

HÄNT VID FLOTTILJERNA • HÄNT VI

SKIUTNING PÅGAR...

I mitten av 50-talet startades i liten skala en tävling i luftskjutning mot markmål vid F4. Det var dåvarande vapenofficern vid flygflottiljen, kapten *Sture Jagæus*, som var pappa till idén. Intresset var från början inte så där översvallande, men växte snabbt, då förarna kom underfund med att det hela var ganska trevligt. Det gavs tillfälle att få mäta krafterna och skickligheten i något annat än den dagliga jaktstriden. Det gällde att själv få gott resultat, men också att divisionskamraterna skötte sig, eftersom tävlingen gällde individuellt och divisionslag.

Tävlingen har hittills gått ganska sent på hösten, i oktober eller november. Ur väder- och belysnings-

F4

synpunkt är inte detta helt bra. Det är svårt att få likartade förhållanden för alla skyttar. Av den anledningen kommer tävlingen fram i år att tidigareläggas någon månad. Deltagarantalet brukar hålla sig omkring fyrtio och hela tävlingen genomföres numera på en dag.

Tävlingen består av två grenar: akan och raketer. Flygplanet är vid start A-tankat och laddat med 2×50 skott akan samt två övningsraketer. Skjutningen sker enskilt under ett flygpass, varvid varje rote disponerar målet cirka 10 min.

Två övningsraketer skall raketvis ha skjutits efter tre dykningar mot pyramiden.

För akanskjutning mot tavla 3×6 m får max två dykningar utföres. *Säkerhetsavstånd*: 250 m resp 120 meter.

Fart: Över 700 km/t.

Dykvinkel: valfri om god molnhöjd. Vid låg molnhöjd bestämmer tävlingsledaren en max dykvinkel för dagen.

Diskvalificering sker vid underskridet säkerhetsavstånd, överskriden dykvinkel samt överbelastning.

I lagtävlingen består laget av de fyra bästa skyttarna ur resp division. Platssiffermetoden användes och härvid avgör bästa raketresultat om särskjutning erfordras. Påvisat materiefel medger omskjutning.

1965 års tävling gick sent i november. Molnhöjden vid första start var sådan, att tävlingsledaren maximerade dykvinkeln för dagen till 17°. Drivande låga stratus orsakade viss väntan för några rotar under förmiddagen, men för övrigt var förhållandena så rättvisa man kan begära denna årstid. Kanske var det något för skumt för sista roten. Dagen är ju inte så lång på Frösön i november...

När det hela var över, visade det sig, att årets tävling blev en fin triumf för 1:a divisionen. Divisionschefen, kapten *Åke Johnson*, segrade individuellt (det var förresten hans tredje seger sedan tävlingen startade, och lagpriset togs med god marginal till nästa lag, som blev 3:e divisionen.

"Gammal är äldst" heter det. Detta

visade med önskvärd tydlighet flottiljchefen, som i det ungdomliga gänget tog en sjundeplacering i akangrenen. Sämre var heller inte gamle strilchefen, major Langéen, som gick in på femte plats i raketgrenen.

De främsta resultaten blev:

Plac	Namn/div	Platssiffra		
		akan	raketer	totalt
1	Kapten Å Johnson/1:a div	1	2	3
2	Kapten Chr Tham/3:e div	6	1	7
3	Fältflygare S Norman/1:a div	3	7	10

Lag	Platssiffra
1 1. div	39
2 3. div	61

Priser? Jo då, det är riktigt fina sådana. Flottilmästaren får ett par ljusstakar i silver och lagmedlemmarna var sin liten silverbricka. Allt med den sedvanliga inskriptionen vid mästerskap.

Skjutning mot markmål övas så länge ammunitionstilldelningen tillåter. Metoderna i stort är väl desamma inom hela flygvapnet. Metoderna hos de enskilda förarna skiljer sig kanske något från fall till fall. Den ene placerar kanske den lede fienden bakom tavlan eller pyramiden, den andre siktar kanske mot nästa års flottilmästerskap. Bådas mål är att bli allt bättre och kan man nå detta mål genom att se fram mot en oskyldig tävling, är det kanske en tilltalande metod.

Moson



En av de tårolande (i en J29F) avfyrande sina raketer mot Bynäsmålet. — På den infällda bilden ses segravnen, kapten Johnson, i samspråk med tredjepristagaren, fältflygare Norman.



Dopp i grytan är i juletid inte så ovanligt, men vinterbad i flygutrustning är förvisso en raritet.

JULDOPPET

Enligt gammal tradition skall stridsflygaren bada till jul. Så skedde även i år vid F 9, om än under ovanliga former. De tjugo badande, med flygchefen i spetsen, skulle bada med kläderna på.

Flottiljen hade förlagt årets sista "sjösäkövning" till Göteborgs vintersportort, Härskogen, som stod i härlig vinterskrud med 20 cm snö och blanka isar över nollgradigt vatten, som hade blottats av en upphuggen vak.

Övningsändamålet var att prova flygutrustningen vid låg vattentemperatur samt ge den enskilde föraren en uppfattning om hur kallt nollgradigt vatten kan vara. Tre av de övande bar sommarflygställ med flygunderställ, en hade vinterflygställ och de övriga bar isolerdräkt.

Första övningsmomentet bestod i att fältflygaren av 1:a graden Schef hoppade i vattnet med isolerdräkt för att ligga i vattnet så länge han kunde motstå kylan. Under isolerdräkten hade Schef flygunderställ och g-dräkt.

Efter 15 minuter i det kalla vattnet började Schef frysa ganska ordentligt om benen och händerna, varvid han fick vinterflyghandskarna utbytta mot isolerdräktshandskar. Efter

hand som värmen åter började komma i händerna, som hela tiden hölls över vattenytan, kände sig Schef bättre till mods trots att känslan i benen började avtaga. Efter 25 minuter tyckte Schef att det började bli obehagligt. Känslan i benen hade nästan helt försvunnit och kylan började krypa mer och mer uppför kroppen. Han ville dock kämpa vidare och försöka nå 30-minutersgränsen. Efter 28 minuter började Schefs andhämtning att öka något i frekvens, varvid övningsledaren beordrade honom att stiga upp ur vattnet. Detta var dock svårare gjort än sagt. Schef kunde inte få benen över iskanten utan fick hjälpas upp ur vaken.

Vid avklädningsen visade sig Schef vara helt torr på överkroppen men genomblöt på benen. Vattnet hade kommit in genom urineringsöppningen och g-dräktsgenomföringen i byxorna. Sedan Schef kommit in i bastuvärmen och fått varm dryck blev han i så god form att han åter hoppade i vattnet...

För de övriga förarna bestod övningen i att: Frigöra sig från fallskärmen och utlösa livbåten. Ta fram kniven ur fickan och stoppa ner den igen. Häva sig upp i livbåten, knäppa ihop kapellet och montera nödsändaren.

Det märktes en tydlig skillnad i beteendet hos de som hade och de som inte hade isolerdräkt. Förarna

med sommarflygdräkt blev mer eller mindre chockade vid kontakten med det kalla vattnet. De arbetade ivrigt i försöken att komma upp ur vattnet med den påföljd att de snodde in sig i lina och band och kunde endast med mycket stor möda ta sig upp i livbåten.

De som hade isolerdräkt arbetade lugnt och metodiskt och klarade av problemen som om det varit sommartemperatur i vattnet. (!!!)

Uppe i livbåten hade samtliga övande svåra problem med sina nedkylda händer. Tömningen av vattnet i livbåten med ytterligare nedkyllning av händerna kunde endast fullföljas av några. Knäppningen av kapellet var svår att genomföra. Däremot klarade de flesta klargöring och montering av nödsändaren.

Övningen visade klart och tydligt isolerdräktens fördelar vid en nödsituation!!! (Se SPEC-OFYL nr 761.)

De flesta av dräkterna läckte vid urineringsöppningen, som är mycket svår att få tät, men inte mer än att man blev lite fuktig under den tid man var i vattnet.

Förespråkarna för isolerdräkten har blivit fler och fler och är nästan enstämmiga efter denna övning. Tyvärr räcker inte flottiljens tilldelning till för alla isolerdräktsefterfrågande – piloter.

HÄNT VID FLOTTILJERNA • HÄNT VI

NYA AMBULANSER

F9 blev en av de fyra flottiljer som den 18 november i fjol lyckliggjordes med en ny ambulans som ersättning för den gamla, vilken tjänstgjort i över tio år.

Den nya ambulansen är byggd på ett Volvochassi med beteckning L 3314 "Hard top". Leverantör av fordonet är firma Järn och Trä, Västra Frölunda (Göteborg), som utfört allt isolerings- och inredningsarbete efter flygförvaltningens anvisningar.

Ambulansen är terränggående, framkomligheten i obanad terräng ypperlig. Fordonet är försett med Primus motor- och kupévärm. Nämnas bör även den föredömliga trafikvarningsutrustningen bestående av bl a två varningslampor med omställbart rött/vitt, fast eller blinkande ljus och reflekterande varningstrianglar. T o m vita regnkappor försedda med reflexer ingår som standardutrustning.



Ambulansen är försedd med två bårplatser. Den var vid utlämningen utrustad med en mycket förnämlig sjukvårdsutrustning — levererad av Försvarets sjukvårdsstyrelse. Flygförvaltningen hade skaffat en stationär sug- och syrgasgivningsapparat typ AGA. Möjlighet finnes att utföra konstgjord andning med AGA revivator.

All denna för flottiljpoliserna i stort sett nya materiel har naturligtvis krävt en intensiv utbildning. Flygläkaren U Hjelmqvist och sjukvårdsöverfuriren Nordh gav många

värdefulla råd och anvisningar angående användandet av den nya materielen. Doktor Hjelmqvist är i det civila kirurg vid Karolinska sjukhuset i Stockholm.

Innan ambulansen sattes i tjänst hölls genomgångar med flottiljens trafikledare och flygande personal om vilka möjligheter till transport och vård som nu finnes. Vi som skall betjäna ambulansen känner oss mycket nöjda, vilket är det bästa beröm vi kan ge våra anskaffningsmyndigheter i flygförvaltningen.

FESTIVITAS

F10 firade 1965 25-årsjubileum. Detta celebrerades med stora flygdagar 30/6-4/7. Onsdagen den 30 juni öppnade också utställningarna för allmänheten. Flygdagarnas höjdpunkt var flyguppvisningarna under lördagen och söndagen.

Utställningarna var ordnade i två hangarer samt på plattorna utanför dessa. Utställningarna visade dels

F10:s utveckling från det flottiljen sattes upp 1940, dels flygvapnets materiel av i dag. F10:s utveckling åskådliggjordes av en kavalkad i bilder och materiel. Bl a fanns på plattan de flesta av F10:s flygplantyper genom tiderna uppställda, nämligen J20, J22, J28, J29, J34 och J35. Endast J8 och J21 R saknades på linjen.

Besökarna hade i övrigt möjlighet

att studera robotsystemen Bloodhound och Hawk, klargöring av J35 D samt en jaktradarstation i drift. En speciell attraktion var SAAB:s, LM Ericssons och Svenska Flygmotor AB:s utställningar, som kom till F10 direkt från

F 10



Bortemot 50 000 sällande åskådare kunde bl a bevittna hur läst en J28 transporterades bort av en helikopter.

Parisutställningen. Dessa visade bl a nya skolflygplanet Sk 60, flygplan 37 Viggen i modell, 37:ans motor RM8 samt den imponerande teletrustningen till 37:an.

Lördagens och söndagens uppvisningar gynnades av sommarens bästa väder. Uppvisningen började med

en kavalkad i luften, där flygvapnets i tjänst varande flygplantyper var representerade. Därefter följde enskild avancerad flygning med skol- och jaktflygplan. Som vanligt svarade de långsammare skolflygplanen för de mest publikknipande prestationerna även om de moderna jaktflygplanen naturligtvis imponerade med fart och buller.

Ur programmet kan även nämnas demonstration av olika helikoptertyper, demonstration av C-130 Hercules och fallskärmshopp. Som sista inslag formerade flottiljens divisioner "F10" över fältet — inramade på ömse sidor av rotar J35 med rök-slingor — och punkt för uppvisningarna sattes med en effektfull dubbelbang !!

ECOLE DE L'AIR — HÄR

Sverige fick besök av hundratalet franska officerare och flygkadetter 12–18 sept. Man gästade bl a Uppsala den 14 sept och därvid naturligtvis även F 16 och F 20. Besöket ingick i en rundresa, som den äldsta årskursen, under ledning av chefen för Ecole de l'Air, brigadgeneral Jean Louis Lecerf, gjorde till Finland, Skandinavien och England.

Vid F 16 visades bl a flygplan på marken och i luften och gavs orientering om flygutbildning m m. F 20

F20

visade sina lokaler samt orienterade om officersutbildning-

en. På eftermiddagen gjordes en kortare sight-seeingtur i Uppsala, där gästerna särskilt fäste sig vid, att man rev så många hus och grävde upp gatorna i så stor omfattning. Efter avkoppling i bastu och simbassäng samlades gäster och värdar till buffet i F 16 manskapsmatsal, varefter man trädde dansen i F 20 högtidssal.

Tre franska trubadurer är kanske inget ovanligt — men säkert något ovanligare med charmiga garçonner och nasalt väljud i F20 högtidssal.



DOPP MED LASSE

Det kan gott sägas från början, att något trevligare julkaffe knappast serverats på F 13, än när Lasse Lönn-dahl kom på Bråvalla-besök julen 1965.

Kaffet smakade utmärkt som van-

ligt och "tilltugget" som bjöds, d v s

F13

som vanligt välklädd och dessutom

Lasse Lönn-dahl — som anlänt till flottiljen i en Sk 16,

iklädd sitt bästa solskenshumör — gjorde att julfikat smakade bättre än på mycket, mycket länge. Han trolade nämligen fram en stämning som väl troligen aldrig tidigare existerat i matsalen. Ett populärt besök av en populär kille. ■

HÄNT VID FLOTTILJERNA