

F10

FLYGVAPEN-NYTT:s temaserie nr 10, avd 2:



★★ Presentationen av Sveriges största flygflottill, F10, inleds i föregående nummer av FV-Nytt (2/3) och avslutas nedan på sid 16–23 med glimtar från verksamheten idag på Barkåkra. ★★★

NÖD- landnings- övningar i Danmark nödvändigt för god flyg- säkerhet

F10 inledde i december månad i fjol (efter en längre tids uppehåll) en serie övningsnödlandningar på danska flygbaser inom ramen för det svensk-danska flygsäkerhetssamarbetet. För 1972 har tio flygningar planerats, av vilka de flesta utförts. Vid varje övningsnödlandning deltar en rote J 35 F (= två 'Drakar') och en SK 50 med 1–2 förare plus mekaniker.

Den första flygningen dec/71 utfördes av flottiljchefen och flygchefen i 35-roten samt baschefen i SK 50:n. Som landningsbas hade valts Vaerlöse utanför Köpenhamn. C F10 passade härvid på tillfället att avtacka de helikopterförare som deltog i räddningsarbetet efter flyghaveriet utanför Väderön hösten 1971 genom att till divisionschefen överlämna en minnesgåva från flottiljen. C F10 riktade jämväl ett tack till förbandschefen för Vaerlöse flygstation, överste Henry Christensen, för det stöd som den

höga danska helikopterberedskapen utgör speciellt för F10:s del vid flygning över hav utanför den svenska syd- och västkusten.

F10:s hittills vunna erfarenheter från övningsnödlandningarna är mycket positiva. Varje flygning förövas på engelska i simulatorn. Hela flygningen "flygs igenom" från start to m landning med medverkan av bla trafikledaren för att erhålla övning i korrekt radiotrafik med markorgan och för ledning av PAR-landningar m m.

Värdet med övningsnödlandningarna i Danmark är från flygsäkerhetssynpunkt odiskutabelt. De ger vidare deltagande personal möjligheter att knyta personliga kontakter med danska flygkolleger och det är nu vår förhoppning att kunna återgälda den gästfrihet som visats oss på de besökta danska baserna genom att få ta emot danska flygplan och förare här på Barkåkra. ■



Rb 68

F10:s robotdivision (rb-div) grundades våren 1966 och har under årens lopp vuxit till ett funktionsdugligt förband. Så här rapporterar man från förbandet:

” **V**år huvudsakliga verksamhet består i att utbilda soldater till våra krigsförband. Vi tilldelas här för två värnpliktsomgångar per år. De värnpliktiga hos oss får en mer mångsidig utbildning än vad som är fallet vid många andra förband. Den tekniska utbildningen ligger på ett avancerat plan, där de värnpliktiga ges kunskaper i den speciella elektronik och mekanik som ingår i robotsystemet. Denna utbildning bedrivs på de olika plutoner de värnpliktiga är placerade vid. — Under utbildningstiden meddelas även viss utbildning i fordonstjänst, oavsett soldatens plutonstillhörighet.

Vi disponerar trevliga och ändamålsenliga lokaler. Dels i den gamla chefsbostaden Kelliehouse, där vår expedition är belägen; dels i den gamla gården Käglenäs, vars ekonomibyggnad nu ombyggs och inrymmer robot-hall och lektionssalar.

För F10:s interna transportbehov finns en egen 'körcentral', vakt och transporttropp, med tjugotalet fordon. Här får de värnpliktiga som placerats i fordonstjänst vid divisionen fordonsutbildning, som anpassats till de speciella krav ett robotförband ställer för att kunna lösa sin uppgift i såväl dager som mörker, regn som solsken och under sämsta tänkbara vägförhållanden. Utöver robotdivisionens interna utbildning sker viss centraliserad specialutbildning inom varje militärområde, som har Rb 68 till sitt förfo-

gande. Det är mc-utbildning, terrängbilutbildning, sjukvårdsutbildning och kulspruteutbildning. En rb-div får ta på sig en eller flera av de ovanstående uppgifterna. Vi på F10:s rb-div svarar för mc-utbildningen, som sker två gånger årligen.

Under utbildningsåret bedriver vi flera övningar av olika karaktär, benämnda: hanterings- och markförsvars-, grupperings- samt slutövning. **Hanteringsövning** är en övning då vi fredsmässigt förflyttar materielen till en övningsplats och där upprättar den moment för moment. **Markförsvarsövning** innebär att vi då lägger tonvikten på övningar i fältarbeten, skydd, strid osv. **Grupperingsövning** innebär att vi övar omgruppering under krigsmässiga förhållanden. Denna övning ställer stora krav på den enskildes kunskaper och uthållighet. För varje vpl-omgång håller vi en **slutövning** som har grupperingsövningskaraktär. Övningen sammanhålls centralt inom milo S.

F10:s robotdivision fick sitt elddop våren 1971, då F10 uttogs att utföra kontrollskjutning av Rb 68 vid RFN i Vidsele. Man landsvägstransporterade robotmaterielen från F10 till RFN. Marschen startade tisdagen 13/4, och efter övernattnings i Linköping, Gävle, Härnösand, Umeå och Öjebyn nåddes skjutplatsen i RFN skjutområde efter sex dygn.

Materielen grupperades på skjutplatsen direkt efter ankomsten. Därefter vidtog en omfattande teknisk kontroll av robotsystemet, varefter de olika skjutbanorna inövades med hjälp av målflygplan. När dessa kontroller var utförda, var det bara för oss att invänta lämpligt skjutväder, vilket inträffade på Valborgsmässoafton. Vår första robot avfyrares. Innan våra övningar på RFN var slutförda och den långa marschen hem påbörjades, lyckades vi avfyra ytterligare två robotar.

Provskjutningen stärkte ytterligare vårt förtroende för detta utomordentliga och tillförlitliga vapensystem.” ■

◆ Ovan högst upp: Rb-div under grupperingsövning. — Nedan: Rb-div vid F10 avfyra sin första rb68 vid prov i Norrland på valborgsmässoafton 1971.



★ ★ Jaktcentral-syd (JC-syd) är: ★ en organisation för fredstridsledning av jaktförband tillhörande eller tillfälligt baserade i Milo Syd och Väst, ★ en organisation för träning av radarstridsledare (rrjal) tillhörande sektorerna S1, S2 och W2. ★ ★ ★

Stridsledning av jaktförband

Uttecklingen av strilssystemen har medfört stora förändringar beträffande sättet att genomföra våra jaktförbands fredstridsledning.

Icke utan saknad minns man den tiden då varje jaktflottilj hade sin egen radarstation och sina egna, välkända rrjaler.

Tillkomsten av storradarstationer med geografisk spridning, övergång till datastridsledning från strilcentraler och en begränsad tillgång på rrjal har tvingat fram en centralisering av rrjalledningen, som tyvärr minskat personkännedomen och kontakten mellan förare och stridsledare.

IJC-syd leds divisionerna från de tre jaktflottiljerna F3, F10 och F12 av stridsledare inom S1, S2 och W2.

Spindeln i nätet är lfc S1 och knytningen är hård; på gränsen till byråkrati tycker många divisionschefer, som "på den gamla goda tiden" kunde improvisera övningar allt efter väderlek och dagstillgången på flygplan. Men styrningen är nödvändig för att rrjalerna skall räcka till.

Den ställer också krav på långtidsplanering av PL (= planeringsledaren i JC-syd) och av divisionerna, som en vecka i förväg måste inkomma med

en beställning av ledning. — Det samlade behovet jämförs med rrjaltillgången. Ofta tvingas PL konstatera att alla önskemål inte kan effektueras.

Prioritering av avbeställningar är svår. Två rrjal kanske fattas för att alla ska få sitt. Vilka flottiljer skall drabbas? Och inom flottiljen vilken division? Avgörandet blir inte lättare av att flygchefen ogärna åtar sig att prioritera mellan sina divisioner annat än i stora drag.

Nåväl. Efter granskning av förut gjorda avbeställningar och en serie telefonsamtal till de olika divisionscheferna fastställs fördelningen som bekräftas med teleprinter. Allt verkar löst på bästa sätt tills en ilsken flygchef ringer: "Varför i helsicke ska alla avbeställningar drabba mina divisioner?"

Behovet av rrjal i JC-syd är i genomsnitt 12/dag. Tillgången varierar beroende på kommenteringar, kursverksamhet, semester och sjukdom. I genomsnitt har 95 proc av beställningarna effektuerats senaste åren. Under verksamhetsåret 1971 utförde JC-syd sammanlagt 4.500 strids-

ledningsuppdrag (inkl övervakningar).

Centraliseringen av stridsledning har som inledningsvis nämnts medfört att utbytet av erfarenheter mellan förare

och rrjal efter genomförda pass blivit mindre. Härav uppstår risk att rrjal icke utvecklas tillräckligt snabbt. Hans arbete granskas måhända mindre kritiskt. För att råda bot mot detta prövas olika vägar:

- ◆ rrjal har ett fast rrjalnummer (tex Kobran 15), som används vid första anropet under passet. — Föraren, som vill diskutera och/eller kritisera ledningen, vet vilken rrjal som avses och kan per telefon ta kontakt med honom efter passet;
- ◆ rrjal gör besök på de olika flottiljerna och kan där i lugn och ro diskutera med "kunderna";
- ◆ föraren gör motsvarande besök i lfc.

Beträffande telefonkontakten utnyttjas denna möjlighet allt för litet av föraren. (Är man kanske helt nöjd med utförd stridsledning?) Beträffande besöken gästas lfc relativt ofta av förarna medan rrjals besök på flottiljerna tyvärr inte kan ske i önskvärd omfattning pga den knappa tillgången på stridsledare (skulle medföra fler avbeställningar).

Förutsättningen för att man inom JC-syds ram skall kunna utveckla rrjaltjänsten är ett ömsesidigt givande och tagande då det gäller stridsledningsspansens utformning. Krav på övningar enl AJU för förare och enl BUF för rrjal ska samtidigt uppfyllas. Den begränsade tillgången på rrjal har kanske felaktigt bidragit till att förarnas krav tidigare allt för ofta dominerat.

En av F10:s kundflottiljer, F3 har av geografiska skäl räckviddsproblem, som medför svårigheter vid flygning på lägsta höjder. För att undvika tidsödande flygning till och från gällande radartäckning utförs ledning av rrjalar ur JC-syd från strilorgan i mellan-Sverige. JC-syds strävan är, att så långt ekonomiska och andra resurser tillåter, ge alla divisioner tillhörande eller tillfälligt baserade i Milo Syd likvärdig och bästa möjliga stridsledning samtidigt som strävan att vidareutveckla stridsledarnas kunnande tillgodoses.

Som framgår av ovanstående snabbskiss brottas JC-syd ofta med rrjalbrist. Vi inom F10:s strilavdelning hälsar därför rrjalar från andra delar av landet välkomna till längre eller kortare kommandering i en varm och trivsam anda här nere i söder. ■



En regional flygtrafikledning för landets södra del (REC Syd) upprättades i lfc S2 1960. Primäruppgiften var att bistå vid militära luftledskorsningar och med hjälp av radar hålla uppsikt i luftrummet kring luftled Röd 1 i avsnittet mellan Malmö TMA och Hultsfred. Luftledsincidenterna, som tidigare inträffat uppskattningsvis varje månad, minskade snart till någon enstaka per år. — Det fanns dessutom en målsättning att lämna navigeringshjälp och radarrådgivningstjänst. Men då bara en radar PJ 21 stod till förfogande under de första åren, begränsades dessa möjligheter.

REC SYD ingår i F10:s stridsledningsorganisation sedan 1967 och är, tillsammans med representanter för den civila trafikledningen i Malmö, lokaliserad till lfc S1. Här erhöles förbättrade resurser, REC-området utökades och man kunde i stort nå fram till målsättningen.

◆◆ Mht flygningarnas art kan verksamheten uppdelas i tre typer — civil IFR-trafik, stridsledd och övrig militär verksamhet. Den civile trafikledaren i lfc ansvarar för flyginformationstjänst och radiotrafik med flertalet civila flygplan inom området, jaktförbandens övningar leds av "JC SYD" och REC får på sin lott övrig militär verksamhet.

Lednings- och uppföljningsorgan för de olika typerna av flygverksamhet är placerade i lfc S1 och samordning sker genom utbyte av informationer. Den stridsledda verksamheten presenteras på olika TV-tablauer och övrig känd flygtrafik åsätts en speciell mål-symbol och kan därigenom lätt observeras direkt på de olika radarjaktledarnas indikatorer.

◆◆ F5:s flygningar inom egen övningssektor följs ej upp. Huvudparten av övrigt flyg upprättar radioförbindelse med REC och blir därigenom känt även om skyldighet att insända färdplan ej föreligger. Detta noteras med tillfredsställelse eftersom radarrådgivningens effekt ökar med antalet kända flygplanrörelser.

Dagligen lämnar REC radartjänst i form av ledning eller följning till 30 à 50 flygföretag och mottar information om ungefär samma antal, till övervägande del civila flygningar. Antalet luftledskorsningar understiger normalt 20 per dag och genomförs i stor utsträckning med procedurfärdtillstånd

★★ I slutet av femtiotalet krävdes från civilt pilothåll åtgärder för att få slut på förekommande, oavsiktlig flygning i luftlederna. Man underströk kravet genom täta tillbudsrapporter och sträckningen Malmö—Stockholm stod främst i blickpunkten. ★★★

Regional flygtrafikledning



beroende på svårigheter att kontinuerligt hålla luftledstrafiken identifierad. ◆◆ Med förbättrade resurser kan REC-tjänsten ytterligare effektiviseras och nya uppgifter tillkomma. REC SYD

ser närmast fram emot möjligheter till öppethållning vid all militär flygverksamhet och ävertagande av planeringskontrolltjänst för mörkerflygning inom eget område. ■

★★ 17–24 april genomfördes krigsförbandsövning (KFÖ) för två luftbevakningskompanier enl följande tidsplan: 18–19 koncentrerad utbildning på F10; 20 mobiliseringsövning; 21–23 tillämpningsövning. ★ Enl samstämmiga uppgifter från övningsledning och från befälet vid förbanden hade de repövan- de en mycket positiv inställning och god vilja att tillgodogöra sig utbildningen och att verka under tillämpningsskedet. ★★★

Rekord- många frivilliga vid F 10:s luft- bevaknings- övningar



Ett pass mörkerflygning var inlagt i övningen. Att få rapportera under mörker upplevdes som ett intressant inslag av ls-personalen.

22–23/4 (lördag-söndag) utökades övningen med F10:s årligen återkommande vårövning för den frivilliga luftbevakningspersonalen (Strilö 1). Tillsammans övades då sex luftbevakningskompanier.

Nedanstående tabell visar totala antalet övad personal.

KFÖ:	Bef	Vpl	Lottor	Fvp
101.lk	6	68	107	—
103.lk	6	95	80	—
Summa:	12	163	187	— = 362

Strilö 1:

102.lk	5	17	61	26
51.lk	2	3	92	2
52.	2	3	70	17
53.	3	1	84	3

Summa:	12	24	307	48 = 391
Totalsumma:	24	187	499	48 = 753

Det var något av rekorddeltagande. Främst då det gäller KFÖ-förbanden där frivilligpersonalen deltog förutom lördag-söndag även torsdag, fredag.

◆◆ En bidragande orsak till den glädjande höga deltagarfrekvensen bedöms vara ett flitigt uppbyggnadsarbete ute på fältet under den gångna vintern i form av ls-träffar, månadspel i lgc m m.

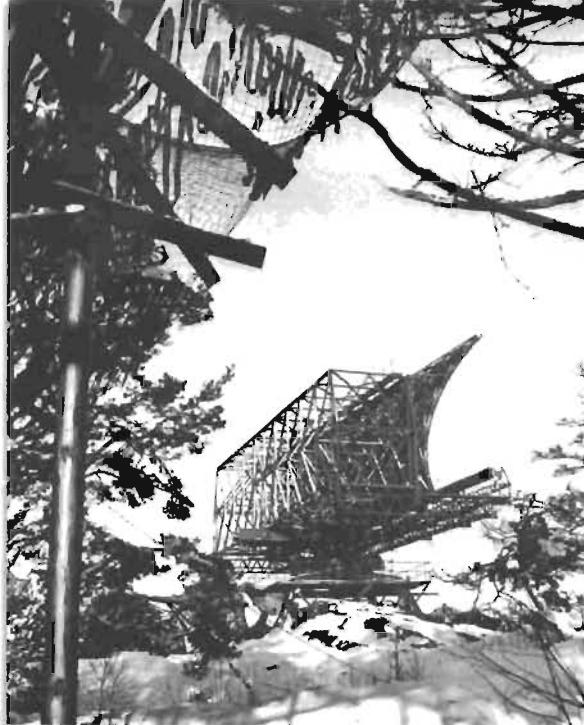
Övningens resultat manar till nya

friska tag. En annan glädjande faktor är att man även ser många unga i leden.

Förutom luftbevaknings- och stridsledningsförband deltog bas- och flygförband vid:

- F5/Ljungbyhed med SAAB SK 50 Safir, SAAB SK 60 och Scottish Aviation SK 61 Bulldog,
- F10/Ängelholm med SAAB J 35 F Draken och SAAB SK 50 Safir samt
- F17/Ronneby med A 32 Lanser.

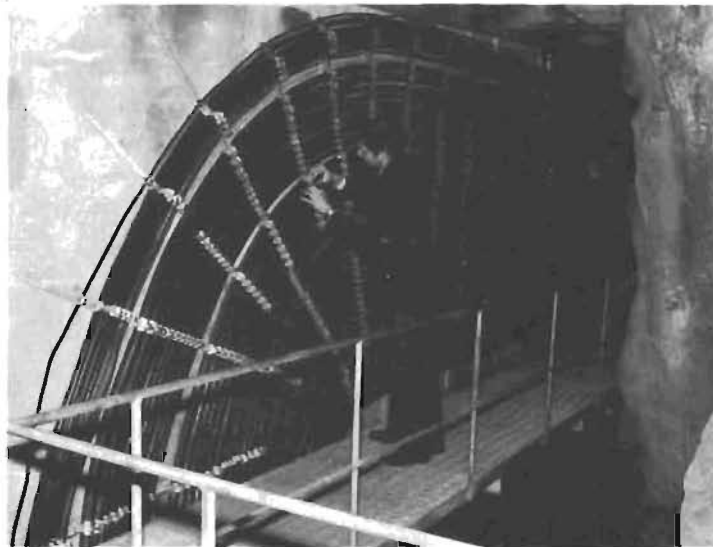
Totalt ca 25 flygplan. — — — Dessutom deltog ca 20-talet flygplan från flygklubbarna i: Halmstad, Hässleholm, Höganäs, Jönköping, Kristianstad, Landskrona, Ljungbyhed, Lund, Malmö och Växjö. ■



Drift och underhåll av marktele F 10 – ett jobb för män som gått under jorden

☆☆ "Ej buller älskar vi och bång. – Vad stort sker, sker tyst." ☆ Denna lätta travestering av Erik Gustaf Geijers ord må användas som inledning när F10:s strilsystemingenjör berättar, och han fortsätter:

☆☆☆



◆ Bilden visar exempel på kabelförbindningar i ett l/c. Kontrollant är driftingenjör B. Aklint.

”För många av oss tele- och maskintekniska driftmänniskor är bergrummens ventilationsbrus den dagliga och nattliga musiken. Dygnets alla tidsenheter, ned till den lilla mikrosekunden, året runt är de väsentligaste delarna av stril-60 med kommunikationssystem inom sektor S1 och integrerade delar av närliggande sektorer i drift.

Sekretessen förhindrar en detaljerad beskrivning och upplysning om vårt teletekniska systems uppbyggnad. Det är stort! Det är sammansatt av mängder av både stora och små anläggningars komplexa tele- och maskintekniska detaljer. Miljontals små komponenter bildar det stora systemet. De distansmässigt vitt skilda anläggningarna är sammanbundna av ett omfattande tråd- och radiolänknät. I fager Skåne-, Hallands-, Smålands- och Blekinge-bygd är våra datacentraler med sina bildskärmar och datorer, våra radar- och radiosystem, våra kabelnät och mycket annat utplacerat.

Och det hela fungerar, funktionen är till och med riktigt hygglig. Dock finns det även i vårt arbetsliv en hel del reservationsfyllda ”men”.

Under åren 1964–1971 skedde i våra trakter en omfattande utbyggnad av krigsmaktens elektroniksystem. Vi kan skönja att 1970-talet blir ett stabiliseringsskede. Vissa kompletterande installationer och driftsättningar kommer dock att genomföras.

Ca 250 tele- och elkrafttekniker svarar för den tekniska driften inom vår sektor. Huvuddelen av materieln är redovisad vid F10. Innevarande budgetår, 1971/72, kommer kostnaderna för driften och underhållet av den teletekniska materieln att belöpa sig till ca 11 milj kr, härtil kommer ca 3 milj kr för motsvarande arbeten på elkraft- och ventilationsmateriel.

Det inledande citatet ger även en antydning om att vi underhållstekniker, som arbetar inom flygvapnets mark-

telesystem, anser oss tillhöra ett blygsamt släkte. I tysthet görs ett mycket gott arbete. Vår materiel får och kan ej visas för allmänheten vid tex flygdagar. Sällan skymtar man publicrelation-betonade tidningsartiklar som berör vårt arbetsområde. Men sekretessen måste komma i första rummet... personliga känslor absolut i det andra!

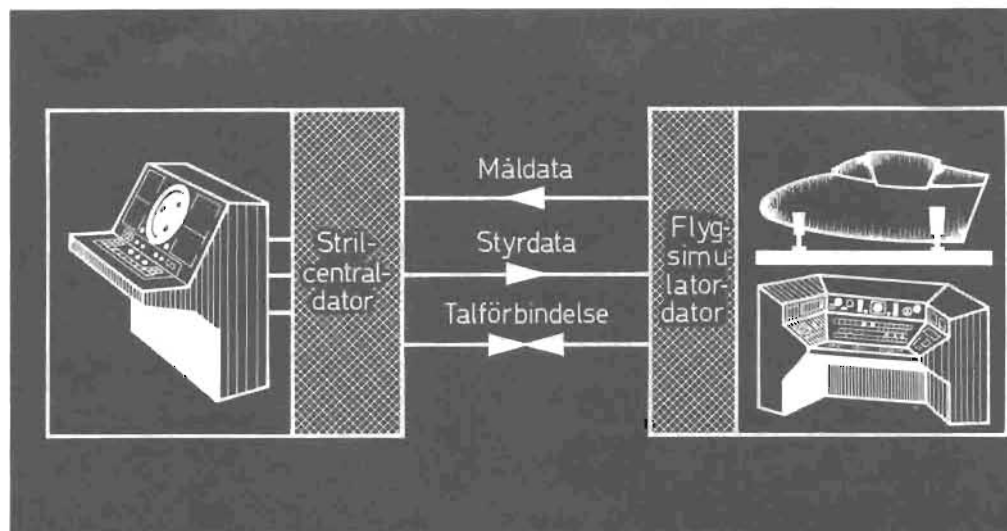
Tyvär medför den tekniska utvecklingen att man kan spåra ett visst fjärmande mellan den tekniskt och den operativt arbetande personalen. Vokabulären inom det tekniska området blir allt mera speciell. Specialiseringen är märkbar inom olika driftsystem och mellan olika tekniker. Det förvånar oss inte att många anser oss tekniker tala ett utpräglat fikonspråk. Men även vi ”måste” ha benämningar på alla de finesser, som den elektroniska utvecklingen medfört.

En specialisering men samtidigt ett behov av samarbete! Stora och kom- ▶

► plexa system kräver ett nära samarbete mellan alla de specialister som gör sina olika punktinsatser. Det är en svårighet att avväga ledning, samarbete, självverksamhet och initiativkraft. F10 har kommit en bit på vägen vad gäller god organisation. Dock måste man gå över många gränslinjer och koordinera med många över- och sidordnade myndigheter. Fältorganisationen för marktelesidan kanske kan förbättras något genom den planerade teleservicebasorganisationen (TSB). Vi som arbetar med stora sambandssystem vet att behovet av intern koordinering är stort samt även att ett gott samarbete med tex Televerket är nödvändigt.

Ett annat problem' Stril- och vädersystem (vi drift håller även regional vädercentral syd, RVADC S) innebär skötsel av datorer med stora datamängder. Elektroniska komponenter (hårdvaran) är numera små vänliga varelser med lång livslängd. Programvarusidan medför en hel del problem. I regel svarar vi på fältet ej för framtagning av programpaketet. Datorernas programspråk och dataflöden får emellertid inte vara oss främmande. För flertalet av oss är det ej heller något mystiskt. Det tycks emellertid som man på central nivå något undervärderat den insats, som fordras för systemarbete och kodning av programvarupaketet — samt det behov av dokumentation och den insikt i programvaran, som fordras för att driften skall kunna skötas på ett helt tillfredsställande sätt.

Driftsäkerheten hos våra system är stor. Kanske rent av så stor att det är svårt att vidmakthålla nödvändig kunskapsnivå. Materielen är av en mångfald olika typer. Utbildning och vidmakthållandet av kunskaper upptar en ej oväsentlig del av vår tid. Differentiering av kunskaper — specialisering — är nödvändig. En del av oss har överblick, en del har mera djupgående men systemmässigt begränsad kunskap. Förhållandet inskräper ånyo behovet av samarbete. Till synes dold i en lång teknisk systemkedja kan ligga en detalj som kan ha avgörande betydelse för den operativa driften av hela kedjan. Under årens lopp utsorteras de väsentligaste detaljerna — så tror man. Men ständigt dyker nya problem upp. En drift- och underhållstekniker på systemnivå, på detaljnivå — formas under årens lopp genom utbildning, genom samarbete mellan tekniker och den operativt arbetande personalen samt genom närhet till den materiel och de tekniska system, som skall drift hållas.” ■



En integrerad simulator-tjänst

Ledningssystem från Stril till Sul. Rrjal leder flygföraren i sul från berget. Vid F10 finns långt framskridna planer på en operativ sammankoppling mellan flygsimulatorens vid F10 och sek-tornas strilcentral.

Denna sammankoppling innebär att en radarjaktledare vid strilcentralen skall kunna leda flygföraren i flygsimulatorens till kontakt med de simulerade målen i flygsimulatorens. Man hoppas genom detta åstadkomma en öv-

ningsform där flygförare och radarjaktledare kan tränas samtidigt och där träningen kan försiggå under mindre pressande former än vid verklig flygning och stridsledning. Övningsformen bör vara till stor hjälp vid utbildning av stridsledningspersonal, där den realistiska kontakten med flygföraren är av största vikt. De möjligheter till omedelbar diskussion och ömsesidig kritik som finns i en sådan övningsform bör även de vara av visst värde. Kostnaden per träningstimma bör ligga under en tiodel av ett liknande verkligt träningspass.

För att åstadkomma ovan beskrivna övningsformer fordras ett informationsutbyte mellan flygsimulatorens och jaktcentralen (JC). Från flygsimulatorens sänds måldata för jaktflygplanet och de två målen som simuleras. Från strilcentralen sänds styrdata till flygsimulatorens anläggningen. Dessutom simuleras dubbelriktad radioförbindelse, där även simulatorinstruktören kan delta. Simulatorinstruktörens uppgift blir att i simulatorens ställa upp förut-sättningsarna för övningen och att över-vaka övningsförloppet.

Prov av ovan skisserade idéer kommer att utföras när tillgång till förbindelser och viss nödvändig utrustning har lösts. Konstruktion av nödvändig anpassningsutrustning och programmering av simulatorens dator är i det närmaste slutförd. ■

F10

Under ett flertal gånger våren 1971 fick F10 Ängelholm besök av "Moby Dick" (dvs Nordic-Airs Douglas DC-4) fullastad med torsk, krabba, räkor, hälleflundra samt lax.

Moby Dick kom och gick

Det hela började med att en verkstadsägare i Norge, fick "lite" pengar över. Eftersom han var flygfantast så inköptes en DC-4 från Bergen.

Med detta flygplan som bottenplatta bildades flygbolaget Nordic Air. Man inriktade sig på att flyga färsk fisk från Nordnorge till södra Skandinavien.

Premiärturen avgick i rykande snöstorm den 2/3 1971 från Andöja norr om Narvik, och då planet landade i Ängelholms vårsol var fisken ombord endast ca 15 timmar gammal. Kapten på premiärturen var fd Fred Olsen-piloten F. Mangelröd. — Denna nya "fisklinje" gjorde att man i Ängelholm med omnejd kunde köpa färsk ishavs-fisk, en produkt som tidigare endast kunnat fås djupfryst.

Beträffande lossning och service ombesörjdes detta av Linjeflyg i Ängelholm. Av olika orsaker så upphörde transporterna sommaren 1971, till sorg för många fiskälskare i Skåne.

◆◆◆ För flyghistoriker och "tabellbitare" kanske nedanstående "stamtavla" på flygplanet kan vara av intresse. Nordic-Airs DC-4 var från början en C-54E-20-DO med tillverkningsnummer 27373 och USAF serienr 44-9147; senare överförd till US Navy som typ: R5D-4R med serienr BU49147. Nästa innehavare var US Coast Guard typ:



◆ 'Moby Dick', DC-4, nr 27373.

Den flygande granen

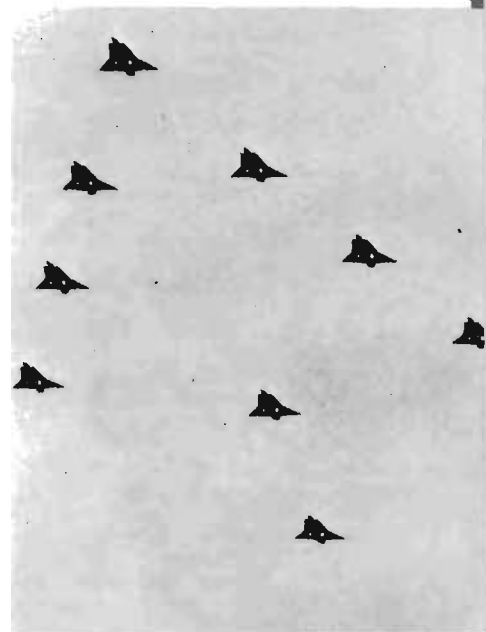
Skånska Flygflottiljen har gjort till tradition att före julafton hälsa God Jul och Gott Nytt År från luften. Sent, någon av de mörkaste dagarna på året, startar 10–15 flygplan formerade som en julgran och flyger runt södra Halland och Skåne.

Senast flög "julgranen" Barkåkra — Halmstad — Ängelholm — Helsingborg — Landskrona — Eslöv — Kristianstad — Hässleholm — Ljungbyhed — Barkåkra.

Flyghöjden är ca 500 m och farten ca 450 km/tim. Den låga farten för att motorvarvet kan hållas lågt så att "julgranen" vågar sig in över tätbebyggt område, där man annars måste hålla minst 1.000 m pga buller. — Julgranen för även ljusprydnader, (landningsstrålkastare och blinkande navigationsljus).

Det är relativt svårt att hålla "julgranen" jämn och snygg när avståndet mellan flygplanen skall vara ca 30 m. Det är lättare att flyga med 10 m avstånd.

Det händer när "julgranen" passerar någon främmande flygbas, att man plötsligt hör på radion: "Jag tror granen barrar" eller "granen ser ut att ha ont i grenen". Men vi vet att den är snygg och att den uppskattas av de flesta. F10-flygarna tar "julgransflygningen" som en trevlig avslutning på ett jobbigt flygår. — En gott-slut-hälsning till regionens skattebetalare och medborgare. ■



F10

EC-54U. I september 1967 "muckade" DC-4:an från militärlivet och blev norske flygregistermedborgaren LN-MOB med A. S. Fana Fly (Bergen Air Transport) som ägare. I januari 1971 inköptes kärnan av Nordic Air. I detta bolag fick planet för första gången ett egennamn "Moby Dick" och vidare fick den nu 26-åriga maskinen på fenan inskriptionen "The Flying Gourment". I dag ett år efter så arbetar DC-4:an fortfarande för Nordic Air. Men nu flyger man inte fisk, arbetet fortgår numera i Bangladesh där "gamlingen" deltar i hjälparbetet.

Vill samtidigt till slut döda ett rykte att Moby Dick varit USAF:s NR:1 och sålunda General Eisenhovers privata flygplan Den DC-4 som tjänstgjorde för Eisenhower hade serienummer 27372, alltså numret före "Moby Dick" — med USAF-nr 44-9146, leveransdatum 19/6 1945. ■

ITV

Intern television har blivit ett utmärkt utbildningshjälpmedel... även för flygförare. Utan att göra anspråk på att vara ensamma i vapnet om att ha konstaterat denna sanning så har flygsidan (avd 3) på F10 dock jämväl omsatt den i regelmässig praktisk tillämpning. Fyra dagar i veckan 07.45—08.15 avhålls sålunda utbildning i flygplan- och fartygsidentifiering, som omfattar prov, genomgång och rättning av något 10-tal identifieringsobjekt. Divisionerna turas om att bemanna ITV-studion med en förare, som genom meteorologens benägna medverkan erhållit den behövliga utbildningen på utrustningen. Denna utbildningsmodell är utmärkt och rekommenderas. Alla. ■