningen starkt framåt. 20-träffstok nödvändigt!
10. Vi löper för dåligt. Skärpning!
11. Vi tävlar för sällan! Det finns ju massor med civila passande tävlingar.
12. Vi behöver nytt folk framåt slutet av 70-talet. Hegemonin måste med kraft försvaras.

RESULTAT INDIVIDUELLT:

1) Lennart Pettersson	(3, 12, 4, 3, 6)	28
2) Llorente, Spanien	(11, 4, 19, 5, 2)	41
3) Ove Carlsson	(6, 7, 5, 14, 11)	43
4) Gjerlaug, Norge	(4, 9, 17, 16, 4)	50
5) Öztopcu, Turkiet	(12, 10, 2, 15, 19)	58
6) Mjelde, Norge	(5, 2, 1, 22, 28)	58
10) Gunnar Jonsberg	(9, 21, 7, 6, 23)	66
13) Tommy Bandholtz	(16, 28, 8, 2, 26)	80

RESULTAT LAG:

1) Sverige	137 p
2) Norge	193,5 p
3) Spanien	200,5 p
4) Frankrike	213 p
5) Turkiet	224 p
6) Finland	234 p
7) Brasilien	303 p
8) Italien	318 p



● Kn Bandholtz har hållt det motigt på sistone... alltid något hinder i/på vägen.

► finalen, orienteringen. Nu skulle utslag föllas. Vid målet väntade vid sidan om alla begeistrade supportere även en tankvagn... fylld med vatten. Någon annan "agua" fanns nämligen inte att uppbringa, allt var knastrande torrt och tryckande hett.

Väntan blev nervös men inte alltför lång. Först i mål, lekande lätt trots hettan, störtade världens äss Llorente. Han klockades för 'rekordfina' 1.22.15.9. Kanske kunde man säga att han gynnades av hemmateräng och hemmaklimat, men segern var välförtjänt. Två minuter efter spurtade brasilianaren Barbosa in, och dryga tre minuter senare spanjoren Gonzales. Ytterligare fyra minuter: fransmannen Andrieu. Den svenska lagledningen åt friskt på naglarna. Så kommer norrmannen Gjerlaug, som gett sitt allra yttersta och formförligen faller på mållinjen. Starkt, tid 1.30.37.2. Sjätte man Gionetto från la bella Italia. Sjunde man ännu en norrman, Lövbukten. Men var håller våra svenska grabbar hus? Har bastudörren gått i baklås? Jo, där kommer han äntligen. Vårt främsta hopp, Lennart Pettersson är då trött och "urvattnad" till bristningsgränsen men klarar åttonde platsen. Nu var det bara att addera. Platssiffra tio på hindertävlingen och åtta på orienteringen. 8x2 = 16. Alltså 26 poäng. Det borde räcka, för nu var Mjelde definitivt ur leken. Adikationen ett faktum.

Väntan blev visserligen lång på näste svensk, men bara en kvart. Bara, därför att det senare visade sig att de allra sämsta behövde nära fyra — och i ett fall nära fem — timmar för att stappla i mål. När Ove Carlsson (som bodensare och norrbottning rimligtvis mer van vid kyla än hetta) i fin form löpte i mål erhållande platssiffran 30 stod saken klar. Knappast något kunde rubba den svenska lagsegern. Både Jonsberg och Bandholtz klarade banan trots uppenbara svårigheter att hitta kontrollerna på den ovanliga kartan. Men även de slog förre VM-championen. Styvt gjort!

Svensk fredagsfacit: 6, 11, 23 (Gunnar Jonsberg), 26 (Tommy Bandholtz). — Tilläggas kan, att endast en man bröt den mycket hårda orienteringen, nämligen torsdagens simmar-sensation Costa, p g a skada.

XX PAIM hade slutförts. Nu återstod bara sammanräkningen. Och den kom att ta sin rundliga tid. Men när den kom blev den till segerns sötna för de svenske.

● Svenska VM-lagets överledare öv Ake Lönnberg (F5) taktikpratar med populäre 'slavtränaren' Hans-Erik Hansson.

Hänt vid förbanden



foto: owe gellermarck

● F2 bestred Högvakten den 13–14 oktober. Men inte var det väl snö då?

HÖGVAKTEN 450 ÅR

På midsommaraftonen för 450 år sedan, man skrev då 1523, höll Gustav I (Vasa) sitt högtidliga intåg i Stockholm efter att staden (= danskarna) hade kapitulerat i Befrielsekriget. Med sig hade han bl a ett antal livvaktare eller drabantier, samt en fotgångarlänika, "Hans Nåds egna Svenska Fotgångare". Dessa förband är ursprungligen till högvakten vid slottet.

För att högtidligt hålla 450-årsdagen av Gustav Vasas intåg i Stockholm genomfördes ett särskilt program i samband med högvaktsavlösningen den 24 juni 1973. Bl a skedde avlämning av högvakterna ur Svea livgarde och Livgardesskvadronen till dåvarande H K H Kronprinsen. Överkommandanten i Stockholm, generallöjtnant Ove Ljung, höll högtidstalet och Stockholms kommunfullmäktiges ordförande Ewald Johannesson överlämnade en gåva till Svea livgarde från Stockholms kommun. — Regionmusiken i Stockholm medverkade på ett taklast sätt.

För att återgå till år 1523 kan nämnas att drabantkårens uppgift redan från början blev att svara för den inre bevakningen på Stockholms slott samt sköta vakhållningen kring den kungliga familjen. Drabantkåren blev dessutom en befälsskader för det svenska infanteriet och en militär högskola för befälsaspiranter.

Fotgångarna, som snart benämndes Stockholmslänikan, fick till uppgift att svara för slottets yttre bevakning samt att stå för ordningshållning och bevakning av Stockholms

stad. Från länikan rekryterades drabanterna, som senare återvände till länikan som befäl. Drabantkåren kom i början att till större delen bestå av tyska landsknektar, vilka hade bättre militär utbildning och bättre hovmannaskick än de svenska bondesoldaterna.

Under 1600- och 1700-talen skedde omorganiseringar av gardet, som fick sitt nuvarande namn år 1792. Under de krig som utkämpades under dessa århundraden deltog gardets huvuddel. Ett kompani stannade dock kvar i Stockholm för högvaktstjänst.

Fram till år 1790 svarade gardet ensamt för högvakten vid Stockholms slott. Från och med detta år fick även andra förband, företrädesvis från Stockholms garnison, förtroendet att gå högvakt. I början av 1960-talet började man även använda förband från andra delar av landet och numera är högvakten vid slottet i Stockholm en angelägenhet för hela försvaret... inklusive FV!

Gardet utgjorde fram till omkring år 1850 stadens egentliga polis genom ett antal torgvakter och patrullering främst nattetid. Det var först år 1906 som den militära bevakningen i staden drogs in, men ännu fram till 1920 svarade högvakten för en post vid riksbanken eftersom polisens beväpning ansågs vara för dålig. Fram till 1800-talets mitt fungerade livgardet också som brandberedskap. Brandlarm gavs genom trumslagare.

För filatelister kan nämnas att i samband med högvaktsavlösningen skedde stämpling av post med tillfällig datumstämpel på Högvaktsterassen. ■

NY STJÄRNBILDNING

Under min aspiranttid i flygvapnet berättades en värdig historia. Ett skolflygplan hade hamnat i ett okontrollerat läge och besättningen på två man tvingades hoppa. Föraren först — inga problem. Men spanaren hade under planet och sitt eget krumbuktande vänt fallskärmen bak-och-fram. När han i full karriär dundrade förbi föraren där denne hängde i sin skärm, kupade han händerna framför munnen och vrålade med sina lungors fulla kraft: Var f-n är handtaget?

Fullt så lössläppt gick det inte till på Opefältet utanför Östersund en vecka i juli när fallskärmshoppare från tre nordiska länder premiärtävlade tillsammans i RW-6. RW står för "Relative Work" och "6" för att bygga en stjärna med sex hoppare. Tävlingsgrenen har sitt ursprung i USA och Sverige hakade på som sjätte/sjunde land. RW-utvecklingen i öststaterna är ännu förbördad, men man miss-tänker att även de inom kort ger sig in i leken med ett topprimmat och propagandistiskt gäng. Att man i Sovjet hoppar avancerat är dock sedan länge bekant.

RW-tävlingarna hör framtiden till nu när man nått nära nog fullkomlighet i precisionshoppning. Av Sveriges ca 300 aktiva fallskärmshoppare siktar hälften in sig på den nya tävlingsgrenen.

Tävlingen tillgår så, att sex hoppare lämnar flygplanet på 3.000 m höjd med så korta intervall som möjligt. Två av dessa, benämnda baseman och pinman, fattar varandras händer och därefter bygger de övriga hopparna på, allt under det fria fallet. Farten varierar mellan 200 och 300 km/t beroende på kroppsställningen. Svårigheten vid stjärnans bildande ligger i att manövrera sig in mot baseman och pinman från sidan — kommer man uppifrån hamnar man i baksuget och ramlar ner på de andra. Ett riskmoment av många. "Sex-figuren" skall hållas i 5 sek för att sedan brytas på order av baseman på lägst 1.100 m höjd för att möjliggöra nödvändig separation före utlösning av fallskärmarna.

Poäng utdelas dels för figuren som sådan och dels den tid det tar att bilda den. Ju kortare tid desto bättre. Här kan taktik komma in i bilden och det gäller att tanka snabbt. Klarar man inte en "sexa" i 5 sek före 1.100 m tjänar man mera på en "lemma", för att inte tappa alla de poäng, som en "sexa" skulle gett. Reglerna är dock ännu inte klart utformade — och en av anledningarna till tävlingsveckan på Ope var just att anpassa de amerikanska reglerna eller svenska förhållanden.

Den effektiva arbetstiden, omfattande tiden från uthopp till dess stjärnan är bruten får inte överstiga 41 sek. Det innebär en "bygg-tid" på ca 30 sek. Ett mått på skillnaden i erfarenhet mellan Sverige och USA är att amerikanska lag ligger på ca 15 sek att fullborda en sexmannastjärna. Men så har vi här i landet inte hållit på längre än ett år och vi har ännu så länge ganska dåliga träningsmöjligheter... främst beroende på bristen på ett lämpligt hoppflygplan.

AVSKEDSFÖRRÄTTNING

I tryckande högsommarvärme, inför inspekterande och ett stort antal anhängiga, förrättade dåvarande CFV, generallöjtnant Stig Norén, den 20 juni under traditionsenliga former regementsofficersexamen vid Flygvapnets Krigsskola, F20. Det blev samtidigt hans sista examensinspektion, eftersom han den 1 oktober avgick som CFV.

Gen lt Norén betonade i sitt tal till de nyutnämnda att det är inte maskinerna som styr människan, utan det är människan — genom kunnskap, skicklighet, vilja och omdöme — som skall styra maskinerna. Under ett kort samtal tidigare hade de blivande regementsofficerarna fått möjlighet att genom frågor få CFV:s syn på FV i framtiden beträffande karriärmöjligheterna, ekonomin och tankarna bakom förbands- och flygplansreduceringarna. — C F20, överste Erik Spångberg, tillfogade i sitt tal en önskan om att det goda kamratskap som präglat kurserna skulle bestå i framtiden.

Årets kull bestod av 15 officerare på sambandslinjen (som förordnades till regementsofficerare med kaptns grad) samt 21 officerare på flyglinjen och 9 på strillinjen (som alla förordnades till regementsofficerare med löjtnants grad). Därtill förordnades 7 trafikledaraspiranter till trafikledare med löjtnants tjänstegrad.

Kursletorna i resp kurs, kn Hans Mikaelsson på sambandslinjen, lt Bo Waldemarsson på flyg- och strillinjen samt lt Pär Eriksson på tl-linjen tilldelades CFV:s stickert. — Kurs-tvåorna, kn John Hübber, lt Roland Olsson och tl Leif Woss erhöill Svenska Officersförbundets bokgåvor resp Trafikledarskolans bokgåva. — Bäste idrottsman blev lt Veikko Sunell. Bäste skytt blev kn Åke Renåker, som

Mera historik. Den 22 juli i år sägs den första svenska 10-mannastjärnan mot himlen. Denna historiska händelse inträffade i Gryttjöm i norra Uppland. Amerikanerna är dock värst... leder med en stjärnbildning om 26 man, efter ett uthopp från 4.000 m! — It's a long way to Tip-a-Rary...

berns

... VAR-SÅ-GOD-NÄSTA

Den 13 augusti ryckte huvuddelen av en ny regementsofficerskurs (RK 73—75) in till F20. Denna består till en början av kategorierna E och Cof, som till antalet är 18 resp 20 elever. Kategori Com rycker in i slutet av november varefter kursen består av ca 50 elever.

Utbildningen har genomförts resp kommer att genomföras i C F20:s regi, till viss del redan före den angivna inryckningstidpunkten. Kategori E har under en treveckorsperiod genomfört en återinrycknings-TIS:A — kurs. Kategori Cof har under en vecka fått tillfälle att bekanta sig med verksamheten vid förband genom en studietjänstgöring som genomförts med fyra elever vid vardera F6, F11, F12, F13 och F17.

För kategori Com har för första gången huvuddelen av utbildningen i systemkunskap lagts in omedelbart före inryckning till regementsofficerskursen. Detta kommer att medföra att avsevärt bättre möjligheter till likvärdig ledarskapsutbildning, vilken i stor utsträckning ingår i fackutbildningen, föreligger mellan kategorierna.

RK 73-75 avslutas med regementsofficers-examen i juni 1975. Den nu påbörjade delen av utbildningen pågår till och med 1974.06.20. Därefter vidtar ett uppehåll fram till januari 1975, då eleverna genomför förbandstjänst (FFSU, TIS, FMU). ■

M-O Karlberg

erhöill Försvarets Fabriksverks hederspris, ett CG-gevär med dioptersikte. — Premien ur kadett John Sjöqvists minnesfond, delades lika av kn Bengt Sterner och lt Bo Waldemarsson. ■

Mikaelsson



● Lt Bo Waldemarsson tar emot CFV:s stickert. — Foto: Nils Andersson.



● Vid flottiljens första, avslutade segelflygkurs poserade dessa 'coming men', fr v: Ulf Klasson, Kenth Björklund (lärare), Anders Forsén, Jörgen Gustavsson och Per-Erik Höglund. Alla eleverna med 90 tim teoriutbildning för segelflygcertifikat.

FOTOTOLK-UTB TILL FV

I enlighet med förslag från 1966 års värnpliktskommitté (VK66) överfördes fototolkutbildningen från armén till flygvapnet den 1 juli.

Historik: Fram till år 1955 utbildade flygvapnet sina fototolkar själv. Därefter integrerades verksamheten med försvarsstabens fototolkutbildning. Denna bedrevs i det sk Berget under "Tre Vapen" på Gärdet. Därmed erhöles en enhetlig utbildning av försvarets fototolkar. 1962 överfördes ansvaret för utbildningen till arméstaben.

VK66 ansåg dock att tolkutbildningen borde föras över till FV. Skälen till detta var bl a att tolkarna i framtiden borde kunna tjänstgöra som stf chef för underrättelsepluton. Vidare ansåg man att en ökad tillämpad utbildning inom "undplut" var nödvändig. Riksdagen fastställde överförandet våren 1973.

Organisation: Fototolkskolan underställs C F11. Skolans ledning består av chef (reg-off) tre kompoff (en ur varje försvarsgren) en plutoff och en kontorist. Varje år utbildas 15—20 fototolkar eller underrättelseassistenter (som numera är den fastställda benämningen). Dessutom sker den centraliserade re-utbildningen av försvarets underrättelseassistenter vid skolan. Skolan kvarligger budgetåret 1973—74 i de gamla lokalerna i "Berget" men flyttar 1 juli—74 till F11.

Underrättelseassistenten — kort presentation: "Undass" är plutons befälsuttagna värnpliktiga. På utbildningsområdet krävs gymnasiekompetens på naturvetenskaplig eller teknisk linje. Utbildningen omfattar samtliga försvarsgrenars organisation, utrustning och taktik. Med denna grund studeras sedan motsvarande enheter i främmande krigsmakter. Eleverna får en gedigen fototeknisk utbildning



och lär sig att tolka både positiva och negativa bilder. Den allmänmilitära utbildningen har normal omfattning. — "Undass" krigsplaceras i högkvarteret, milöstab, fördelningsstab, flygstridsledarstab, sektorstab och underrättelsepluton.

I underrättelsepluton utgör "undass" en viktig länk i flygspanningssystemet. Han skall där snabbt och säkert kunna utföra förstatolkning och avfalla rapport till beställaren. "Undass" försöker dessutom spaningsbesättningen med underrättelseunderlag före företagets genomförande. I övriga staber utgör "undass" främst långsiktig tolkning, bearbetning och underrättelsesammanställning.

jon

HÄGERNÄS-AVVECKLING

Dagen före midsommarhelgen förrättades den sedvanliga och årliga kadettexamen vid F2. CFV med inspekterande bevittnade under förmiddagen övningar där kadetterna fick visa sina, under året, inlärdas kunskaper. Själva examensceremonin ägde sedan rum under högtidliga former.

Som kursetta bland regementsofficersaspiranterna utgick Kiruna-bon Torbjörn Keskitalo, men med samma medelbetyg återlämnas också tvåan Hans Hansson från Halmstad.

Bland reservofficerskadetterna visade det sig åter att Norrland hävdar sig gott. Kursetta blev nämligen Torbjörn Burström, Boden. Tvåa blev Lars Kron från Skegrie, Skåne. Jämnt fördelat mellan norr och söder i år alltså. Premium utgick även till bäste skytt: Järd Gisselman. Bäste idrottsman blev: Torbjörn Burström.

I mitten av juni ryckte F2:s sista aspirant-resp plutonofficerskurs in och de båda kurserna startade upp utbildningen med ett markstrids- resp. yrkesutbildningsskede. Antalet elever i år: 10 regementsofficersaspiranter på strillinjen; 14 reservofficersaspiranter; 23 plutonofficers elever.

Jan Åhrén

SATSA PÅ UNGDOMEN!

På F11 (liksom på flera andra flottiljer) anordnas årligen såväl sommarkurser som sommarläger. Varje år består dessa sammanlagt av ca 50 flygintresserade flygpojkar i 13—19 års åldern. På programmet ingår teoriutbildning om flygvapnet, studiebesök, tältläger vid sjön Yngaren, flygning med SK 50, segelflygning m m. Allt detta och mer därtill hinner man med på de 14 dagar som flygpojkarne bevisar F11.

Det mest uppskattade på programmet tycks utav de allra flesta vara besöksdagen hos Nyköpings segelflygklubb. (Besöksdagen på Larslund, ett av Flygvapnets gamla krigsflygfält.) Då bjuder F11 och flygklubben på en rundtur till subventionerat pris med klubbens tvåsitsiga segelflygplan ("Bergfalkar"). Dessutom ger man grabbarna en insikt i hur en flygklubb fungerar även på markplanet — dvs daglig tillsyn, flygledarskap, journalföring, koppling av bogserlina, signalregler m m. Efter en kort genomgång får var och en hjälpa till att sköta dessa uppgifter under överinseende av flygklubbens ordinarie

F 11

medlemmar. Det visar sig att en del av grabbarna redan har C-diplom eller påbörjat utbildning till segelflygare. Dessa flyger själva och hjälper sina kamrater tillräta. En del entusiaster kostar även på sig en flygtur med klubbens motorflygplan. — Lunch serveras på Restaurang "Molnet" (ett av F11:as verkstads-tält som under sommaren ställs till flygklubbens förlagande) och består av ordinarie mat från F11.

När dagen när sitt slut och de flesta flugit går diskussionerna höga om upplevelsena man haft uppe bland cumulusgubbarna. Vem hade mest termik, hur högt man varit och hur gick landningen etc.

Förutom dessa årliga sommarläger och kurser har F11 ca 100 aktiva flygpojkar från Nyköping—Oxelösundsområdet. Dessa är under höst och vinter verksamma i en rad olika aktiviteter. Det finns en allmän kurs, kurs i modellbygge, foto och segelflyg. Segelflygkursen startade man först i fjolhöstas. Denna visade sig så lyckad att man även i år tänkt ordna en dylik.

Helhjärtade PR-insatser för flygets framma behövs på en bredare front. Förhoppningsvis skall denna F11-drive mana till efterföljd även på andra förband.

K. Björklund

- F11:s ungdomssatsning har slagit väl ut. Flygpojkar i skaror köar för kurser i foto, modellbygge... och fr f a segelflyg. Det där med flyg har gått direkt in i hjärtat — ett resultat av berömvärd PR-satsning.



foto: vpl lindqvist

F 2

Hänt vid förbanden

KALLINGE SADLAR OM

Måndagen den 2 april 1973 skrevs det flyghistoria på F17. I snål aprilbläst landade den första J 35-divisionen på flotttiljen, och markerade på detta sätt F17:s första steg från attack- till jaktflottilj.

Mötet mellan den gamla och den nya tiden skedde i trakten av Lessebo där den kvarvarande attackdivisionen, QG, mötte jaktdivisionen, CB, för att eskortera dem från Blekingegränsen till deras nya hemmabas.

F 17

Före landning genomfördes i perfekt formation

en överflygning av blekingestäderna Karlskrona, Karlshamn och Ronneby för att visa upp den nya divisionen. Kl 10.00 landade divisionen på Kallinge och hälsades välkommen av C F17, öv Larsson, nere på gamla 3. div. hangarplatta. Chef för den första jaktdivisionen på F17 blev mj Kjell Wikström.

◆ För att divisionen redan dagen efter ankomsten skulle kunna vara i luften igen och bedriva ordinarie övningar, hade markpersonalen på F17 omskolats under en tremåna-



Foto: Rune Hedgren

● 1. div från 1/7, fr v nedtill: Kn Svensson, sgt Lundqvist, kn Bergfors, sgt Larsson, kn Hansson, sgt Larsson, kn Entlund och kn Karlsson. I centrum (divch) mj Wikström.

OPUS-FÖRBEREDELSE

Inför omläggningen till 'OPUS' inkallades luftbevakningskompanichefer och 'insö' inom ÖN3 till repetitions- och omskolningskurs.

Kursen har pågått i tre veckor; en teori-vecka, en spelvecka och en mobplanläggningsvecka. Under förhöstmånaden september.

Teoriveckan koncentrerades på underhålls- och personaltjänst som tack vare ett omsorgsfullt arbete av kn Wettermark (FS/C) givit verkligt gott utbyte. Heder åt honom!

Spelveckan avsåg att fräscha upp kunskaperna i lgc-tjänsten och att omskola eleverna på OPUS-utrustningen. Historiskt datum i ÖN3 73-09-12. Då genomfördes sektorns första sammanhängande OPUS-spel med resoff i samtliga befattningar. Det fungerade!

Tredje veckan ägnades åt genomgångar av aktuella mobplaner samt besök vid "strate-

F 21

I STÄLLET FÖR KFÖ?

Vid F21 genomfördes i slutet av augusti en förbandsövning av delvis ny karaktär. Ett radarförband krigsorganiserades med personal ur fredsorganisationen och övades fältmässigt under en vecka. Framförallt ville vi öva sådant som annars gärna glöms bort, t ex hur en radarplutch praktiskt löser bevakning och markförsvår i samverkan med omkringliggande arméförband. Resultatet? Över förväntan. God hjälp hade vi av den samverkansoff som C Lv 7 ställt till förfogande. Samverka mera — även vid små övningar! Fram för ett fältmässigt flygvapen!

Vi tror också att en sådan här övning kan utvecklas till ett gott alternativ för KFÖ. Övningsutbytet bör bli ungefär detsamma... men kanske till halva kostnaden!

Gårdmo

giska" platser — mobförråd o dyl.

Ett 20-tal resoff deltog, vilket vi på F21 tycker är ett gott utbyte av det arbete vi lagt ned.

Lindblad

radarledda som om vi vore J 35 B, men A 32 har tyvärr inte samma prestanda. RG har för övrigt under våren—sommaren haft intensiv verksamhet. Div har förutom normal FFSU-utbildning gett 10 trafikledare och 9 meteorologer deras grundläggande flygutbildning. FBS bidrar dessutom med 3 elever och 1 lä-

rare för närvarande, divisionschefskursens praktiskskede på divisionen. Vi har också nöjet att se en hel del AFT-folk från staber och andra förband på divisionen. RG har för närvarande drygt 60 signaturer på divisionslistan. Trångt men roligt.

Staffas

derskurs. Under våren och sommaren fram till semesteruppehållet vidtog sedan en ny markomskolningsperiod, för att F17 efter semesteren skulle kunna sätta upp ytterligare en jaktdivision.

Personalen till den andra jaktdivisionen hämtades i huvudsak från nedlagda divisioner vid F3 och F18 och som chef utsågs kapten Åke Lindkvist.

Under ett antal år framåt kommer F17 således att vara utrustat med två flygplattor, J 35 F och A 32. Detta kommer att medföra en hel del problem, då främst på underhålls-sidan. Även trafikledarna får känning av det, då flygplattorna har olika prestanda vid start och landning. Under första kvartalet 1974 får man emellertid en god hjälp för att klara av dessa problem, för då skall den nya kontrollcentralen vara i drift. Man får då tillgång till en modern radaranläggning.

◆ Eftersom jakten först i andra hand skall användas mot mål på marken kommer utnyttjandet av F17:s skjutmål (Lindö och Bollöarna) att väsentligt minska. Detta tillsammans med att jakten vanligtvis bedrivs sina övningar på högre höjd än attacken, kommer att medföra att allmänheten kan se fram emot en betydligt mindre bullersam tillvaro. — Även allmänheten kommer således, förhoppningsvis, att märka att en ny epok har inletts på F17, blekingeflottiljen vid Kallinge.

Arbin

OBSERVANDUM FRÅN F17

Som information till bli vissa stridsledningsorgan meddelas härmed att Qvintus Gul (QG) från 1973-07-01 har döpts om till Rudolf Gul (RG).

Vi har haft nöjet att vid vissa tillfällen bli



Foto: Rune Hedgren



FÖRENADE 1:A GÅNGEN

E1:s flerdagarsövning genomfördes ovanligt tidigt i år (10—13 september) med deltagande av sex divisioner baserade i Västergötland. Ändamålet med övningen var främst att öva divisionerna i skjutning och bombfällning, samt att öva eskaderstaben att leda A 32-, AJ 37- och SK 60-förband gemensamt.

De ekonomiska förutsättningarna var inte de allra bästa, varför ammunitionstillgången för förbanden var knapp. Bara kända tillämpningsmål kunde utnyttjas. Vidare utfördes bastjänsten i huvudsak fredsmässigt. Vädrets makter var oss däremot gunstiga och för

E1

första gången på länge genomförde E1 en höstövning i strålände väder.

Resultatet av övningen blev gott. En AJ 37-division (GB) samt en grupp SK 60 (UG) deltog för första gången i en större tillämpningsövning. Nykomlingarna hävdade sig mycket väl gentemot de gamla rutinerade A 32-förbanden.

Eller som stabens marine intendent uttryckte det efter att ha åsett ett anfall: "A så kom dom där små SK 60-orna å fladdrade omkring som små möss, så en fiende skulle blivit så paff, att han alldeles kommit av sig, å efter dom så kom dom där Viggarna som på ett snöre, å de va sån harmoni så man skulle kunna tro att allt redan satt inprogrammerat!" . . .

Smeknamn är lätt att få även för flygplan små.

Pentinen

● T v: Fpl 37 ute i busken. Tre stridsmässigt baserade F7-Viggas kör ut för start på landvägsbas. — Ovan: Ett klargörningsmoment. Raketkapsel hängs upp under 37-vinge.

VIKINGARS VIDARE ÖDEN

Sedan Erik Viggfader på våren 1973 invigt 2 div F7 som medlemmar i Viggens Vänbrödralag har nya väpnare försiktigt närmat sig senare köllsträcka skepp.

Fogligt har de sedan 27 augusti i tre kvarts månvarv, underkastat sig tungotal av Viggvikingar sedan länge vana vid Viggskjuppens segel och åror.

Tal om Viggens drivkrafter att tämja vredgade vågor och ebb och flod varvades med beskrivning av de korpar som i förstamman hade sin plats för att därifrån spana och förtälja hurusom fiendeskepp styrde sin kosa.

VIGGEN ÖBER ALLES

Ännu en gång har F7 gästlat utlandet och visat upp fpl 37 Viggan.

Den här gången ställdes kosan till Büchel, nära Koblenz i Västtyskland. I tre AJ 37 och en Hercules färdades 31/8 tio man ur F7. Chef för kontingenten var flygchefen övlt Hermann Schulz. I övrigt var deltagarna kn Ståhl, Lefvert och Kristiansson som flygstyrka och fdir Kalin, fplm Carlberg, elm Gerner, fte Gustavsson, Hellström och Karlsson som teknisk personal.

Ändamålet med besöket var att delta i tyska flygvapnets flygdag i Büchel (JABD 33) 2/9 och att på återväg till Sverige 3/9 landa i Hopsten (JABD 36) och där genomföra en uppvisning för flottiljens personal.

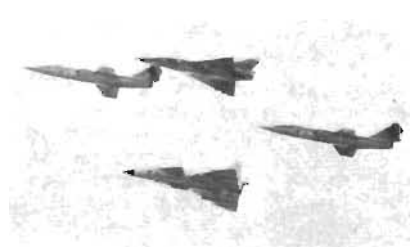
Vid landning i Büchel var tyska TV2 på plats och gjorde ett program som visades i båda kanalerna på fredagskvällen.

På fredagseftermiddagen tränade uppvisningsroten ett pass och de konster som då visades imponerade stort på de tyska piloterna. De häpnade över de korta start- och landningssträckorna och över det sätt på vilket flygplanet kunde **svänga och manövrera**. Det flygplan tyskarna själva förfogade över var F-104, ett snabbt men litet flygplan och med mycket liten vingyta. Det har goda färdprestanda men behöver mycket långa start- och landningssträckor och kan intg på något sätt mäta sig med Viggan när det gäller manövrerbarhet! — (Just det, FiB-Aktuellt!! — Reds kom.)

Flygdagen var uppdelad på utställning och flyguppvisning. På utställning fanns utöver de tyska flygplanen även franska (Mirage 3),

engelska (Lightning, Buccaneer), danska (F-35 Draken, F-100) m fl. — Dessutom var en mängd tanks och kanoner uppradade längs bansystemet. Och många var de som nära hoppade ur skorna när lösa skott brassades av i tid och otid.

När flyguppvisningarna började var vädret bra och alla program kunde genomföras enl plan. De ca 200.000 åskådarna kunde fröjda sig åt väl genomförda uppvisningar på alla händer. Då Viggan visade sig på väg ut för start kunde förmärkas stor rörelse i massorna och enl utsagor gjorde roten succé med sitt Paris-program. (Om vilket redogjorts på annan plats i detta nummer.) — Som spets och avslutning på programmet flögs en 4-grupp bestående av



en AJ 37, en Mirage 3 och två F-104:or i defilerings, vilket uppskattades mycket. (Se bild.)

Den mottagning och det bemötande som bestdes oss svenskar gav intet annat att önska. En buss med guider ställdes till vårt förfogande för en tur med sightseeing till Köln där souvenirer och annat inhandlades. Bland sevärdheterna var givetvis Rhendalen under neresan och Kölnerdömen väl framme på plats.

Innan hemresan anträdde överlämnade övlt Schulz en modell av Viggan till flottiljefefen med bla den förhoppningen att den skulle växa till sig och bli stor så att ett behov av flera Viggas skulle uppstå.



För väpnarna vid sina fötter talade också de visa Viggvikingarna om de olika tecknen α , β , γ och deras betydelse för hur dningarna skulle vinklas på det bordläggningen inte skulle angripas från flera håll samtidigt av vågorna.

Nu har den stunden kommit då sanningen om väpnares vikingakvaliteter skall visas.

I träningskepp skall väpnare av Viking visas hur seglingsrännor och stapelbäddar bäst skall angöras utan att grund mot skeppsbukar skrapar.

Den väpnare som därvid visar vikingaegen-skaper låter ensam styra stridsrustat skepp väl vetande vaket värvande av kunskaper enda sättet skeppssäkerhetsmässigt segla är. ■

Gunnar från Årna

Återresan via Hopsten startades 3/9 i gott väder. Men i Hopsten var vädret för dåligt att flyga hela uppvisningsprogrammet, varför en enskild uppvisning utfördes i stället. Denna uppskattades i vanlig ordning av värdarna. Alla blir imponerade.

När landning vid 17-tiden ansattes på F7, var det efter en lärorik och intressant resa där F7 personal åter spritt kunskap om system Viggan och säkert givit ytterligare goodwill åt flygvapnet och Viggan. ■

STÅ

Hänt vid förbanden

ALTMEISTER BO DAHLIN GÖR NY VIGGENFILM

Saab-Scania's flygdivision i Linköping arbetar på en ny film om Viggen. Filmen är avsedd i första hand som ett instrument i marknadsföringen av planet men kommer även att visas för vissa besöksgrupper och inom flygvapnet. Den skall ersätta den film som spelades in under början av Viggens provflygperiod för 5 år sedan.

Tyngdpunkten i den nya filmen läggs på Viggens uppgifter som jaktflygplan, jaktversionen (JA 37) är nämligen den typ som är av största intresset för exportmarknaderna.

För filmarbetet svarar Centralfilm, Stockholm, under ledning av flygdivisionens informationsavdelning. Regissör är Kaj Pergament.

Inspelningarna började i slutet av augusti på F7, Sätenäs. Med hänsyn till flygtidsproduktionen lades arbetet upp för att så långt möjligt utnyttja den dagliga tjänsten på flottiljen för inspelning, alltså utan specialarrangemang.

Som fotoflygplan användes en SK 60 (Saab 105) som välvilligt ställts till förfogande av målflygdivisionen på Malmslätt. Föraren, löjtnant Christer Lundh, visade ett utomordentligt handlag när det gällde att anpassa flygningen efter filmfolket's önskemål — det är en avsevärd skillnad i bl a fart och acceleration mellan Viggen och 105:an. Under en eskaderövning i mitten av september kunde Viggen också filmas under fältmässiga förhållanden. (Se överst sid. 28.)



● Lt Christer Lundh och fotograf Bo Dahlin mönvrerar resp maskin för godperspektiv av Viggen.

F7-LÄGER FÖR FV-POJKAR

Vid F7 hölls under tiden 23/7—10/8 sommarläger för 28 flygpojkar från hela landet. — Läget följde i stort det uppgjorda programmet. Vissa avvikelser från uppgjort veckoprogram gjordes för att ytterligare berika bivackövningen. — Eleverna visade stort intresse och genomförde väl de uppgifter som ålades dem (dag-elever, ordningsmän, tältchef m.m).

ERFARENHETER:

- 1) **Utbildning.** Samtliga planerade övningar kunde genomföras och eleverna visade stort intresse för utbildningen. — Filmer användes i stor utsträckning för viss utbildning, bl a flygmotorlära. — I samband med segling ordnades en säkerhetsmaterielövning, där varje elev fick lära sig handha flygande personals säkerhetsutrustning, bl a livbåten. Åtta elever hissades upp av F7:s räddningshelikopter. — Samtliga elever fick flyga SK 50 "Safir".
- 2) **Fritidssysselsättning.** Största problemet vid årets läger var fritidssysselsättningen. För den sakens skull har ett 30-tal filmer visats på kvällarna. — På helgerna gjordes utflykter till närliggande badplatser.
- 3) **Bivackövning.** Bivackövning genomfördes under två dagar vid Trossnäs. Tält och instruktör kunde under övningen disponeras ur Trossnäs lägret. Första kvällen fick eleverna en orientering om FVRF och därefter grillades korv tillsammans med Trossnäs flygvapenpojkar. Andra kvällen gjordes studiebesök i LS-tornen under flygvapenpojkar's tillämpningsövning. Övningen blev mycket uppskattad.
- 4) **Elevantalet.** Av de 30 tilldelade eleverna tackade en nej från början och en ville återvända hem efter första veckan. En elev tillkom under andra dagen efter kontakt med FS/Press. ■

Christer Hjort

NORD 262 PENSIONERAS

Linjeflygs vintertidtabell 1973/74 träder i kraft den 1 november och är baserad på 3 Fokker F-28, 15 Convair Metropolitan och 3 DHC-6 Twin Otter. Trafiken med de sistnämnda flygplanen utförs av Crownair. (!)

Produktionen beräknas omfatta 33 milj oflererade ton-km. Jämfört med sommartrafiken ökar utbudet med 17 proc eller ca 700 passagerarplatser/dag till och från Bromma. Av denna produktion svarar F-28 för 35,6 proc, Metropolitan för 62,6 proc och genom Crownair utförd trafik för 1,8 proc.

I förhållande till årets sommartidtabell har några större ändringar gjorts. Antalet direktförbindelser på vardagar har ökat. — Östersund fick morgontur direkt från Bromma med retur på kvällen. Förmiddagslinjen från Sundsvall/Härnösand norrut blev direktlinje till Umeå och vidare direkt till Luleå, dvs tidigare mellanlandningar i Örnsköldsvik och Skellefteå har slopats. Dessa destinationer fick i stället morgontur Bromma—Örnsköldsvik—Skellefteå. Dessutom flygs Örnsköldsviks förmiddagsförbindelse från Bromma direkt och inte som hittills via Gävle—Sandviken. På förmiddagen har man satt in direktlinje Sundsvall/Härnösand—Luleå.

Andra nyheter i LIN:s vintertrafikprogram är att morgonturen från Östersund till Bromma går via Borlänge/Falun, i stället för som hittills via Sundsvall/Härnösand, med retur på kvällen. En förmiddagstur Bromma—Umeå—Skellefteå har tillkommit. Returen går Skellefteå—Örnsköldsvik—Bromma. — Hela denna trafik flygs med Convair Metropolitan.

Utöver sommarprogrammets jettreflek flygs i vinterprogrammet middagsturerna Ängelholm/Helsingborg—Halmstad till och från Bromma med Fokker F-28. — Visby-trafiken har förstärkts på så sätt, att middagsturen måndag—fredag Bromma—Visby—Bromma flygs med Fokker F-28.

En nyhet är att Jönköping inlemmas i jett-nätet med en eftermiddagstur Bromma—Jönköping—Bromma. Därutöver har Jönköping

I oktober skedde inspelning av ett simulerat jaktuppdrag med en rote Viggenplan på Malmenbasen (F3). Såväl flygplan med förare som mekanikerpersonal och följeflygplan för flygfotografering ställdes därvid till förfogande av FC.

Inspelningsarbetet avslutas under senhösten och efter klippning, redigering, ljudsättning osv beräknas filmen vara visningsklar under våren -74. Filmen blir i färg, får en visningstid av ca 15 min och framställs i svensk, engelsk, tysk, fransk och spansk version. ■

Vips



● Trots Saab 105 G:s alltmör förbättrade prestanda (med tex noslaser-avståndsmätare, som ovan) valde Belgien att köpa Alpha Jet, vilken provflog 1:a gången den 26/10 -73 vid Istres.

MILJONJOBBS ÄT SAAB

Saab-Scania's Industrisektor i Jönköping har i hård konkurrens med främst tysk och amerikansk industri erhållit en beställning på utveckling av en gasgenerator med tillhörande överströmningsventil för jaktroboten 'VIPER', vilken utvecklas gemensamt av Västtyskland och Norge.

Uppdraget omfattar förutom typarbete, även tillverkning av ett större antal prototyper och beställningsbeloppet uppgår till totalt 2,5 milj kr. ■

HGA

PIONJÄR UR TIDEN

Den norsklöfde fjd USA-översten i USAAF/ATC, BERT BALCHEN, avled i oktober i Mount Kosci, New York. Balchen var 74 år. En militär minnesstund hölls vid NY:s Kennedy flygplats.

Balchen blev känd i Sverige då han (ingående i Richard Byrds flygexpedition) blev den get... som egentligen betydde att den svenska neutraliteten kantsnaggades. — Balchen "Operation Ball", ett flygtransportföretag från Kallax i Sverige till Kirkenes i Nordnorge med totalt 1.442 svenskt stridsutrustad, norska polisoldater samt drygt 100 man läkarpersonal och ca 360 ton militär materiel, proviant och medicin. Flygvapnet (F21) assisterade och svenska regeringen sanktionerade företaget... som egentligen betydde avsteg från den svenska neutraliteten. — Balchen kunde samtidigt med sin tp-div medverka till att ca 70.000 ryska slavarbetare kunde sändas hem till Sovjet från det tyskockuperade Norge. — På senare år tjänstgjorde Bernt Balchen som konsult åt en rad flygfabrikanter i USA. ■

J-Ch

fält morgontförbindelse från Bromma med Metropolitan och retur på kvällen. En ytterligare morgontur från Jönköping till Bromma med Metropolitan har förbindelse från Malmö och Kristianstad med motsvarande kvällsretur. Även Kristianstads förmiddagstrafik från Bromma med eftermiddagsretur har sammankopplats med Jönköping, i stället för som tidigare med Hultsfred.

◆ I och med vintertrafikprogrammets början (1/11) utgick flygplantypen Nord 262 ur LIN-flottan. Den tidigare Nord-trafiken utförs nu av Crownair (!) med ovanstående flygplan Twin Otter. De flygsträckor, som berörs är: Gällivare—Luleå vv; Gävle/Sandviken—Bromma vv; Växjö—Hultsfred—Bromma vv. ■

NU KOMMER CROWNAIR

Crownair köpte i april upp Ehrenström Flyg AB för att tillföra företaget ökade resurser. Från och med den 1/10 i år har de båda bolagen sammanslagits till ett företag — Crownair AB. Företaget ägs till lika delar av Linjeflyg och försvarsdepartementet, som i juni efterträdde Svenska Utvecklings AB såsom hälftenägare. Men även flygvapnet finns med i bilden — genom en representant i styrelsen.

De båda företagens verksamhet består för närvarande främst av kontraktbundna flyguppgifter åt statliga, kommunala och privata kunder, beställningstaxi samt anslutningstrafik till Linjeflygs reguljära nät. Inom ramen för långtidskontrakt bedrivs bl a nattpostflyg åt Postverket, ambulansflyg åt Rikspolisstyrelsen, flygfotografering åt Rikets Allmänna Kartverk och förpassningstransporter åt Kriminalvårdsstyrelsen. Dessutom har transporter åt försvaret påbörjats. Crownairs fortsatta verksamhet beräknas bli av samma natur som för närvarande.

Crownair kommer att bedriva verksamheten med tillstånd från Luftfartsverket, dels som luftfart i icke regelbunden trafik med tunga flermotoriga jetflygplan och dels sk Bruksflyg—Taxiflyg med flermotoriga lätta flygplan.

Flygflottan består av: 8 st 2-motoriga Aero Commander flygplan (vissa med tryckkabin och turboprop-motorer) med passagerarkapacitet upp till 8 passagerare; 3 st De Havilland Twin Otter med passagerarkapacitet upp till 20 passagerare; 3 st Piper Navajo med passagerarkapacitet upp till 7 passagerare samt 1 st Fan Jet Falcon (med tryckkabin och jetmotorer) med en passagerarkapacitet upp till 10 passagerare. Totalt 15 st flygplan.

Bolaget disponerar hangar-, verkstad- och kontorsutrymmen i erforderlig omfattning på Bromma flygplats. Organisationen består av marknads-, trafik, flyg-, teknisk samt ekonomiafdelning.

Den tekniska avdelningen leds av en överingenjör såsom teknisk chef. Denne förtogar bl a över ett tekniskt kontor, vars uppgift är administration, såsom gångtidsuppföljning, bevakning av modifieringsunderlag o d. Tekniska kontoret sysselsätter en ingenjör och ett biträde. — Tillsynsverkstaden handhar den praktiska tillsynsverksamheten.

◆ ◆ I september i år undertecknades ett avtal mellan försvarets civilförvaltning (FCF) och Crownair i vilket det bl a står: ◆ Avtalet gäller i fredstid då inte beredskapstillstånd råder för sådana inrikes transporter med

flyg, som utförs av Crownair för under försvarsdepartementet hörande myndigheter eller eljest betalas av medel under 4:e huvudtiteln samt för i Kungl Maj:ts kungörelse 70—05—27 (SFS nr 301) angiven frivillig försvarsorganisation. Avtalet gäller även transporter av vapenfria tjänstepliktiga, som lyder under arbetsmarknadsstyrelsen, samt av elever som genomgår biståndsutbildning, vilka lyder under SIDA. ◆ För transporter, som omfattas av detta avtal gäller av ÖB i samråd med FCF:s utfärdade transportbestämmelser för krigsmakten (Prov TpBK Fred).

◆ Crownair förbinder sig att utföra beställda flygtransporter på för beställaren fördelaktigast möjliga sätt med av Crownair ägda eller förhyrda flygplan.

Detta betyder bl a att Crownair successivt kommer överta FV:s lätta tp-verksamhet. (Men så länge TP 83:orna kan (om än med kostgrepp) producera flygtid, blir detta billigare i utnyttjandet.) — Något nytt är dock på väg. Eller rättare sagt: I luften. Det märkte bl a ett antal journalister på hemväg från F7, då transporten till Bromma företogs i ett av detta rekonstruerade företags tre befintliga Twin Otter (CAL 980650). Här publicerad information emanerar bl a från detta tillfälle. ■

J-Ch

☆☆☆ Flygvapnets Krigsskola, F20, har under sin årligen återkommande utlandsflygning i år besökt Förbundsrepubliken Tyskland, Österrike och Schweiz. Flygningen genomfördes med tolv SK 60, en TP 84 'Hercules' och en TP 79 (DC-3). Med på resan var 45 elever ur äldrekursen, lärare på skolan samt teknisk personal från F16. Sammanlagt 88 man inklusive transportflygplanbesättningar. ☆☆☆

Resan startade den 5 juni från Uppsala och gick först till Ljungbyhed. Där övernattade man och samlade sig för flygningen ut i det okända. Dys så okänt var det inte — resan hade föregåtts av en rekognosceringsresa. Flyglärare och teknisk personal for ut med en fyrstlig SK 60 för att klara ut behov av radiofrekvenser och service, landningsprocedurer och övriga speciella förhållanden. Eleverna hade dessutom under flygningar och på marken övat sig i flygengelska och var väl insatta i förhållandena i de länder som skulle besökas. Man var dock spänd på om dessa kunskaper var tillräckliga i norra Europas hårt trafikerade luftrum.

◆ Kn Jan Österberg förklarar på tyska (vid besöket på Emmen-basen i Schweiz) vad som kan hända om man övertankar SK 60.



foto: nils andersson

Med F20 bland alper

Den 6 juni startade resan från Sverige och efter mellanlandning i Oldenburg landade man på eftermiddagen på Fürstenfeldbruck nära München. Där parkerades flygplanen och efter några mils bussresa kom man till tyska motsvarigheten till Flygvapnets Krigsskola, Offizierschule der Luftwaffe (OSLW) i Neubiberg, som gästades i drygt ett dygn.

◆ ◆ Vid OSLW sker all utbildning av officerare i tyska flygvapnet, såväl stamanställda som reservofficerare och kontraktsanställda officerare. För kontraktsanställda officerare är kontraktstiden mellan fyra och tolv år. Dessutom sker vid skolan vidareutbildning av officerare vid olika specialkurser, bl a för blivande förbandschefer i olika nivåer.

Vid skolan utbildas årligen ca 3.500 elever. Utbildningen till regementsofficer omfattar:

- tre månaders grundläggande militär utbildning;
- nio månaders kadettskola;
- tre månaders praktisk tjänstgöring på förband;
- tre års studier vid ett av de två universitet som tillhör försvaret;
- upp till två års teknisk och specialutbildning.

Under sightseeingturen i München besöktes bl a den imponerande men nu så ödsliga Olympiastadion och Deutsches Museum, där man främst tittade på de gamla, fina flygplan man läst om i militärhistorieböcker.

◆ ◆ Resan fortsatte sedan till Österrike och flygbasen Hörching vid Linz. Med viss avund beskådades där SAAB 105 XT både på marken och i luften. Denna 105-version har pga GE-motorerna betydligt bättre stig- och accelerationsprestanda än vår svenska SK 60. I Tyskland förmärkte vi förare to m en viss irritation från trafikledningen över att det tog så lång tid att komma upp till anbefald flyghöjd... med våra SK 60.

I Österrike har helikoptern stor betydelse för transporter av olika slag. Påfallande stor del av försvarets helikoptrar används för civilt bruk och då framför allt i räddningsuppdrag. Under en flyguppvisning visade förarna stor skicklighet i att manövrera helikoptrarna i svåra situationer.



◆ ◆ Efter mellanlandning i Graz gick resan vidare till Schweiz. På vägen till landningsbasen, Emmen vid Luzern, ledades de tre flygrupperna av ett militärt radarorgan över några av de högsta alptopparna — ett imponerande skådespel i det vackra vädret.

På Emmen fick man en ingående information om materiel, taktik och utbildning vid de schweiziska flygstridskrafterna. Effekfull var ►

Hänt vid förbanden

LEENDE VPL-INSÄNDARE

Klockan var halv elva när vi startade från det vackra stockholmska Söder för att under elva månaders tid "berövas friheten". Destinationsorten var till en början F2 i Hågernäs. Men min kompis var tvungen att hälsa på sin farsa innan vi passerade de kamouflerade grindarna vid skolförbandet.

När fadern hade redogjort för oss hur det var att vara kommissarie i infanteriet, övervägde vi starkt att överge fäderneslandet. Vi kom dock i brådskan inte på någon lämplig metod att försvinna i tomma intet. Det är föv väldigt svårt att göra sej osynlig när man ska göra lumpen. Alltid hittar dom en någonstans. Fadern nämnde också någonting om att punktligheten tillhör en av krigsmaktens grundregler, så när uret var tio i elva tyckte vi det var dags att dundra iväg mot den för oss helt nya värld militärlivet skulle innebära.

Alla förut redovisade hastighetsrekord på sträckan Stockholm—Hågernäs blev till ett minne blott, då vi prick 11 passerade grindvakten för att lära oss försvara konungariket Sverige.

Hur var det då att ligga på luckan och att inrätta sig i det militära systemet?

Jodå, det gick nog ganska bra. När man legat inne ett par dar hade man t o m hunnit lära känna de andra grabbarna lite. Där fanns bl a en kille som hade sökt till infanteriet men som av någon anledning inte hade blivit antagen. Varför visste inte han, men vi för-



stod. Han var nämligen högst 1,50 kort, 10 cm bred och orkade knappt få upp locket på "snuskburken". Oron på luckan spred sig ganska snabbt när denne kille en dag satt å putsade på sin k-pist, simultant läsande böcker om Karl XII:s ärofulla död och tysk ung-

dom under andra världskriget. Farlig komplexkompensation på gång... tyckte jag.

Grundutbildningen förflöt annars utan större intermezzon och dagen för förflyttning till flygstaben var inne.

Fanjunkar'n på F2 sa innan vi lämnade honom och förbandet, att vår pluton definitivt hade varit en av de bättre på de senaste 10—15 åren. På flygstaben hann vi emellertid inte vara mer än en dryg timme, innan vi fick reda på att vi var ett av de slafsigaste gäng som någonsin besökt staben. Han tänkte uppenbarligen bl a på våra förtjusta visslingar efter den kvinnliga personalen. Men vår FS-fanjunkare får ursäkta, den enda kontakt vi på F2 hade med det motsatta könet var då vi blev serverade ärtsoppa. Och den damen hade ett ointagligt försprång på åldersstegen... Det är svårt att vara människa... inte lättare att vara "beväring".

Hur duktiga soldater har vi då blivit? Ja, ett "lysende" exempel är väl killen som på en av våra utbildningsdagar på F2 hade tappat bort mössan som man har under hjälmen. Detta medförde naturligtvis att han t ex blev tvungen att iförd hjälm traska bort till oss andra på markan. Att han även då hade uppenbara problem att stoppa in hjälmen under axelklaffen (där vi andra hade mössan) skänkte oss icke vapenvägrare ett präktigt dags-garv.

Fick man välja fritt så valde man självklart flygstaben redan från början... där finns inte minst justa civila polare... som är riktigt snackbara. — Chiau!

Johan

FV SOMMARFÄLT TÄVLAR

F16 stod som arrangör för FVM i sommarfält-tävling som gick av stapeln i strålände sol torsdagen 16 augusti. Tävlningen började med skjutning på flottiljens skjutbana. Därefter transporterades de tävlande i bussar till terrängen vid Junkil för punktorientering och för orientering. Banan blev mycket krävande pga dagens rekordvärme. Men så konsumerade också de tävlande i medeltal 1 liter saft per man på vätskekontrollerna ute på banan. Vid målet stod bussar för omedelbar transport av de tävlande till F16:s bastu och simanläggning. Här fick man också genast vid framkomsten reda på sitt tävlingsresultat och individuella placering. Prisutdelning skedde i gymnastiksalen strax efter det att siste man gått i mål. Tävlningen genomfördes av 108 man.

Trägårdh

RESULTAT

Veteraner (19 deltagare)	
1) 1.vm Djurberg, F6	173.21
2) Ovl Svansson, F5	173.51
3) 1.fte Karlsson, F6	186.10
AO (21 deltagare)	
1) Fljpol Johansson, F4	141.49
2) 1.fte Johansson, F1	148.10
3) Fljpol Sandström, F11	149.21
YO (14 deltagare)	
1) Kn Axelsson, FS	110.01
2) Elm Gerner, F7	126.20
3) Fj Westin, F21	136.25
Seniorer (54 deltagare)	
1) Kn Persson, F13 (FV-mästare)	103.27
2) Fk Hermansson, F4	118.39
3) 1.fte Johansson, F13	120.20
Lagtävling	
1) F13	682.12
2) F4	707.03
3) F21	786.08

den demonstrationsskjutning och flyguppvisning som senare gjordes vid Alpnachsee — en vacker blå sjö omgiven av höga alper. Hawker Hunter och Mirage III fälde där bomber och sköt raketer och automatkanon med mycket bra precision (flera målträffar). Säkerhetsområdet vid skjutplatsen var påfallande litet och flera motorbåtar uppehöll sig förvånansvärt nära målen. Förevisningen avslutades med flyguppvisning med fem Hawker Hunter. Då klappade varje flygarhjärta litet extra — inramningen till uppvisningen var magnifik och "showen" utfördes perfekt.

Efter besöket i Schweiz ställdes så färden mot norr och tillbaka till Tyskland. Efter mellanlandning i Pferdsfeld besöktes Jagdbombgeschwader 36 Rheine på Hopsten. På basen finns två divisioner F-104 G "Starfighter". Flygplan och vapen demonstrerades och man fick orienteringar om taktik och utbildning. Förarna på F-104 G flyger minst 160 timmar per år. Då man har stora bullerproblem i hemlandet genomförs skjut- och lågflygutbildning främst på Sardinien. (!).

Fredagen den 15 juni landade så 2:a divisionen åter på Ärna-fältet i Uppsala.

◆◆ Hela resan gynnades av vackert väder. På samtliga platser var mottagandet mycket vänligt och gästfritt. Vårdarna hade vinnlagt sig om att göra besöksprogrammen så givande och omväxlande som möjligt. Utbildning, materiel, organisation och taktik redovisades öppet, vilket skänkte deltagarna i resan goda, allmänbildande och yrkesmässiga kunskaper. Dessutom lärde man sig en hel del om de besökta länderna och flera personliga kontakter knöts.

Men F20-rundresan spred även kunskaper om svenska flygvapnet och våra besök uppsammades i press och TV. Utan tvekan gav utlandsflygningen ett starkt intryck av att utbildningen i flygvapnet håller en mycket hög klass... som bl a resulterar i att eleverna vid Flygvapnets Krigsskola kan leda flygningar under förhållanden som så väsentligt skiljer sig från de som gäller i hemlandet.

Sjöling

NY MTRL ÅT FRIVILLIGA

De frivilliga försvarsorganisationerna och hemvärnet planeras under de närmaste fem åren ges bättre utrustning. Bl a tillförs hemvärnet automatkarbiner, lätta kulsprutor och pansarskott. Uniformsutrustningen avses också moderniseras och kompletteras, inte minst för den kvinnliga personalen. Chefen för armén har beslutat inplanera 46 milj kr för förbättringar inom dessa områden.

Hemvärnet och de frivilliga försvarsorganisationernas utrustning har utarbetats av försvaret, säger arméchefen, genlt Carl Eric Almgren. De har stor betydelse för att upprätthålla försvarsviljan. Vikten härv skärps inom ramen för försvarets nya villkor. Det är bl a mot denna bakgrund som stora förbättringar har inplanerats trots att den ekonomiska planeringsramen framtvång ingrepp inom de flesta verksamhetsområden inom de tre vapenslagen. Ingrepp i utbildning och materielanskaffning kommer att medföra minskad mångsidighet, samträning och uthållighet samt lägre materiell kvalitet för krigsförbanden.

Planen för moderniseringen av frivilligorganisationernas utrustning har utarbetats i samråd med bl a rikshemvärnschefen och ledningen för frivilligorganisationerna. Den innebär främst en satsning på vapenutrustningen, som är väsentligast för att lösa stridsuppgifterna. Bl a tillförs hemvärnet automatkarbiner, lätta kulsprutor och moderna pansarskott.

Den lätta kulsprutan avses anskaffas i drygt 2.000 ex under åren 1975—77. Ett antal äldre tunga kulsprutor bibehålls främst för hemvärn som försvarar hamnar och flygfält. Under 1974—76 tillförs hemvärnsgrupperna automatkarbiner. Redan 1973—74 anskaffas ett stort antal pansarskott 68 "Miniman" till hemvärnet.

Den kvinnliga frivilligpersonalen planeras att utrustas med enhetliga uniformer — modell/70 kv. Vidare har medel inplanerats för anskaffning av överdragskläder, pälsmössor och fältmössor samt 2.000 sjukbåtar för hemvärnets utbildning.

Annorlunda semester

☆☆ In med barn och blomma i bilen. Snabbt genom mörka Småland. Metrar och minuter blir till mil och timmar. Möter Ölandsbrons smäckra skapelse. En stund senare så är man äntligen inom Köpingsvikslägrets hank och stör. Semestern tar slut — den hann ju aldrig börja. ☆☆☆

Jag skulle kunna skriva i timmar och dagar om glada, trevliga minnen från olika övningar. Alltifrån de mest fantasifulla kommandon under elevledd exercis, till målangivning och eldledning. Utsikterna till korseld var alltid stora. Men om "fi" funnits vid angivna punkter så hade säkert så småningom också densamma blivit nedkämpad. För det är verkligen med nit som lägermedlemmarna arbetar.

Visst har vi också roligt. Mycket skoj t o m. Men lustiga kommentarer och påpekanden placeras på ett sådant sätt att efter att ha övat, övat och återigen övat, tror jag mig kunna påstå att även den som påstod "Flaggstången — Vänster — Ett par nävar" också på slutet kunde sin elduppgift bra. Självt kan jag egentligen bara göra viss rättvisa åt mina intryck av en instruktör. Men jag vågar nog tillstå att kvalitén på samtliga instruktörer

FRIVILLIGSATSNING

◆ ◆ Det är väsentligt att vi satsar mer på frivilligutbildningen inom krigsmakten när repetitionsövningarna minskar i omfattning och grundutbildningen skärs ned. Detta sa ÖB (gen Stig Synnergren) i somras på F14 när han inspekterade centrala kurser i sambandstjänst med deltagare ur FVRF och SLK. Detta var första gången inom flygvapnet som integrerad utbildning i sambandstjänst ägt rum med elever ur de båda frivilligorganisationerna. — "Gott", sa ÖB om elevernas framåtanda och kunskande och önskade god fortsättning med vidareutbildningen. — På bilden ses ÖB tillsammans med FVRF-arna överfurerarna Gunnar Liss och Bengt Nylin samt flyglottorna Thory Engebratt och Pia Jäderqvist. ■

Ståhlhammar



verkligen är toppen. Hur bär man sig åt för att finna folk med sådana kvalitéer? Nästan en gåta. — Dessutom tror jag att denna form av utbildning sannolikt är en av de effektivaste.

Jag kan själv göra jämförelsen med i fjol efter genomgången omskolningskurs på Intendenturförvaltningskolan. En månads intensivt pluggande på IntS gav inte tillnärmelsevis samma utbyte som fjorton dagar på Köpingsvik. Frivilligalastfären och de undervisningsformer som här tillämpas skapar en avgjort bättre grund för att bättre kunna tillgodogöra sig de kunskaper som krävs för en viss krigsbefattning.

Jag vill poängtera att lägerlivet skall tas för vad själva ordet ger en klang av: friluftsliv, avkall på hemmalyxen och kanske lite mera tålmod med varandra än man normalt väntar sig. Jag säger inte detta för att avskräcka någon. Det kan verkligen inte vara svårt att leva upp till ovanstående tre förutsättningar. De som gör detta kan se fram



PRO PATRIA I TIDEN!

Du och jag som gör lumpen utan att muc-ka... Du och jag som trots Sveriges alla småfel och dito brister ändå finner detta Land värt att värna och försvara, Du och jag som önskar behålla det fria och demokratiskt styrda Sverige med dess alliansfrihet i fred och neutralitet i ofred — får inte Du och jag på något sätt protestera (och kanske t o m demonstrera) när vi märker att mitt ibland oss finns en liten men fanatisk klick människor som med våld och argan list vill underminera och förstöra den mark vi står på och lever av? Det kan väl inte vara vettigt att stilla-tigande åse KFML(r)s förberedelser att med

Köpingsvik sommar'n-73

emot två absolut underbara sommarveckor i trivsam samvaro med likasinnade. Och tro inte att det bara är jag som såg och ser fram mot dessa två veckor — min kära hustru Gitt och mina två döttrar Tinn och Maria delar gärna allt ljuvt och lett under dessa två intensiva sommarveckor. I stället för en konventionell semester.

Jag tror att det borde finnas underlag för en bredare ekonomisk marginal för läger av denna typ. Överallt talas det ju om att frivilligorganisationerna med mer än en miljon medlemmar (enl FOS) måste ses som ett tecken på utomordentlig försvarsvilja, mätt med internationella mått. Att man betecknar det som stimulerande att FVRF:s medelstillsdelning ökat sjufaldigt från 1962 fram till 1972 och att budgetåret 71/72 disponerades ca 800.000 kr är i och för sig glädjande. Men det är ju hela tiden basvärdet som är avgörande för medelstillsdelning per FVRF-medlem. 5.000 medlemmar gör ca 160 kr per medlem... Nåväl, det är inte min mening att komma med inlägg i någon ekonomisk debatt, men ursäktat att bankmannen skyntar fram ibland.

Köpingsvikslägrat med dess utmärta barmöjligheter, förläggnings- och administrativa resurser är enl mitt förmenande en pärla när det gäller att hitta rekryteringsargument. Låt oss bara hoppas att alla de som sökte till Köpingsvik eller andra läger och inte kunde beredas plats, inte förlorar hoppet utan söker igen.

Jag tycker att min yngsta dotters kommentar när hon hade sagt adjö till alla sina kompisar och såg den tretungade flaggan försvinna bak vägkröken är det bästa betyg man kan ge åt två härliga veckor (då semestern bara försvann): "Pappa, vi åker väl hit nästa år igen..." ■

Bill "Biggels" Augustsson

odemokratiska medel (= våld) omstörta vårt svenska samhälle?

Som vpl idag "någonstans i Sverige" vill jag på det bestämdaste protestera mot KFML(r)s: "Soldattidningens" (nr 673) upprop: "Socialistisk tävlan!" I denna tidning efterlyses Sveriges rödaste soldatklubb. Var finns den klubb som mest och bäst höjer kommunismens röst mot den svenska militarismen? Tidningen efterlyser också levande rapporter som speglar den kommunistiska soldatrörelsens aktiviteter och framåtanda. Tidningen manar arbetarsoldaten bort från förs löande luck-liv och till en aktiv röd fritid. Socialismen kan bara genomföras genom väpnat uppror. Därför skall inte arbetarsoldaten vara lat och inaktiv i sin vpl-tjänst — tvärtom, han skall ta tillfället i akt att väl skola sig militärt. Allt vad borgarofficerarna lär ut skall intrumfas ordentligt, så att kunskaperna senare skall kunna utnyttjas mot bl a dessa lärare. En röd soldat skall vara en elitsoldat. Detta mål när man bl a, uppmanar "Soldattidningen", genom att flitigt träna skjutning i alla former. Eller: "Vilken soldatklubb vinner flest skytte-medaljer och är bäst på prisskjutningen?" Ett ståtligt pris utlovas! — Startskottet har gått, kommunismens röst uppmanas höjas högt på alla våra förband.

◆ ◆ Detta upprop har även sporrat mig! Häranefter skall jag göra sammalades! Min ▶

Hänt vid förbanden

fritid skall inte gå i slöhetens tecken, den skall bli aktiv. Men för Sverige, inte mot! Jag skall träna mig fysiskt och lära mig ta törnar/stå pall i vått och torrt. Åt skjutträningen blir jag tvingad att ägna mina krafter — men bara för ett fritt, demokratiskt Sverige. **Demokrat** anser nämligen många med mig, att Sverige har idag — den måste vara värd att försvaras! "Klimatet" tvingar mig att bli en alert svensk soldat — mot yttre och inre demokratiska "fi". "Soldattidningen" och KFML(r) har kastat handsken. Jag och Du bör inte nonchalera den utmaningen! Om vi till-

sammans aktivt vill leva i ett demokratiskt och tänka-fritt Sverige. — Gå så Du och gör sammalunda!

Har man förmånen att få resa ut en smula i världen och där (om än bara på visst avstånd) få inandas andra länders liv och leverne, står sig vid jämförelse det gamla uttrycket "borta bra men hemma bäst" otvivelaktigt riktigt väl! En "hum" om vad s k folkdemokrati innebär vardagsmässigt har jag fått från tre resor (och därmed möten med ortsbefolkningen) bakom "järnridån". Skillnaderna i frihet att uttrycka sig och kritiskt en-

gagera sig är förvisso enorma jämfört med här hemma. Man känner en spontan tacksamhet mot "högre makter", som låtit en födas och leva i Sverige. Sådan lycka vill man gärna dela med sig av... men också försvara! — Det är bli a mot den bakgrunden som jag går att med demokratiska och legala medel inom Sverige försvara dess gränser och ideal. Har vi svenskar fått rättigheter, så har vi också skyldigheter! — Det borde inte vara något särskilt med det... för att nu travisterna Nils Ferlin.

Vpl-73



Chefsbyte för flygvapnet 1973-10-01



- ◆ ◆ **FV:s förre chef, gen lt STIG NORÉN:** "Jag lämnar den sista september posten som chef för flygvapnet, vilken jag innehållit sedan fem år. — Det har varit år som för vapnet inneburit omställningar i många avseenden. De förbandsindragningar och ombildningar som ägt rum ha utgjort påfrestningar för personalen. Den kvalitativa utvecklingen, utbildning och övningar har genomförts under skicklig och ambitiös insats i alla led. — Jag tackar flygvapnets personal för den lojalitet och det stöd den givit mig i utövandet av mitt chefskap och önskar flygvapnet och Er alla framtida välgång."
- ◆ ◆ **FV:s nye chef, gen lt DICK STENBERG:** "Jag tillträder idag posten som chef för flygvapnet. Jag vet att jag i min ämbetsut-

- övning får ett starkt stöd av kunniga, skickliga och hängivna medarbetare inom alla personalkategorier. — Flygvapnets bidrag till den respekt vårt försvar idag åtnjuter är obestridligt och väger tungt. Trots att organisationen minskar kommer en fortsatt satsning på kvalitet att kunna ske — kvalitet som bygger på hög personell och materiell standard. — Vår materiel kommer att planmässigt omsättas mot bakgrund av rådande ekonomiska förutsättningar. Vår personalutbildning och taktik kommer att utvecklas i samklang med materielens och samhällsutvecklingens krav. — Jag känner tillförsäkt och även gensvar härför, när jag nu börjar min ämbetsperiod."
- ◆ ◆ **FS nye chef, gen mj HANS NEIJ** (sade bli a): "De senaste årens krigshistoria om

civilbefolkningens ökande lidande under luftburna vapen bör snarare ha förstärkt i vars och ens medvetande betydelsen för ett land som vårt av ett starkt flygvapen, som kan ge inte bara våra övriga stridskrafter utan främst vårt folk, vårt civila samhälle ett acceptabelt skydd mot luftburna anfällsvapen. Detta glöms förvånansvärt nog bort i dagens debatt hur upprörd man än varit över bombningarna i Vietnam". — "Utöver vad jag redan sagt om min övertygelse om flygvapnets avgörande roll, vill jag fn endast framhålla som min uppfattning att det nu främst gäller att de allra närmaste åren inför nästa försvarsbeslut skapa den linje vi därvidlag skall följa. Den blir i stora stycken beroende av vissa pågående utredningar, inte minst den s k "Studie 73."



foto: lars lagerström



foto: tore lind

**Kung
Gustaf
VI
Adolf
träffar**

...



▲ ... 1956
på F18
dåvarande
majoren
Dick Stenberg

◀ ... 1964
på MHS
dåvarande
översten
Hans Neij

▶ ... 1972
på Krigs-
vetenskaps-
akademin
dåvarande
CFV
gen It
Stig Norén





