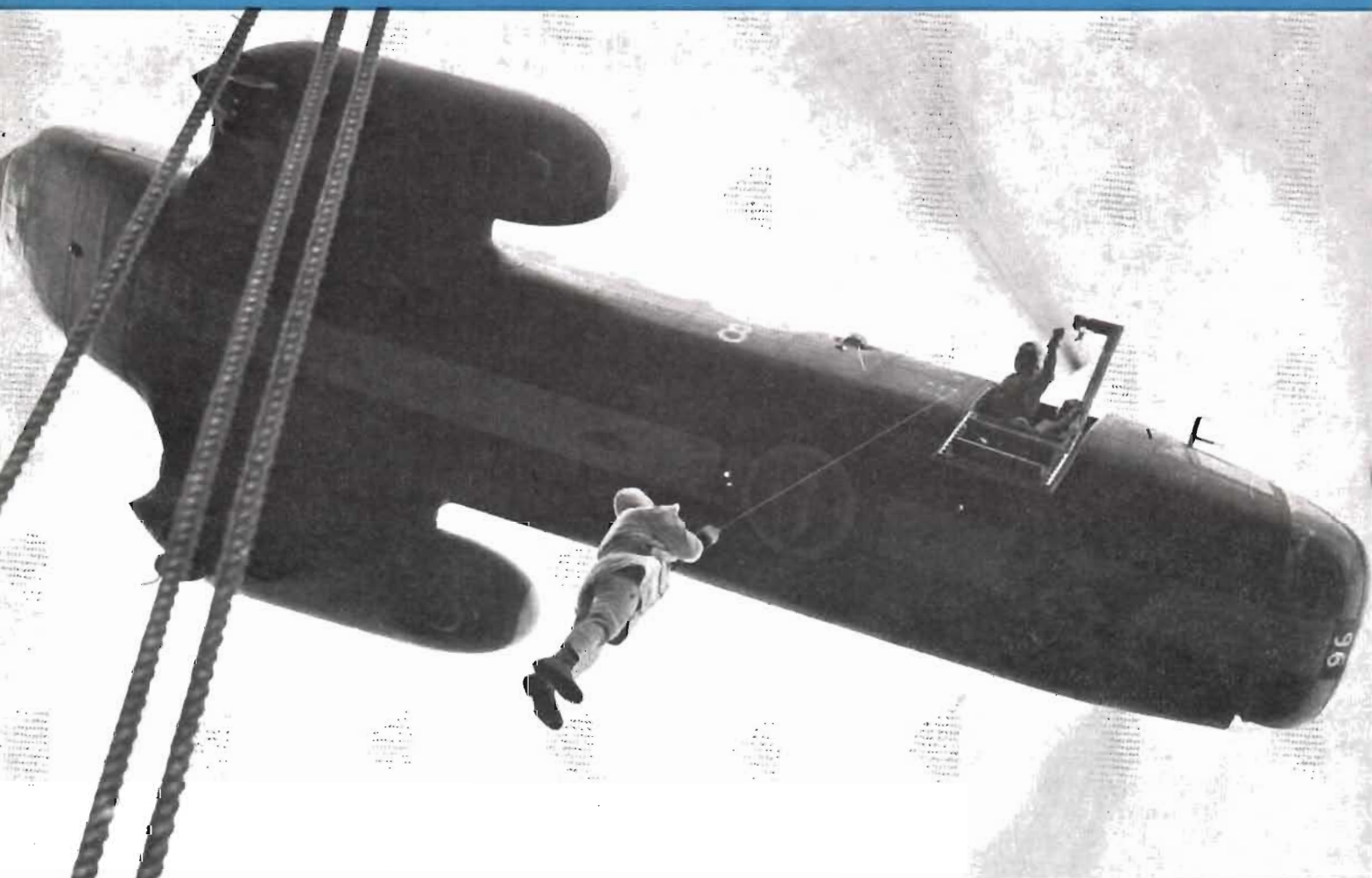




FLYGVAPEN NYTT

NR 1 1968

med VÅRDKASEN





NÄR KOMMER NÄSTA NUMMER?

Nr	Manusstopp	Utgivningsdag	Motto för fototävlingarna
2	6/3	29/4	Helikoptertjänst
3	18/4	13/6	Rekrytering
4	8/8	30/9	Förbandets flygplan
5	10/10	5/12	Flottiljintendenten

FLYGVAPEN NYTT

i nnehåll

Ledare: Flygsäkerheten	3
Resultatet av AFT-utredningen	4
FV i statsverkspropositionen	7
1944 och beredskapen	8
En seglivad sjösplanare	15
"Min bästa bild"	16
"Hansan" i treplansskiss	18
Att försvara sin bas	19
Världens äldsta flygmuseum	20
Totalförsvaret i Sverige	22
Flygmckanikerutbildningen	24
Hänt vid flottiljerna	25

● Ansvarig utgivare:
Generalmajor C H NORDENSKIÖLD

● Redaktion:
Major ARNE ANDERSSON
Stabsredaktör LENNART OLANDER
Stabsredaktör JAHN CHARLEVILLE
Stabsredaktör BERTIL LAGERWALL

● Redigering och lay-out:
JAHN CHARLEVILLE

Bidrag
från läsekretsen välkomnas.

● Redaktionen förbehåller sig rätten att redigera allt material.

Återgivande
av textinnehållet i Flygvapen-Nytt medges
— källan önskas i så fall angiven.

Adressen: Telefonnumret:
Flygvapen-Nytt 08/67 95 00
FS/Press anknytning 177
STOCKHOLM 80 (el 481 = Fh⁴)

AB Ope-tryck, Östersund 1968

Nr 1

1968

Omslagsbilden är hämtad från det dramatiska tillfället den 12 januari då en av FV:s Vertol-helikoptrar från F8, Barkarby, räddade besättningen på det i Östersjön nödställda fartyget "Mercur". — En av de många lyckosamma brandkärsutryckningar FV:s räddningshelikoptrar har utfört under den gångna stormiga vintern. (Se vidare sid 25.)

Foto: Hans Andersson och John Forsell.

Rättelse att bifogas FV-Nytt 1/68

Bildförväxling

FLYGVAPEN-NYTT:s redaktion beklagar att en bildförväxling skett i detta nummer (1/68) längst till höger på sid 11. Bildtexten skulle gälla det under 1944 nya bomb- (attack-) planet SAAB B 16 A, då tillfört Västmanlands flygflotilj (F1). I stället har införts en bild av vårt brittisk-byggda och under beredskapsåren i ett ex förekommande "provflygplan" P 5, fabriksbeteckning Handley Page Hampden. Detta var försett med två originalmotorer BP XXIV (Bristol Pegasus XXIV) på 840 hk/1200 m, och hade en toppfart av ca 380 km/tim.

Flygsäkerheten



Flygsäkerhetsläget inom flygvapnet så som det avspeglar sig i 1967 års haveristatistik, har icke i någon väsentlig grad förändrats i förhållande till de närmast föregående, gynnsamma åren. Det förekommer dock variationer av negativt och positivt slag i den statistiska bilden.

Till de mörka sidorna hör att antalet omkomna under 1967 ökat till 8 jämfört med 6 under 1966. Detta är visserligen ett från statistisk synpunkt lågt tal, men den mänskliga aspekten gör att en även obetydlig ökning av förlusterna i människoliv måste betraktas som allvarlig. Vidare har under 1967 av sammanlagt 14 fallskärmsutsprång räddningssystemet i tre fall inte kunnat rädda den nödställda personalen. I samtliga fall har systemet fungerat tekniskt, men personalen omkommit på grund av att räddningssystemet använts i nödlägen utanför dess prestandagränser (för hög fart och för låg höjd).

Till de ljusa sidorna hör att det totala antalet haverier minskat från 186 under 1966 till 165 under 1967. Nedgången sammanhänger främst med att antalet haverier på grund av fel i förarfunktionen minskat. Med hänsyn till att flygsäkerhetstjänsten inom alla nivåer varit inriktad på att minska risken för fel i förarfunktionen, torde resultatet kunna betraktas som en utdelning på gjorda arbetsinsatser.

Allmänt skulle om flygvapnets haveristatistik kunna sägas att den stabiliserats på den relativt sett gynnsamma nivå, som uppnåddes 1964. Även om en stabilisering är bättre än en utveckling i negativ riktning, innebär den likväl också en stagnation. Ansvar för vår försvarsgrens operativa styrka kräver att flygsäkerheten ständigt förbättras. En stagnation kan således inte godtagas.

● Vissa förväntningar kan ställas på framtiden. Under det gångna året har flygsäkerhetsorganisationen försöksvis utökats med flygsäkerhetsofficerare vid vissa förband. Denna personal har genomgått en specialkurs för att på bästa sätt kunna sköta sina åligganden.

Hittills vunna erfarenheter tyder på att Sk 60 har medfört en ytterligare effektivisering av den grundläggande flygutbildningen. Detta förklaras bl a av de ökade möjligheterna till flygning under sämre väder- och siktförhållanden som flygplantypen p g a sin långa aktionstid medger. Härigenom får eleverna en än mer befast färdighet i bl a instrumentflygning än tidigare.

Dessa förhållanden tillsammans med den ökade kunskap, som ännu ett års erfarenheter av vår modernaste flygmateriel innebär, bör rimligtvis utgöra goda förutsättningar för ytterligare ett steg mot en förbättrad flygsäkerhet. För att nå resultat inom detta område fordras emellertid av alla medverkande i särskilt hög grad ett personligt engagemang och en oförtröttlig vaksamhet mot tänkbara risker. En förbättrad flygsäkerhet är ett mål värt stora arbetsinsatser. ■

Resultater av flygträningsutredningens betänkande och härav följande bestämmelser kan nu uttryckas i konkreta siffror. Följande tabell anger förhållandena den 1 oktober 1967.

	Flygtjänst- utbildade	Flygtjänst upphört 1/10 1967	
		Antal	Proc
Officerare	620	210	35
Underofficerare (etc)	230	83	36
Flygingenjörer	60	14	23
Meteorologer	104	22	21
	1 014	329	33

foto: bo dahlin

◆ ◆ Den så kallade AFT-utredningen samt följderna av dess betänkande har väckt mycken irritation bland flygvapnets flygande personal. Många har ansett, och gör det väl fortfarande, att chefen för flygvapnet ej agerat tillräckligt bestämt för fortsatt flygtjänst, från såväl fack- som personalvårdande synpunkt. Denna redovisning avser att i sammanställd form belysa, vad som förekommit i ärendet. ◆ ◆ ◆



Resultatet innebär att nämligen exakt en tredjedel av flygande personalen (ej korttidsanställda) upphörde med flygtjänsten den 1 oktober 1967. I det följande skall kortfattat redovisas några intryck av utredningen samt resultatet av och arbetet med dess betänkande.

UTREDNINGSUPPDRAG

Statsmakterna hade redan länge intresserat sig för flygträningsfrågan, då chefen för försvarsdepartementet vid 1963 års riksdag tog upp vissa frågor sammanhängande med verksamheten vid F8. Genom regeringsbeslut från juni 1963 fick chefen för flygvapnet (CFV) i uppdrag att före 1 april 1965 göra en utredning och lämna förslag till åtgärder beträffande F8:s framtid.

Samma dag tog försvarsministern upp frågan om att tillkalla en sakkunnig för utredning av vissa frågor rörande s k allmän flygtränning. Han yttrade härvid bl a:

— När åtgärder nu vidrages i syfte att frilägga F8 från bl a den flygning som avser allmän flygtränning, är det enligt min mening angeläget att ingående pröva i vilken omfattning denna form av flygtjänstgöring oundgängligen behöver be-

drivas. Uppenbara motiv för att söka nedbringa omfattningen är kostnaderna — icke minst personalåtgången — för flygplanens underhåll samt den förlust av arbetstid som uppkommer i den flygande personalens verksamhet i staber m m.

— Det bör därför närmare utredas, i vad mån det är nödvändigt att flygutbildad personal med aktuell flygerfarenhet avses för befattningar i krigs- och fredsorganisationen, där sådan personal för närvarande är placerad. Med utgångspunkt härifrån och dagens personaltillgångar bör möjligheterna att inskränka den allmänna flygtränningen bedömas. Vidare bör klargöras vilket värde som bör tillmätas allmän flygtränning på äldre flygplantyper.

OLÄMPLIGT FLYGTILLÄGG?

— Vid utredningen bör uppmärksamhet ägnas de regler, som f n gäller för åtnjutande av särskilda ekonomiska förmåner vid flygtjänstgöring och i vissa fall efter upphörandet av sådan tjänstgöring. Det bör undersökas huruvida dessa regler — sedda i sammanhang med statens kostnader i övrigt för flygtränningen — är lämpliga eller om jämkningar bör

övervägas. Förslag beträffande storleken av ifrågavarande förmåner bör dock ej framläggas.

Det blev nuvarande expeditionschefen i försvarsdepartementet *N. V. Simonsson* som av Kungl. Maj:t tillkallades att utreda flygträningsfrågan. I utredningen ingick i övrigt som sekreterare departementsskreterare *E. P. Kowrtzman* och som expert från flygvapnet överstelöjtnanten *B. A. Lebander*. Expert från armén var davarande överstelöjtnanten *S. Geijer* (senare majoren *G. A. Hasselrot*) och från marinen kommandörkaptenen av 1:a graden *N. T. M. Floderus*.

Från flygstaben lämnades underlag till utredningen i form av utfärdade bestämmelser och statistiska uppgifter. Det upprättades flygtidsstatistik över all personal som deltagit i allmän flygtränning (AFT) 1/10 1962—30/9 1963. Vidare gjorde CFV en särskild undersökning av frågan om, och i så fall av vilka skäl, behov av flygtjänst förelåg för att tillgodose de krav som arbetsuppgifterna ställde.

KRITIK MOT CFV

Det är sannolikt i detta avseende som CFV uppburit den största kritiken! En del anser att CFV gentemot statsmakterna

● *Avlöningsförmåner i samband med flygtjänst.* I svar från CFV redovisades de ekonomiska konsekvenserna av föreliggande förslag.

LÖNEMINSKNING

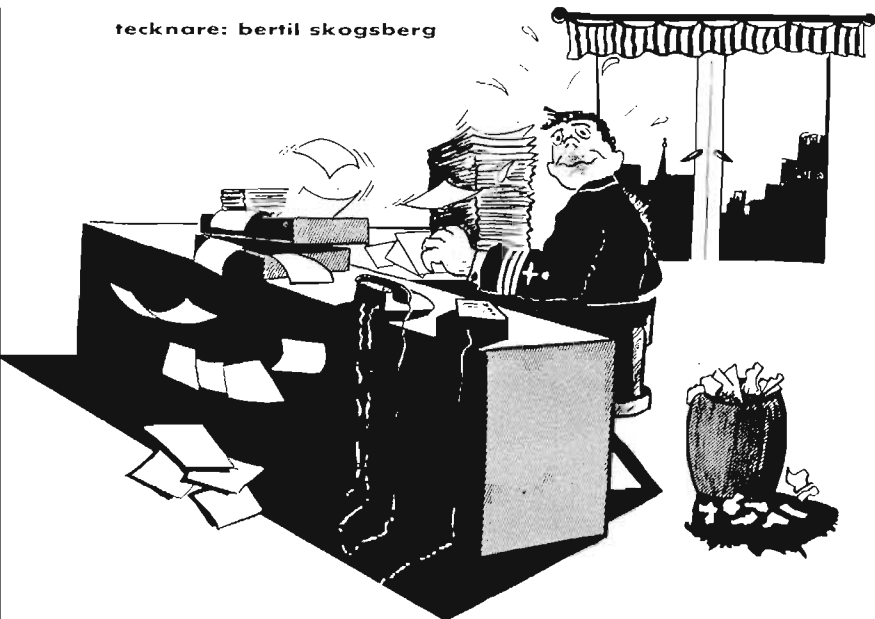
I korthet innebär det för t ex en yngre officer, som måste sluta flyga, en löne­minskning med 2.250 kr/år. Härtill kom bortfallet av flygtidstillägget vid unge­fär samma tidpunkt, vilket innebär 4.800 kr/år.

vid flygavdelning liksom flygsäkerhetsre­gementsofficer fullgöra begränsad FFSU.”

AFT-BERÖRDA

De avdelningar som främst blev berörda av arbetet inom flygstaben var organisa­tions-, utbildnings-, personal- samt flyg­säkerhets- och haveriavdelningarna. Hu­vudparten kom att ligga på personalav­delningen.

tecknare: bertil skogsberg



Positivt och negativt med AFT-utredningen

ej tillräckligt kraftigt betonat flygtjäns­ tens betydelse.

Emellertid hade CFV, ut­ enligt utred­ ningsdirektiven, pröva vilka befattningar som oundgängligen bedömdes kräva AFT på krigsflygplan *uteslutande* mot bak­ grunden av omedelbara krav på aktuell flygerfarenhet i respektive befattning.

En strikt tillämpning av denna princip visade, att endast ett begränsat antal be­ fattningar krävde AFT på krigsflygplan. Det med spänning motsedda och kraftigt försenade betänkandet kom lagom som julläsning den 22 december 1966.

Chefen för flygvapnet kunde i ett yt­ rande 26 januari 1967 biträda principer­ na men anförde synpunkter och förslag beträffande:

● *Tidpunkt för prövning av fortsatt flygtjänst.* 40 års-åldern vidhölls som lämplig tidsgräns. (I betänkandet: efter 16 års flygtjänstgöring).

● *Flygtjänst för flygingenjörer.* Kon­ trollflygningarna vid flottilj bör ses som ett led i den tekniska tjänstens produktion av flygtid. Personalen bör kommen­ deras till specialflygtjänst.

För att helt tillgodose behovet av kon­ trollflygning måste vid flottiljerna även fortsättningsvis annan personal än flyg­ ingenjörer avdelas och utnyttjas.

Chefen för flygvapnet vidhöll, att per­ sonal som av aldersskäl eller p g a pla­ cering i stabs-, förvaltnings- eller lärar­ tjänst måste sluta flyga eller överfördes till flygtjänst av mindre omfattning skul­ le få bibehålla oförändrade förmåner.

Chefen för flygvapnet ansåg i sitt svar att träning i simulator är ett värdefullt komplement till flygningen men kan ej ersätta denna. Vidare anfördes att åter­ inflygnings- och repetitionskurser even­ tuellt bör förläggas till särskild typin­ flygningskola.

FORMER FÖR FLYGTJÄNST

I fråga om flygtjänstgöring för personal vid regionala staber m m föreslogs, m h t att milostaberna ej behandlats tidigare:

”I överensstämmelse med de förslag som utredningen framlagt beträffande t ex flygstaben bör flygutbildad officer ur flygvapnet, som är placerad som stabs­ chef och souschef vid milostab, chef för luftoperativa avdelningen eller chef för flygsektion kunna kommanderas till all­ män flygträning.

I likhet med mitt förslag avseende eskaderstaberna bör chef för samt officer

Alla i sammanhanget relevanta uppgif­ ter togs fram för var och en flygtjänst­ utbildad befattningshavare av 1952 års officerskurs och äldre. Som grundfaktorer användes fredsbefattning, krigsbefattning och kommande fredsbefattning. Utöver detta framtoogs uppgifter om aktuell flyg­ tjänst, flygtiduttag, flygtrim, antal år i flygtjänst etc.

Ett första förslag avseende den perso­ nal som från 1 juli 1967 skulle bedriva flygtjänst som AFT lämnades av CFV på remiss inom flygvapnet den 5 maj. För­ slaget byggde bl a på utkast till Kungl Maj:ts bestämmelser och var således pre­ liminärt. — Yttrande skulle avgas en må­ nad senare.

IRRITATION

Denna fråga engagerade den enskilde mycket djupt. M h t innehållets art hade kunnat förutses en negativ reaktion. Sva­ ren var övervägande sakliga, men i många fall återfördes diskussionen till tidpunk­ ten för utredningens start.

Vi hade nu ett läge som var fastställt av Kungl Maj:ten. En diskussion varför den eller den befattningen i stället för någon annan skulle anses som flygtjänstkrävande ▶ ▶

kunde i detta läge ej bli särskilt frukt-
bärande.

I några fall hade den djupt liggande
känslan för flygningen kommit i sådan
dallring, att man ej insåg eller ville inse
de rådande faktiska förhållandena. Det
var helig, blind ilska bakom orden i en
del av de personliga yttranden utredning-
en hade att ta ställning till.

OKLAR EKONOMI

De ekonomiska frågorna var oklara. Vi
hade 80 proc av flygtillägget säkrat ge-
nom avtalet från 1966. För möjligheter
till ytterligare förbättringar fanns inga
garantier.

Eftersom de slutliga bestämmelserna
kunde lämnas först den 30 juni, fanns
ingen praktisk möjlighet att börja tillämpa
dem från den 1 juli. Den 1 oktober
1967 blev i stället det datum då bestäm-
melserna skulle träda i kraft.

Antalet tjänstemän som ursprungligen
föreslagits skulle få fullgöra AFT hade
i de slutliga bestämmelserna kunnat öka
något. De siffror som anges här (se
FoA 23/67) är 156 flygförare och 56 öv-
riga.

EJ MHS-ELEVER

I detta antal inräknas även den personal
som har färre år än stipulerats för obli-
gatorisk prövning, men som p g a orga-
nisoriska förhållanden får bedriva AFT.
Exempel härpå är "yngre" officerare och
flygingenjörer i stabsbefattningar.

Däremot räknas ej in elever vid militär-
högskolans kurser, försvarets läroverk
eller vid tekniska högskolor som beräk-
nas återgå till befattning i flygtjänst.

Genom den frist på tre månader som
CFV fick genom förseningen möjliggjor-
des en andra remissomgång. Ny skrivelse
utsändes i början av augusti. Denna bygg-
de på solidare grund. Utöver de slutgilti-
ga bestämmelserna fanns nu bl a möj-
ligheter att redovisa de ekonomiska vill-
koren då nu 1967 års uppgörelse med
avtalsverket hade träffats.

FÖRLORAD INKOMST

Det förhöjda flygtillägget kom att välla
vissa problem. Dessa 300 kr/mån ansågs
av dem som mest upphöra med AFT:t,

eller flyglärartjänst, som förlorad in-
komst. Detta intryck förstärktes, genom
att alla som var registrerade i flygtjänst
AFT:t eller i flyglärartjänst den 1 juli
1967 uppbar förmån tiden 1/7 1967—
30/9 1967.

Det framstod under arbetets gång som
allt tydligare, att den brist på kontroll-
flygare vid förbanden, som blev en följd
av de nu föreslagna bestämmelserna skul-
le lägga hinder i vägen för en tillräcklig
flygtidsproduktion. CFV föreslog därför
i förnyad framställning att 13 officerare
och 22 flygingenjörer skulle kommande-
ras i speciell flygtjänst (SFT) och ej med-
räknas i antalet AFT-platser.

Ytterligare 35 förare, 22 flygingenjör-
er och 13 officerare, har enligt rege-
ringsbeslut den 13 januari medgivits full
göra allmän flygtränning som kontroll-
flygare.

FÖRFLYTTNINGSFLYGNING

Enligt förslag av utredningen skall CFV
ha rätt att medge förarbetad personal
tjänsteresor med flygplan, varvid förrätt-
ningsmannen själv är förare (ej kommen-
derad till AFT).

Bakgrunden här till är bl a det av CFV
ursprungligen framförda förslaget, att all
förarbetad personal skulle få möjlig-
het till flygtjänst med minst 10 flygtim/
år, motsvarande civilt A-certifikat.

Förutsättningen för denna form av
flygtjänst är, att det beräknade behovet
skall motsvara en sammanlagd årlig flyg-
tid av minst 10 flygtim och att förfä-
randet utgör den mest praktiska lös-
ningen.

HÄNSYNSTAGANDEN

Utredningen förutsatte ett restriktivt ur-
val. CFV prövade de aktuella behoven
och fastställde vissa riktlinjer efter vilka
urvalet skulle ske. Härvid togs hänsyn
till faktorer som avstånd till besöksobjekt,
geografiska och klimatiska förhållanden,
tidsvinst bl a med hänsyn till tillgång på
flygplan på nära håll samt flygtrim.

Inför CFV:s andra remisskrivelse i må-
let förelåg ett sådant underlag, att CFV
kunde föreslå ett 40-tal förare till denna
form av flygtjänst.

Yttranden i den andra remissomgången
inkom före 5 september 1967. Med smär-
re ändringar kunde sedan skrivelsen läg-

gas till grund för en flygvapenorder
(77/67), vilken därefter blivit en likare
för flygtjänsten för den närmaste fram-
tiden.

RESULTATET

En tredjedel av flygvapnets långtidsan-
ställda flygande personal fick genom be-
stämmelserna upphöra med sin flygtjänst.
Tabellen anger förhållandena 1 ok-
tober 1967. Personal under utbildning i
flygtjänst anges ej.

Eftersom flygtjänsten vid vissa ålders-
gränser obligatoriskt och fortgående prö-
vas kommer de i tabellen angivna för-
hållandena ständigt att ändras.

● Flygtjänstutbildad underofficer vid
flygvapnet skall behållas i flygande be-
fattning så länge han fyller fordringarna
härför. För denna kategori gäller fram
till 1 juli 1969 övergångsbestämmelser
som medger AFT enligt bestämmande av
CFV.

Angående frågan om kontrollflygare
har Kungl Maj:t efter förnyad undersök-
ning medgivit CFV att avdela och utnytt-
ja flygande personal för kontrollflygning
i erforderlig utsträckning.

VUNNET OCH FÖRLORAT

En besparing av FV:s utgifter för allmän
flygtränning har kunnat göras. Huruvida
denna blivit 7 milj kr — som angavs i
utredningen — kan ifrågasättas. Utöver
ekonomisk vinst har den nya ordningen
medfört, att man i någon mån kunnat
renodla och förenkla flygtjänsten vid vå-
ra förband och skolor.

□ □ Hur mycket vi har förlorat i
form av sämre nyrekrytering och rekry-
tering till stabsbefattningar, större för-
tidsavgångar, sämre trivsel etc kan dis-
kuterat — men knappast någonsin på-
visas. ■

RE

Tabell-kommentarer:

- 1) Varav 13 föreslagits som kontrollflyg-
gare
- 2) Här till 15 under utbildning vid mili-
tärhögskolans högre kurser
- 3) Föreslagna som kontrollflygare
- 4) Gäller övergångsvis intill 1 juli 1969
- 5) FFSU och SFT

Kategori	Kommenderade i flygtjänst	Kommenderade till flygtjänst och därvid genomgår					Rätt till förflytt flygn
		Allm flygtränning som		FFSU	GFSU	SFT	
		Kontinuerlig flygtränning	Aterinfl o repkurs				
Off, mer än 15 tjänsteår	158	82	19	11	17	29 ¹⁾	45
Off, mindre än 15 tjänsteår	252	42 ²⁾	—	155	9	31	—
Flygning, mer än 13 tjänsteår	6	2	2	—	—	2 ³⁾	4
Flygning, mindre än 13 tjänsteår	40	19	—	1	—	20 ³⁾	—
Uoff	157	48 ⁴⁾	—	109 ⁵⁾	—	5	1
Meteorolog, mer än 15 tjänsteår	32	4	—	—	—	28	—
Meteorolog, mindre än 15 tjänsteår	50	49	—	—	—	1	—

Då 1965 års försvarsutredning inte kunde lämna något underlag för nytt försvarsbeslut vid 1967 års riksdag, beslöt riksdagen en utgiftsram innevarande budgetår för det militära försvaret som i fasta priser motsvarar utgiftsnivån för budgetåret 1966/67. Försvarsutredningen hade anmält, att förslag rörande de eko-

rad. Enligt den för innevarande budgetår införda reducerade kompensationen för lönestegringar uppgår ej kompenserad lönestegring till 30 milj kr. Den faktiska prisutvecklingen på tygmaterielanslagen bedöms enligt en underdåning skrivelse från flygförvaltningen inte täckas av försvarsindex från maj 1966 till maj 1967.

version och en utveckling inom landet av attackrobot 05 A."

● Överbefälhavaren har i särskild skrivelse delgivit sin syn på det militära försvaret i statsverkspropositionen 1968. Här anges bl a att risken för felinvesteringar inom materiel- och byggnadssektorn är stor för närvarande p g a att

FLYGVAPNET

STATSVERKSPROPOSITIONEN

foto: ingemar thuresson



I väntan på särpropositionen

◆◆ Försvarsministern föreslår i 1968 års statsverksproposition för budgetåret 1968/69 en anslagsram för det militära försvaret som i fasta priser i stort överensstämmer med ramen för innevarande budgetår. ◆ Flertalet av de för verksamheten avgörande anslagen är i avvaktan på särskild proposition, som väntas föreläggas riksdagen omkring 20/3 1968, upptagna med endast beräknade belopp. Departementschefen tar således i statsverkspropositionen inte ställning till dessa anslag. ◆◆◆

nomiska ramarna för det militära försvaret inte kunde väntas före statsverkspropositionens avgivande i januari 1968. Då försvarsministern som följd härav nu åter föreslår en i fasta priser i stort oförändrad utgiftsram, innebär detta att försvarsutgifterna föreslås oförändrade tredje budgetåret i rad.

17 PROC FÅR NYTTJAS

För budgetåret 1968/69 föreslås sålunda en anslagsram som i pris- och löneläge maj 1967 uppgår till 4.720 milj kr. Betalningsutfallet inklusive pris- och lönestegringar beräknas till 5.104,6 milj kr, vilket innebär en ökning med 145,6 milj kr. Härtill kommer utnyttjande av 62 milj kr av de under budgetåret 1966/67 innehållna 350 milj kr på reservationsanslag. Utgiftsramen ökas därmed till 5.166,6 milj kr.

Utöver ramen för det militära försvaret beräknas 32,4 milj kr för beredskapsstyrka för FN, flytning av I1 och enligt m m. Civilförsvaret föreslås få en anslagsram på 131,1 milj kr, försvarets fabriksverk och flygtekniska försöksanstalten sammanlagt 42,5 milj kr. Inom försvarsdepartementets område föreslås således utgifter om totalt 5.330,6 milj kr. Föreslagna utgifter fördelas med 5.171,9 milj kr på driftbudgeten och 158,7 milj kr på kapitalbudgeten.

● Departementschefen anger att utgiftsramen i fasta priser är i stort sett oföränd-

rad. Den härigenom utblivna kompensationen beräknas till ca 70 milj kr. Utgiftsramen för budgetåret 1968/69 borde sålunda ökas med ca 100 milj kr för att i fasta priser i stort motsvara 1967/68 års utgiftsram.

Utgiftsramarna anges för 1968/69 till följande avrundade belopp i milj kr:

	förändr	mkr
Armén	1.501	+ 11
Marinen	675	+ 5
Flygvapnet	1.692	+ 12
Gemensamt	882	+102

Härtill kommer prisregleringsmedel med 355 milj kr samt utnyttjande av 62 milj kr av tidigare spärrade reservationsmedel.

● För flygvapnet angiven ram skall jämföras med den ram om 1.746 milj kr som ÖB tilldelat FV. Chefens för flygvapnet anslagsframställningar för budgetåret 1968/69 upptar en utgiftsram om 1.811 milj kr, vilket innebär ett överskridande med 65 milj kr.

FELINVESTERINGAR?

Departementschefen erinrar om den utveckling av våra försvarskrafter, som äger rum under de närmaste åren som följd av hittills fattade beslut och anger därvid bl a: "Attackflygets vidare utveckling har säkerställts genom beslut om anskaffning av flygplan 37 Viggen i attack-

långsiktinriktning från statsmakternas sida har saknats under de två senaste budgetbehandlingarna. Läget är därför från planeringssynpunkt mycket otillfredsställande.

Som exempel nämner ÖB att anskaffning av flygplanssystem 37 kan få allvarliga följder för medelfördelningen och därmed för avvägningen mellan och inom krigsmaktens funktioner. ÖB har till försvarsministern framfört, att slutlig ställning till anskaffande av flygplan 37 bör anstå till långsiktinriktningen av krigsmaktens ekonomiska villkor meddelats av statsmakterna.

DET SOM GÖMS I SNÖ...

Överbefälhavaren anger vidare, att det inte varit möjligt att med de senaste årens anslagsutveckling undvika reduktion av vår försvarseffekt. Temporärt kan minskningen av försvarseffekten dämpas, om tillgängliga medel används främst för att vidmakthålla nuvarande organisation och för ökad beredskap m m. Om så sker blir utrymmet för långsiktig materielanskaffning litet. Följden blir att inom några år (3—5) materielomsättningen inte kan fullföljas. Krigsorganisationen kommer som följd härav att minska kvantitativt och kvalitativt.

□ En närmare granskning av flygvapnets anslag kommer att göras i Flygvapen-Nytt sedan särpropositionen rörande försvaret i mars avlämnats till riksdagen. ■

1944 och beredskapen

□ □ I FLYGVAPEN-NYTT nr 4—5/1967 lästes dels en översiktlig redogörelse för de kritiska lägena i vår omvärld under beredskapsåret 1944, dels närmare om vårt flygvapens numerär vid årets början, ävensom det mest uppmärksammade om 1944 års händelser och åtgärder på beredskapfronten t o m maj. □ I detta nummer läser vi om fortsättningen, bl a om beredskapsökningarna i början av juni 1944, vid tiden för västmakternas länge väntade — då omsider igångsatta "Operation Overlord" — invasion västerifrån på franska sidan av Engelska kanalen. Syftet härmed var såsom känt att betvinga Hitlers sk Festung Europa på vår världsdels fastland. □ Höstens från ca medio augusti påbörjade svenska beredskapslätnader samt omgrupperingarna av svenskt beredskapsflyg norrut, i det rysk-finska fortsättningskrigets slutskede, skall också belysas. □ □ □

Av överstelöjtnant NILS KINDBERG

En rad underrättelser före och omkring månadskiftet maj—juni 1944 börjar klargöra för världen, att den länge väntade "andra fronten" i väster snart står inför sitt förverkligande. Ovissheten om vart anfallets tyngdpunkt skall förläggas är dock länge stor. En del gissar på franska kusten vid Medelhavet, många på Pas de Calais, några på belgisk—holländska kusterna, vissa åter på danska eller norska stränder.

PLÖTSLIG KLARHET

Den 6 juni 1944 får världen visshet. Föregångna och möjliggjorda genom ett 11.000-tal brittiska och amerikanska flygplans upprepade slag under ett par

månader mot industrier, kommunikationer, försvarsanordningar och stridskrafter m m i västra Tyskland och dess ockuperade områden i väster, ävensom i slutmomentet mot radarstationerna vid Kanalkusten och Nordsjön, kustbatterierna och broarna över nedre Seine och Loire, träffar västmakternas flyg- och sjöburna invasionsvägar Normandies kust och tyskarnas sk Atlantvall, mellan floden Orne (sydväst Le Havre) och Corentinhalvön (söder Cherbourg). Invasionsstyrkans toppman på flygsidan är brittiske Air Chief Marshal *Arthur Tedder*. Hans underbefälhavare för invasionsflyget är Air Marshal *Trafford Leigh-Mallory*.

Tedder är vidare närmaste man och ställföreträdare för den västallierade



Den historiska dagen — 6 juni 1944 — "Operation Overlords" andra skede har börjat.



Artikelförfattaren, överstelöjtnant **Nils P. A. Kindberg**, firade i mars i år 50-årsdagen av en av sina många flygbedrifter. □ Det var nämligen den 6 mars 1918 som dåvarande armelöjtnanten Kindberg flög sträckan Umåå—Vasa med ett till Finlands försvar skänkt flygplan, "Aeroplan nr 1 greve von Rosen". Ett finskt flygvapen var fött. □ I samband med jubileet gjorde därför Finlands Rundradio genom sin Sverige-reportör, Esko Tommola, en TV-intervju med överstelöjtnant Kindberg (t h).

Tyska V1:or kraschlandar i Sverige och "svensk" V2:a byts mot ny engelsk radar

överbefälhavaren, USA-generalen "Ike" (Dwight) *Eisenhower*, som för högsta befälet över hela företags flyg-, flott- och arméstridskrafter. På marksidan leds detta närmast av kände brittgeneralen *Montgomery* som armégruppchef, med två arméchefer underställda, engelsmännen *Dempsey* och amerikanen *Bradley*. Der krigs- och världshistoriska företaget möjliggörs också till stor del av förenade brittisk-amerikanska sjöstridskrafter under amiral *Ramsay* (britt) välregisserade, unisona och effektfulla medverkan.

I Sverige ger ÖB — generalen *Helge Jung* — bl a chefen för flygvapnet och sina övriga direkt underställda chefer m fl fortlöpande orienteringar om den i Normandie igångsatta landstigningen och

om det skickelsediga företags fortsatta utveckling från kusten inåt Frankrike — så långt detta här är känt. Han orienterar vidare om sina närmast avsedda, svenska beredskapsförstärkningar.

ALARMERANDE RAPPORTER

Den 9 juni nås vi av underrättelser, att västmaktsföretag mot de tyska styrkorna i Danmark och Norge även kan vara förestående. I ett sådant läge ökas riskerna för svensk del. ÖB anbefaller därför förstärkning av vårt gränsförsvar i sydväst och väster och utverkar hos regeringen inkallandet av ny täcktruppomgång vid armén.

För flygvapnets del beordrar ÖB sam-

ma dag verkställighet till den 10 juni kl 10.00 av förut anbefalld och förberedd utspridning m m av flygplanen på flygvapnets depå- och övningsflygfält. Likaså befäller han den 9 juni, att spärrning av flygfälten (med landningshinder och mineringar) skall ske, enligt särskilda, utförliga bestämmelser. Kraven på sådana spärrningar lärtras få dagar efteråt, på av chefen för flygvapnet gjord hemställan.

OMEDELBAR BEREDSKAP

Den 10 juni kommer så ÖB:s order om krigsorganiserande av ytterligare flygvapenförband. Det betyder, att utöver förut krigsorganiserat jaktflyg och spänningsflyg m m nedan nämnt bomb- (at-



Invasjonen leddes av (sittande fr v): Tedder, Eisenhower och Montgomery samt (stående fr v): Bradley, Ramsay, Leigh-Mallory och Bedell-Smith.

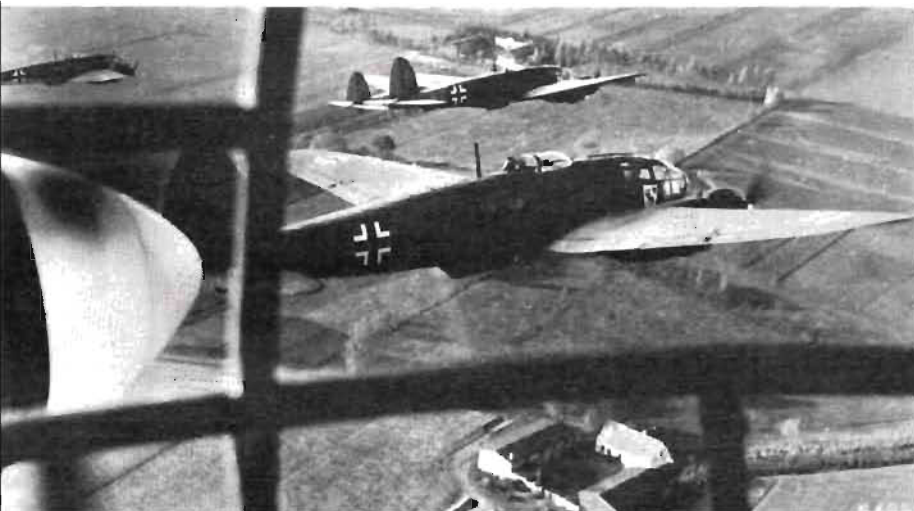
tack-) flyg och spaningsflyg m m omedelbart skall krigsorganiseras enligt följande:

- Västgöta flygflottilj (F6), med tre divisioner SAAB B 17,
- Skaraborgs flygflottilj (F7), liksom med tre divisioner SAAB B 17,
- av Jämtlands flygflottilj (F4) en lätt bomb- (attack-) division SAAB B 17,
- två ordinarie A-basbataljoner, en vid vardera av de två förstnämnda flottiljerna,
- av Östgöta flygflottilj (F3) en spaningsdivision (3/F3), med sex flygplan SAAB S 17 L och två plan S 14 (Fieseler Storch),
- av Södermanlands flygflottilj (F11), — en fjärrspaningsdivision (1/F11), med åtta S 16-plan (Caproni Ca 313); i samband härmed skall divisionens tidigare till Gotland detacherade, utökade Capromigrupp återgå till fastlandet; vidare bestäms,

- vid vardera F6 och F7 för flottilstab och två lätt bomb- (attack-) divisioner sex timmar, för flottiljernas återstående division 24 timmar,
- vid F4-divisionen sex timmar, och
- vid de två spaningsdivisionerna (3/F3 och 1/F11) under dagar för ett plan en halvtimmes startberedskap och för återstoden av respektive division sex timmar.

SAMTRIMNING

Chefen för flygvapnet utger samma dag — i anslutning till ÖB-order — signalledes order till berörda eskader-, flottilj- och flygbasområdeschefer om de nyorganiserade förbandens beredskapsverksamhet fr o m den 15 juni för neutralitetsvakt. Orderna meddelar vidare de av ÖB fastställda beredskapstiderna samt därutöver vissa grunder för utbildning och signaltjänst. Om utbildningen sägs:



Heinkel He 111 — tyska bombplan från ca 1939—40. Toppfart ca 410 km/tim. Sju automatvapen och upp till 2,3 tons bomblast. Vid insättandet 1940 mot England förlorades ett stort antal. Under tiden för 1944 års invasion var tyska Luftwaffe i det närmaste lamslaget och frånvarande. En del He 111-plan användes då på de sviktande fronterna i öster.

- att F11:s beredskap för spaning från ostkusten får upphöra.

MEDGIVEN MINSKNING

Genom andra orderpunkter medger eller anbefaller ÖB samtidigt bl a:

- att flygstyrkorna får reduceras så mycket, som fortsatt central utbildning kräver,
- att ovan nämnda för neutralitetsvakt nyorganiserade förband skall baseras på för krigsfall I (krig mot Tyskland) fastställda baser — dock får högst en division av Västgöta flygflottilj stå kvar på depån och divisionen ur Jämtlands flygflottilj endera kvarstå på depån eller baseras på krigsflygfält i närheten, samt
- att order om beredskapstider och orienteringar om arméns och marinens beredskapsökningar snart kommer.

Den 13 juni fastställer ÖB beredskapstiderna. De blir:

- grundläggande flygslagsutbildning (GFSU) liksom fortsatt flygslagsutbildning (FFSU) skall fortsätta i möjlig omfattning,
- förbanden skall samtrimmas,
- bastjänst samt så långt som möjligt underhållstjänst skall inexerceras,
- särskild vikt skall läggas vid alarmeringsövningar (uppträdande vid oförmodat anfall).

Med de tidigare organiserade jakt- och spaningsförbanden samt de här ovan angivna, nytillkomna bomb- (attack-) och spaningsförbanden fortsätter så vår beredskapskrävande, av stor ovisshet om morgondagen präglade neutralitetsvakt.

VÅR VAKT I LUFTEN

En översikt över flygvapnets på sommaren 1944 från mitten av juni för omedelbar neutralitetsvakt organiserade förband, underställda ÖB via flygvapenchefen, beträffande bomb- (attack-) flyg,



spaningsflyg och basförband också via eskaderchefer, återfinns nedan. Det direkt armé- och marinsamverkande flyget kvarstår under vissa chefer ur armé och marin såsom tidigare — i stort sett enligt i FLYGVAPEN-NYTT nr 4/1967 (sid 25—26) angiven indelning m m.

Underställt flygvapenchefen finns på sommaren:

Jaktflyg: — 120 jaktplan:

- Svea flygflottilj (F8), med ordinarie bas flottiljdepån Barkarby, flottilstabsgrupp och tre J 9-(Seversky-Republic)-divisioner, inalles 40 plan — härav en division från 1 augusti på krigsflygfält i Skåne, för tillfällig förstärkning av jaktflygberedskapen i syd,
- Göta flygflottilj (F9), med ordinarie bas flottiljdepån Säve, flottilstabsgrupp och en FFVS J 22-division, s:a 16 plan, samt två J 11-(Fiat CR 42)-divisioner, s:a 24 plan — inalles 40 plan — härav en division 15/7—15/8 för övningar baserad i Skåne,



tion Overlord" i juni 1944. Spitfire Mk IX (1942) toppfart ca 665 km/tim; Spitfire Mk XIV (1944) toppfart ca 710 km/tim.

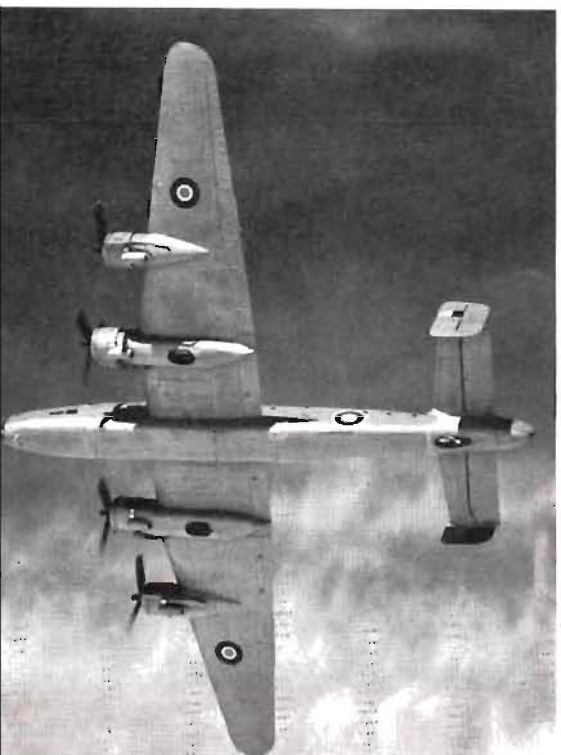


- Skånska flygflottiljen (F20), med ordinarie baser flottiljdepån Bulltofta samt ett övnings- och ett krigsflygfält i östra Skåne, flottiljstabsgrupp och tre J 20- (Reggiane Re 2.000 Falco I)-divisioner, inalles 40 plan — härav 31/7—4/8 två av divisionerna tillfälligt baserade med en i Värmland och en vid Kalmar för övningar.

Bomb- (attack-) flyg — 92 lätta bomb- (attack-)plan:

- Västgöta flygflottilj (F6), på tillfälliga baser (krigsflygfält) i Västergötland, flottiljstabsgrupp och tre SAAB B 17-divisioner — inalles 40 plan,
- Skaraborgs flygflottilj (F7), baser flottiljdepån Sätenäs och ett krigsflygfält i Västergötland, flottiljstabsgrupp och tre SAAB B 17-divisioner — inalles 40 plan,
- av Jämtlands flygflottilj (F4), på krigsflygfält i Jämtland, en SAAB B 17-division — 12 plan.

Spaningsflyg — ca 35—40 spaningsplan:



- Södermanlands flygflottilj (F11), med en fjärrspaningsdivision (1/F11) bas krigsflygfält i Närke, 12 tvåmotoriga S 16 (Caproni Ca 313),
- en fjärrspaningsgrupp (1:a grp 2/F11) bas F7 depå Sätenäs, 6—8 S 16,
- en fjärrspaningsgrupp (1:a grp 3/F11) bas krigsflygfält i Skåne, 6—8 S 16,
- av Östgöta flygflottilj (F3) en spaningsdivision (3/F3) bas annat krigsflygfält i Skåne, sex SAAB S 17 och två S 14 (Fieseler Storch).

Krigsbasförband — tre A-basbataljoner m m:

- en A-basbataljon på två krigsflygfält i Västergötland,
- en A-basbataljon på en flottiljdepå och ett krigsflygfält, båda i Västergötland,
- en A-basbataljon på en flottiljdepå och ett krigsflygfält i Skåne,



SAAB B 18 A — medeltungt svenskbyggt bombplan med två svenskbyggda 14-cylindriga dubbelstjärnmotorer typ SFA Twin Wasp STW C 3. Vapen: tre 13,2 mm akan, bomblast ca 1 ton. Planets toppfart ca 465 km/tim.

- ett baskompani på ett krigsflygfält i Jämtland, samt
- stationsavdelningar e. d. på övriga aktuella flygfält.

Depåförband, flygverkstäder m m:

- flottiljernas depåer,
- skolförband och andra utbildningsanstalter,
- tre centrala flygverkstäder m m.

Sedan ovan skildrad organisation slutförts och basering intagits fortgår beredskap för neutralitetsvakt och krig samt utbildning av personal och förband rutinnässigt. Den svenska civila flygindustrins krävande arbeten på konstruktion och produktion av nidsenlig flygmateriel o d bedrivs såsom förut i en hårt forcerad takt.

ANGELÄGEN FRÅGA

Den intresserade frågar sig säkert vid läsningen av ovanstående: varför är inget "tungt" (tvåmotorigt) bomb- (attack-)

flyg med i neutralitetsvakten på sommaren 1944? Svaret är följande:

Vår enda "tunga" flottilj enligt gällande försvarsordning (1942 års "försvarsplan") Västmanlands flygflottilj (F1), som ditintills varit organiserad för och utrustad med 1930-talets och det tidiga 1940-talets huvudsakligen tysktillverkade B 3-plan (Junkers Ju 86 K i flera versioner), är 1944 sedan april i färd med "ombeväpning" genom tillkomst av från SAAB successivt nylevererade helsvenska och för tiden vida modernare plan typ B 18 A, vilka försetts med av Flygmotor i Trollhättan skickligt framställda "Svenska Twin Wasp"- (STW C 3) motorer på ca 1.100 hk. Med övergången till den nya flygplantypen följer behov av omskolning till och inflygning på denna, samt krav på fortsatta övningar med den nya typen för såväl mark- som flygande personal.

Den 15 juni — den närmast aktuella tiden — har antalet nya plan av B 18 A-typ ännu inte nått hel divisions styrka. Först följande år, under första kvartalet 1945 är Västmanlandsflottiljens "nybeväpning" med de helsvenska B 18 A-planen genomförd till full numerär (ett 60-tal plan).

NÅGRA BEREDSKAPSDRAG

Under sommaren 1944 märks bl a nedanstående drag och växlingar i svensk flygberedskap:

- den 14 juni ställs ytterligare två sjöspaningsplan (typ S 17 S) till marinchefens förfogande, utöver tidigare erhållna 15 (jämte reservplan); de senast tillförda inlemmas i 6/F2, baserad vid sjön Mjörn, sydväst Alingsås,
- den 19 juni — sedan utrikesläget börjat klarna m m — kan jaktflygberedskapen vid Skånska flygflottiljen (F10) sänkas något, i fortsättningen till:

Handley Page Halifax VIII — tungt bombplan från ca 1942—43 ur R.A.F. "Bomber Command". Planet var en av de brittiska typer, som jämte Avro Lancaster och De Havilland

Mosquito m fl användes i den invasionsförberedande bomboffensiven 1943—44. Toppfart ca 460 km/tim. Max bomblast ca 3,6 ton.

- en jaktrote i högsta startberedskap,
- en jaktrote i fem minuters startberedskap,
- en jaktgrupp i två timmars beredskap, allt under dager, samt
- återstoden av flottiljens flygstyrka i beredskap B (startberedd inom sex timmar),
- den 1 juli — inför det nya uppsättningsåret, det tredje efter ikraftträdandet av 1942 års flygorganisation — och närmast med anledning av däri fastställd samtidig tillkomst av två nya flygflottiljer (F14 Hallands flygflottilj, Halmstad och F17 Blekinge flygflottilj, Kallinge), samt pågående leveranser av ny flygmateriel m m — fastställer flygvapenchefen vissa med anledning härav behövliga ändringar och tillägg till flygvapnets från föregående höst gällande, samfällade krigsorganisations- och beredskapsorder,
- genom ordern bestäms eller meddelas bl a:
 - att vissa nya grunder för förvaring av basförbandens krigsutrustning kan väntas bli fastställda,
 - att den dittills av Roslagens flygflottilj (F2) uppsatta torped- (T 2-) divisionens kommande överflyttning till nya Blekinge flygflottilj (F17) skall förberedas,
 - att vid Kalmar flygflottilj (F12) ytterligare en lätt bomb- (attack-) division (3/F12, flygplan typ SAAB B 17) och ett nytt baskompani (3/B12) skall tillkomma,
 - att vid vardera av de från 1 juli 1943 påbörjade nya jaktflottiljerna Bråvalla flygflottilj (F13) och Upplands flygflottilj (F16) nu såväl depåstab och specialdivision (vakt- och markutbildningsenhet) skall tillkomma, samt
 - att vid dåvarande Norrbottens flygbaskår (F21) s:a tre fulltaliga basbataljoner (varav en ny — B123) också skall uppsättas vid krigs- (beredskaps-) organisation,
 - den 10 juli anhåller flottiljchefen F4 om medgivande till byte inom neutralitetsvakten mellan förbandets 1:a och 3:e divisioner, av utbildningsskäl — den 18 juli lämnas det begärda medgivandet,
 - den 12 juli förbereder flygvapenchefen tio av sina flottilj- (depå-) chefer på en snart förestående åtgärd — or-

ganiserandet genom dessas försorg av en 20 mm luftvärnsautomatkanontropp vid vardera depån, avsedd för medverkan i skyddet av respektive flygfält, i första hand mot luftland-sättningar — han anger också vissa riktlinjer för kommande utbildning med 20 mm pjäserna,

- den 14 juli följer en ÖB-order att den förhandsmeddelade åtgärden skall verkställas.

V-BOMBER ÖVER SVERIGE

Redan under november 1943 har Sverige gjort bekantskap med Herr Hitlers tidigare på året mot England insatta "hemliga" repressalie- eller "V"-vapen (V = Vergeltung = vedergällning). Delar till två sådana av typ V 1, vilka förirrat sig hit från den tyska försöks- och utvecklingsanstalten för robotvapen vid Peenemünde (nordväst om Stettin), påträffas då nära Utlängans fyr i Blekinge och syd Nybro i södra Skåne. Under år 1944 hamnar ytterligare ett antal mer eller mindre deformerade V 1:or i södra Skåne och östra Småland.

■ ■ Den 13 juni 1944 nedfaller och briserar en annan, betydligt större och kraftigare tysk projektil av raketypp rätt invid Gräsdals gård, nära Bäckebo kyrka, 36 km nordväst Kalmar. Resterna (ca två ton metall m m) hopsamlas och förs till Stockholm för expertundersökning och försök till rekonstruktion. Det visar sig vara resterna av en V 2-robot. Med svenska regeringens medgivande förs sedan delarna i augusti 1944 med ett brittiskt transportflygplan till Storbritannien.

BYTE: V2:A MOT RADAR

Som kompensering för denna tjänst får vi i utbyte mot V 2:ans rester möjlighet till förmånligt inköp av en uppsättning högmodern brittisk luftbevakningsradar. Efter leverans av de första däri ingående stationerna får materielen den svenska beteckningen "ER typ III" (ER = eko-radio, den dåtida benämningen på all radar).

Den tyska "gåvan från skyn" av en felriktad V 2-robot blir sedan under tiden fram till oktober 1944 en direkt anledning till att Sverige då kan förses med början till en i försvarsberedskapstid och

krig hög viktig (numera helt ofrånkomlig) radarluftbevakning med därför behövlig specialmateriel — till jaktflygets, hela luftförsvarets och riksförsvarets gagn.

LUFTFÖRSVARSKOMMITTÉ

Det svenska jaktflygets alltför länge otillräckliga numerär och materiellt sett svaga kvalitet på sina hall, särskilt vid de efter 1940 års beslut tillkomna nyare jaktflottiljerna i väst och syd — Göta



Hitlers första hemliga vapen — V 1:an. En flygplanliknande, självgående robot, en "flygande bomb". Maxfart ca 600—650 km/tim, medförd sprängladdning ca 1 ton, "skottvidd" (flygsträcka) ca 300 km. Insattes mot



flygflottilj (F9) och Skånska flygflottiljen (F10); vilka båda på rådande avspärning och länge alltför svag inhemsk flygindustri endast kunnat förses med inte fullt toppmoderna, från Italien som en nödfallsutväg inköpta plan — ävensom efterhand allt mera brännande frågor om luftbevakningens och luftvärnets ställning, organisation och utrustning m m, leder 1944 bl a till:

- att ÖB den 1 augusti från flygvapenchefen infordrar namnuppgift på per-



mål i södra England. Bekämpades efterhand framgångsrikt av jaktflyg och luftvärn m m □ Några V 1:or hamnade i slutet på 1944 av misstag i södra Sverige. Nedan rester av en kraschad V 1-robot.



sonal ur flygvapnet att ingå i en blivande, ÖB direkt underställd *luftförsvarskommitté*; i ÖB-skrivelsen konstateras i övrigt,

- att Sveriges luftförsvar — däri självfallet inräknat främst jaktflyg, jaktstridsledning och luftbevakning — inte kunnat följa med i den snabba utvecklingen efter 1942 (året för senast fastställd försvarsordning); anledningarna därtill har varit främst vårt avskilda läge, avspärningen från nödvändig import, allt för snäv "anslagsram" o d.
- att vi därför ifråga om luftförsvar år 1944 befinner oss avsevärt i efterhand i förhållande till redan i dåtidens luftkrigföring vanliga anfallsmedel och anfallsmetoder,
- att effektivisering är nödvändig, om svenskt luftförsvar skall kunna fylla sina uppgifter i krig, samt
- att den tilltänkta utredningen främst bör syfta till sådan effektivisering, i tekniska, taktiska och organisatoriska hänseenden.

Den 11 augusti tillställer flygvapenchefen ÖB begärd namnuppgift. Den innebär,

- att till flygvapnets representanter i kommittén utsetts dels stabschefen i 3:e flygeskaderns (E3) stab, dåvarande majoren, numera generalmajoren *Lennart Peyron*, dels en officer ur flygförvaltningen, beordrad för varje fall, för närmast aktuell förvaltningsfråga.

I juni 1945 framlägger luftförsvarskommittén sitt bl a för flygledningens orientering utarbetade, preliminära betänkande och förslag till åtgärder i femårsperioden 1947/48—1951/52 på luftförsvarets områden.

BEGYNNANDE AVSPÄNNING

Mot slutet av juli 1944 blir det alltmera klart att den omedelbara faran för Sveriges del minskat. Detta främst till följd av de stora, nya motgångar, vilka i väster och öster mött Tyskland. Den militära lägesutvecklingen i Finland tycks också tyda på en åtminstone tillfälligt minskad fara. De svenska beredskapsåtgärder, som följer på slutet av sommaren, varslar i flera fall om kommande avspänning. Bland de som gäller flygvapnet må nämnas:

- den 26 juli utger ÖB nya, något lättade bestämmelser för stridsberedskapen vid flygbasförsvaret, vissa staber m m,
- den 1 augusti upphäver han sina krav på flygplans ständiga, spridda och dolda uppställning på baserna, denna skall tills vidare bara vara förberedd och kunna intas sex timmar efter ny order,
- den 5 augusti beordrar han viss ändring i de för spaningen över södra Östersjön gällande grunderna — fr o m den 7 augusti skall det flygvapenchefen direkt underställda, i södra Sverige baserade fjärrspaningsflyget (3/F11, plan typ S 16 Caproni) med sitt ordinarie uppdrag att fjärrspana i området ned till tyska nordkusten vid Östersjön också förena uppgiften att övervaka ett nordligare område, den sk Bornholmsförträngningen m m, vilket förut ålegat en i trakten av Karlskrona baserad sjösplaningsdivision (4/F2).

PLAN FÖR LÄTTNADER

Den 25 augusti godkänner regeringen en av ÖB uppgjord och inlämnad plan för beredskapsminskningar. Om denna kan nämnas:

- ÖB räknar med att viss beredskap bibehålls, bl a m h t fara för militära förvecklingar nära Sveriges gräns, t ex i samband med en kommande finsk-rysk separatfred, fara för sort-satta neutralitetskränkningar från luften, möjligheter till incidenter m m,
- vid flygvapnet erfordras fortsatt beredskap vid främst jakt- och spaningsflyg, enligt en redan den 24 augusti flygvapenchefen av ÖB tillställd skrivelse.

I denna har gången i beredskapslättnaderna skisserats sålunda:

- antalet krigsorganiserade förband m m skall minskas efter hand, enligt senare order,
- beredskapsgraderna sänks sålunda: en jaktrote vid vardera F8 och F9 samt en jaktdivision vid F10 under dager den högsta startberedskap som är möjlig utan onödig materielförslitning,
- en fjärrspaningsgrupp F11 på vardera västkusten, sydkusten och ostkusten från gryningens början till två timmar före skymningens slut med ett plan ur vardera

gruppen en halvtimmars startberedskap, återstoden i sex timmars beredskap,
 ☐ krigsorganiserade staber och förband i övrigt 24 timmars beredskap,
 ☐ 21 april—1 augusti 1944 utfärdade övriga order av beredskapsnatur upphör i ert flertal fall att gälla.

Den 29 augusti låter ÖB utsända bestämmelse att den för viss spaning till södra Skåne förlagda divisionen ur Östgöta flygflottilj (3/F3) tiden 12—16 september skall delta i en fälttjänstövning, ordnad inom I:a militärområdet.

OMBASERINGAR MOT NORR

Sista delen av krisen, i september—oktober 1944, blir de mest framträdande dragen i flygvapnets verksamhet och försvarsberedskap:

- dels en viss skärpning, med ombase-

genom framgångsrika finska flyg- och markoperationer. Områdena kring Torne älv är i högsta grad krigsskådeplatser på den finska sidan. De retirerande tyskarna tillämpar hänsynslöst brändas jordens taktik. Bebyggelse, odlingar, andra ekonomiska och kulturella värden ödeläggs genom brand och sprängningar. De svenska åtgärderna för att hindra krigets spridande till svenska sidan blir i vad rör flyget de följande:

- den 19 september ger ÖB order om beredskapsstärkningar i norr och vissa samtidiga beredskapslättnader i mellersta och södra Sverige; ordern innebär bl a:

☐ en jaktdivision ur Svea flygflottilj (3/F8, flygplan J 9) jämte erforderligt basförband skall snarast baseras i Övre Norrland, med uppgift att avvisa neutralitetskränkningar,

F3 med åtta SAAB S 17 L och ett S 14-plan — krigsorganiserat underställas nyssnämnde befälhavare ur armén.

NYA ÅTGÄRDER

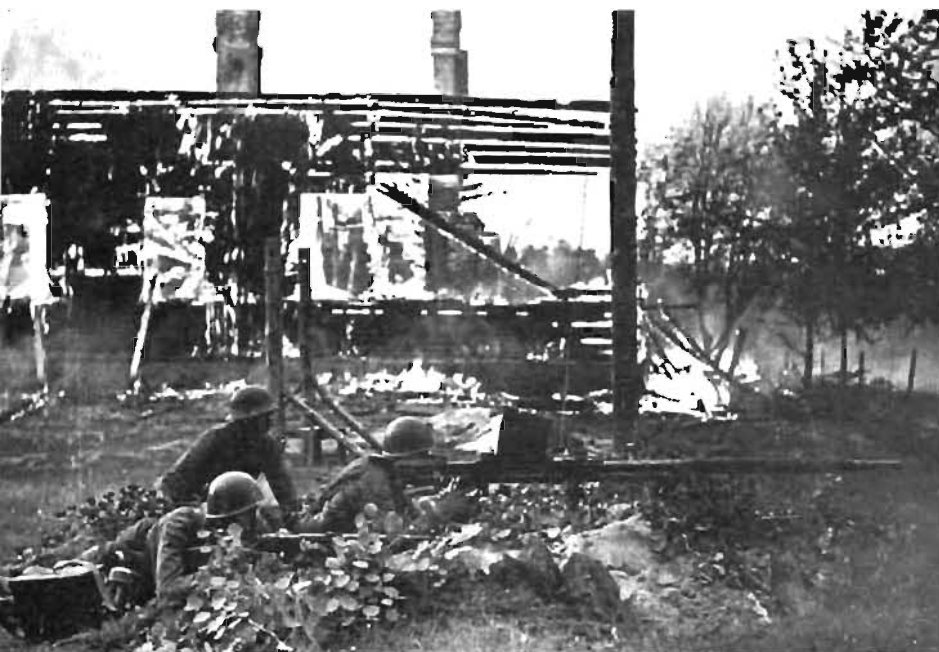
Ordern bestämmer vidare att ÖB-ordern av den 10 juni 1944, som utfärdats efter den västallierade invasionen över Engelska kanalen, och gällt organiserandet av visst bomb- (attack-) flyg och kompletterande spaningsflyg för urökad neutralitetsvakt i söder och väster skall upphöra att gälla. Åtgärderna i fortsättningen blir närmast bl a:

- den 20 september utger flygvapenchefen vissa av det förutnämnda betingade, närmare verkställighetsorder m m,
- den 25 september, sedan rekognoseringar visat att det för spaningsdivisionen ur F3 (5/F3) påtänkta flygfältet vid Boden pågående arbeten blivit obrukbart, fastställer flygvapenchefen — efter orientering till bl a försvarsstaben om sitt beslut — att förbandet skall förläggas till det under beredskapstiden anlagda, nya flygfältet vid Kalix (ca 70 km östnordost Boden),
- den 3 oktober inleder den till Övre Norrland för neutralitetsvakt ombaserade jaktdivisionen — 3/F8 — sin verksamhet; denna omfattar bl a jaktskydd åt 5/F3 från Kalix utgående spaning nordostut mot Torne älvs gränstrakter; uppdragen fortsätter varje flygbar dag och verkställs i allmänhet rotevis.

TYSK BESKJUTNING

Flygverksamheten i Övre Norrland leder till önskat resultat. Den tyska reträtten åt nordväst följs, övervakas och kontrolleras från svenska sidan. Trots beskjutning från luftvärn och tyska plan inträffar inga förluster. Sedan de finsk-tyska striderna öster och nordöst Torne älv under oktober—november 1944 via Totneå och Muonio förflyttats in i Norge, ombaseras delar av det i Västerbotten förlagda svenska jakt- och spaningsflyget till Kiruna i Lappland, närmare vår västra landgräns.

- "Flygvapenövning 1944", en av den förstärkta försvarsberedskapstidens största och lärorikaste, skall refereras i ett kommande nummer. Den blev en god mätare på den kraftiga och betydelsefulla utveckling, som flygvapnet genomgått sedan de första beredskapsåren 1939—1940. Detta främst tack vare en målmedveten och skicklig ledning, som sedan juli 1942 utövats av flygvapenchefen, generallöjtnant, sedermera general Bengt G:son Nordenskiöld — biträdd av kunniga och energiska medarbetare. Vissa utomståendes motstånd har med kraft övervunnits och värdefullt stöd lämnats av anslagsbeviljande statsinstanser m fl. ■



Finsk trupp, beväpnad med tungt, finskkonstruerat antitankvapen, kämpande mot fiendens stridsvagnar. När tyskarna drevs ur Finland använde de sig av den brändas jordens taktik, bl a vid det totala utplånandet av staden Rovaniemi.

ringar och flygningar med till Övre Norrland förflyttat jaktflyg och spaningsflyg, orsakat av i början på september inträdd, Finland av sin övermäktige granne i öster Sovjetunionen påtvingad brytning med landets i kriget allierade, det nu sviktande Tyskland,

- dels en större flygvapenövning i mellersta Sverige — "Flygvapenövning 1944" — till vissa delar gemensam med styrkor ur armén och marinen.

KRIGET PÅ NÄRHÅLL

Från den 15 september råder krigstillstånd mellan Finland och Tyskland. I norra Finland kvarvarande, men vikande tyska styrkor drivs med kraft bort åt nordväst,

☐ i första hand skall Norrbottens flygbaskårs (F21) depaflygfält Kallaxheden vid Luleå utnyttjas som bas, en kommande ombasering till Kiruna i Lappland skall förberedas,

☐ divisionen skall under dagar med en rote hålla den högsta startberedskap som är möjlig utan onödig materielförslitning, återstoden av förbandet sex timmars beredskap,

☐ utöver sedan 1939 till Övre Norrland förlagd arméspaningsgrupp ur Östgöta flygflottilj — "Sgrp VI: F3" — (nu med två plan SAAB S 17 L och ett av typ S 14, Fieseler Storch), underställd militärbefälhavaren VI:a militärområdet, skall nu ytterligare ett annat spaningsförband — en arméspaningsdivision ur



S 5:an

- en seglivad sjösplanare med många ansikten

År 1921 grundades Svenska Aero AB på Lidingö. Företaget var lierat med den tyska Heinkel-fabriken. Chef för det svenska "filialföretaget" var förre tyske marinflygaren, löjtnanten och flygingenjören Clemens Bücker. Omkring 1921 behövde det svenska marinflyget ett modernt sjösplaningsplan och vid Svenska Aero AB hade man då Hansa-Brandenburg att erbjuda.

● Det första flygplanet, i vårt marinflyg kallat "typ 31" försågs med en 260 hk Maybach-motor. Det tillverkades av tyska delar, medan "typ 32", som byggdes i tio exemplar, helt tillverkades i Sverige. Motorn var även där Maybach. De tio planen levererades 1922—23 och var i tjänst till 1931. Den 1 juli 1926 överfördes "överlevande" 32:or till det då nybildade, själv-

ständiga flygvapnet och erhöll ca 1927 beteckningen "S 2".

S 4 — EN ENSLING

"Typ 42" försågs med 360 hk Rolls-Royce Eagle VIII-motor. Fem flygplan levererades 1924—26 och från 1926 överfördes de till flygvapnet, från ca 1927 med beteckningen S 3. Det sista avskrevs år 1935. "Typ 47" var en tresitsig version med 360 hk Rolls-Royce Eagle IX. Planet fanns i ett exemplar, betecknat "S 4" inom flygvapnet och var i tjänst till 1931.

● Ca 1927 inträdde en del lättnader och nyorganisation i tysk flygindustri. Hansa-Brandenburg kallades därefter Heinkel HE 5 (HE = Heinkel Eindecker). Svenska Aero AB fortsatte hösten 1927 med leveranser av sjösplaningsplan till flygvapnet. Fyra plan med 450 hk Bristol Jupiter VI-motor levererades. De erhöll beteckningen S 5 och var i tjänst till 1936.

● Under åren 1927—29 levererade Svenska Aero AB tolv S 5 A-plan, försedda med Bristol Jupiter VI A eller F. De var de sista av denna typ, tillverkade vid Svenska Aero, innan fabriken upphörde. Hansa-planen tjänstgjorde fram till år

1942, då det sista exemplaret kasserades. "Hansan" var i stort sett en lyckad konstruktion och typen gjorde en god tjänst som spanningsplan, huvudsakligen vid F2.

SEGLIVAD

1929 återupptogs tillverkningen av flygplan S 5, nu vid Centrala flygverkstaden i Västerås (CVV). Mellan åren 1929 och 1932 levererade CVV tolv plan försedda med 450 hk Bristol Jupiter VI F och beteckningen S 5 A. Det sista av dessa plan kasserades inte förrän 1948.

● En S 5 B tillverkades vid CVV år 1934. Det hade en 600 hk svensk-tillverkad Nohab My VI A-motor och användes bland annat för försök med kartläggning. Planet var i tjänst till 1943.

● Efter hand utarbetade Flygstyrelsens Tekniska Byrå (senare Flygförvaltningen) flera modifieringar av grundtypen HE 5. 1934—36 levererades nio sådana plan från CVV, försedda med 600 hk Nohab MY VI A. De hade modifierat nosparti och aerodynamiskt bättre utformade flötörer. Typen betecknades S 5 C, i tjänst fram till 1945. S 5 D, byggt i fyra exem-

plar, var de sista "Hansorna". De hade 675 hk Nohab MY VII A och var i tjänst till 1945.

● Typerna 31, 32 och 42 var under sin tjänst inom marinens flygväsende baserade vid Karlskrona, Hägernäs, Göteborg, Hårsfjärden och Waxholm. Vid flygvapnet var "Hansan" bl.a. baserad vid F2 (Hägernäs) och vissa tillfälliga kustbaser.

I LUFTSTRID

Under beredskapstiden 1939—45 deltog "Hansorna" i den hårda bevakningstjänsten kring Sveriges kuster. Den 21 april 1940 fick på västkusten en tysk Heinkel He 111 (tvåmotorigt bombplan) kontakt med en S 5 A ur F2. Tysken flög upp jämsides. Eftersom detta skedde innanför svensk territorialgräns öppnade S 5:an eld. Det tyska bombplanet erhöll härvid sådana skador att det måste nödländas vid Bremnäs (OSO Marstrand).

● 1921—36 tillverkades i Sverige inte mindre än 57 "Hansor", av i huvudsak nio olika typer. Den sista kasserades 1948. Inget Hansa-plan finns bevarat till eftervärlden, varken i eller utom Sverige. ■

Bo Widfeldt

Våra "Hansor"

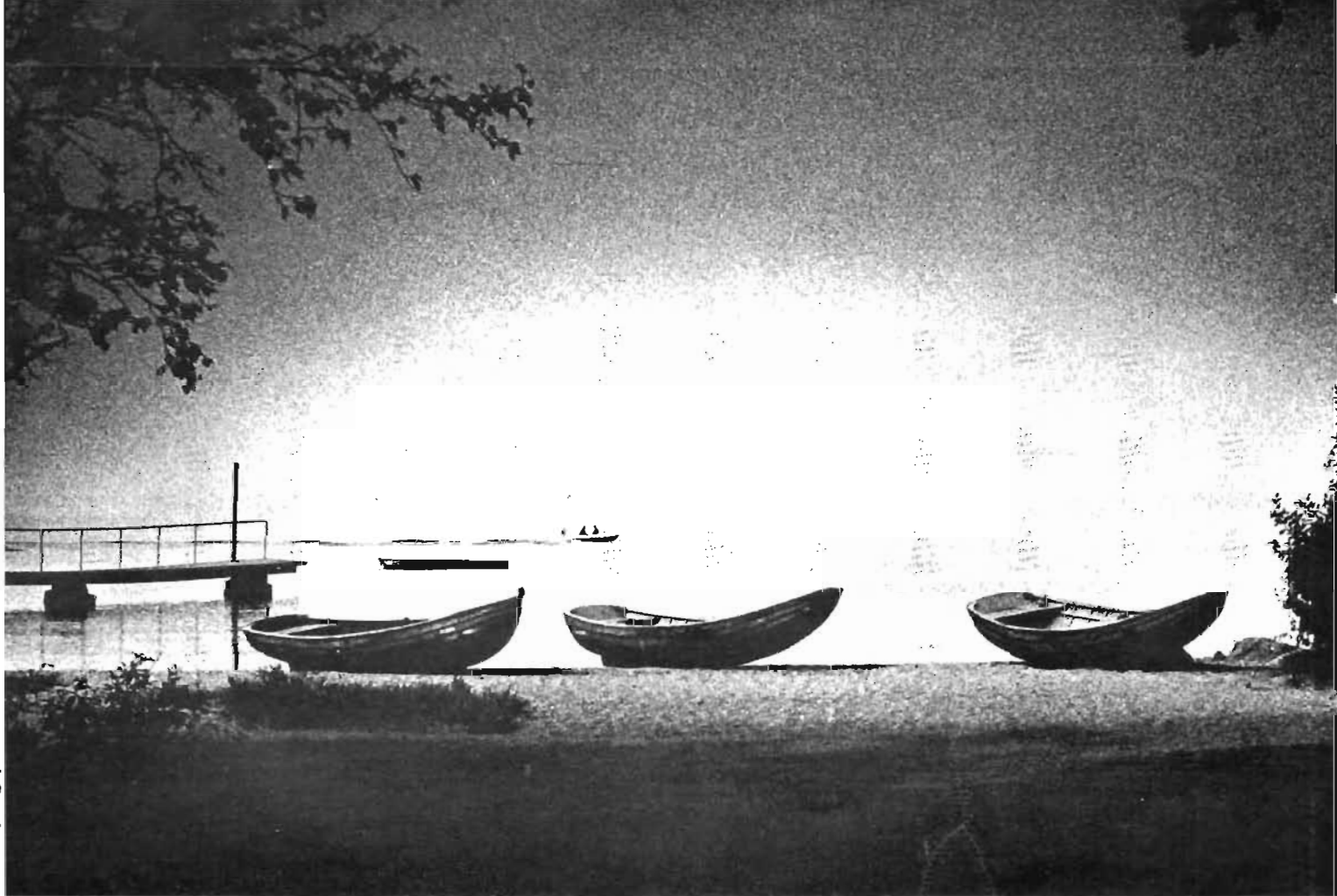
- i den svenska flyghistorien

DATA OCH PRESTANDA:

	S 2	S 5 D
Motor:	Maybach IV A	Nohab MY VII
Effekt:	260 hk	675 hk
Spännvidd:	18,3 m	16,8 m
Längd:	12,66 m	12,20 m
Höjd:	3,83 m	3,70 m
Vingyta:	52,4 m ²	46,7 m ²
Max fart:	160 km/tim	ca 200 km/tim
Marschfart:	120 km/tim	ca 170 km/tim
Flygsträcka:	960 km	1200 km
Stighastighet:	100 m/9 min	300 m/22 min
Tophöjd:	2500 m	4200 m
Tomvikt:	1700 kg	2600 kg
Flygvikt:	2320 kg	3100 kg



(Se även treplanskissen sid 18)



”Min bästa bild”



fototävlingen

Årets första fototävling bjöd på många verkligt högklassiga bidrag. Till formen var tävlingen denna gång friare, då något absolut samröre med FV ej var nödvändigt. Därför inkom bidrag från många nya namn, något som redaktionen och juryn hälsade med glädje och tillfredsställelse.

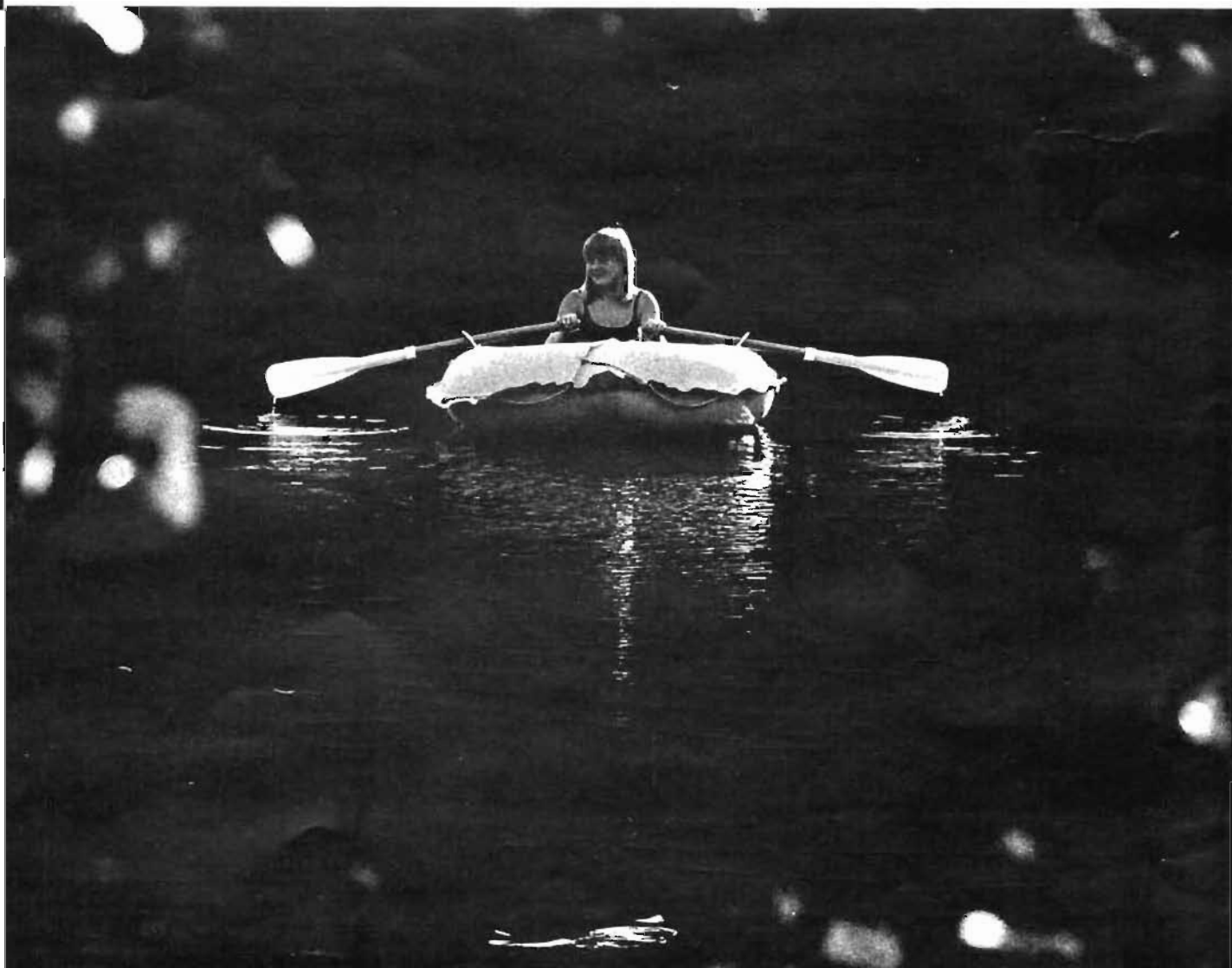
- 1:a — och dessutom också 2:a — blev AXEL LJUNGGVIST, Mariestad. Ur hans rikhaltiga och varierade kollektion kunde juryn inte gå förbi två — så rika på rofylld stämning, grace och poesi. Välkommen åter.
- 3:a blev alltid lika produktive OWE GELLERMARK,

F8. Denna gång berättar han om hur en rysk trälare motte sin överman i havets fjältrande bojar, sedan en grynnan satt stopp för vidare 'holländaräventyr'.

Den lilla kvadratiska bilden nedan har insänts av Styrbjörn Ericson, F9, och är en visionär skapelse av hur juryn finner sina pristagare... En satir som bet bra. Nästa fototävling har mottot "Helikoptertjänst" och kan tolkas hur fritt som helst — bara tacksägelse för mottot finns. Bidrag mottas fram till den 19 mars. (Datum för årets övriga fototävlingar — se överst sid 2!)

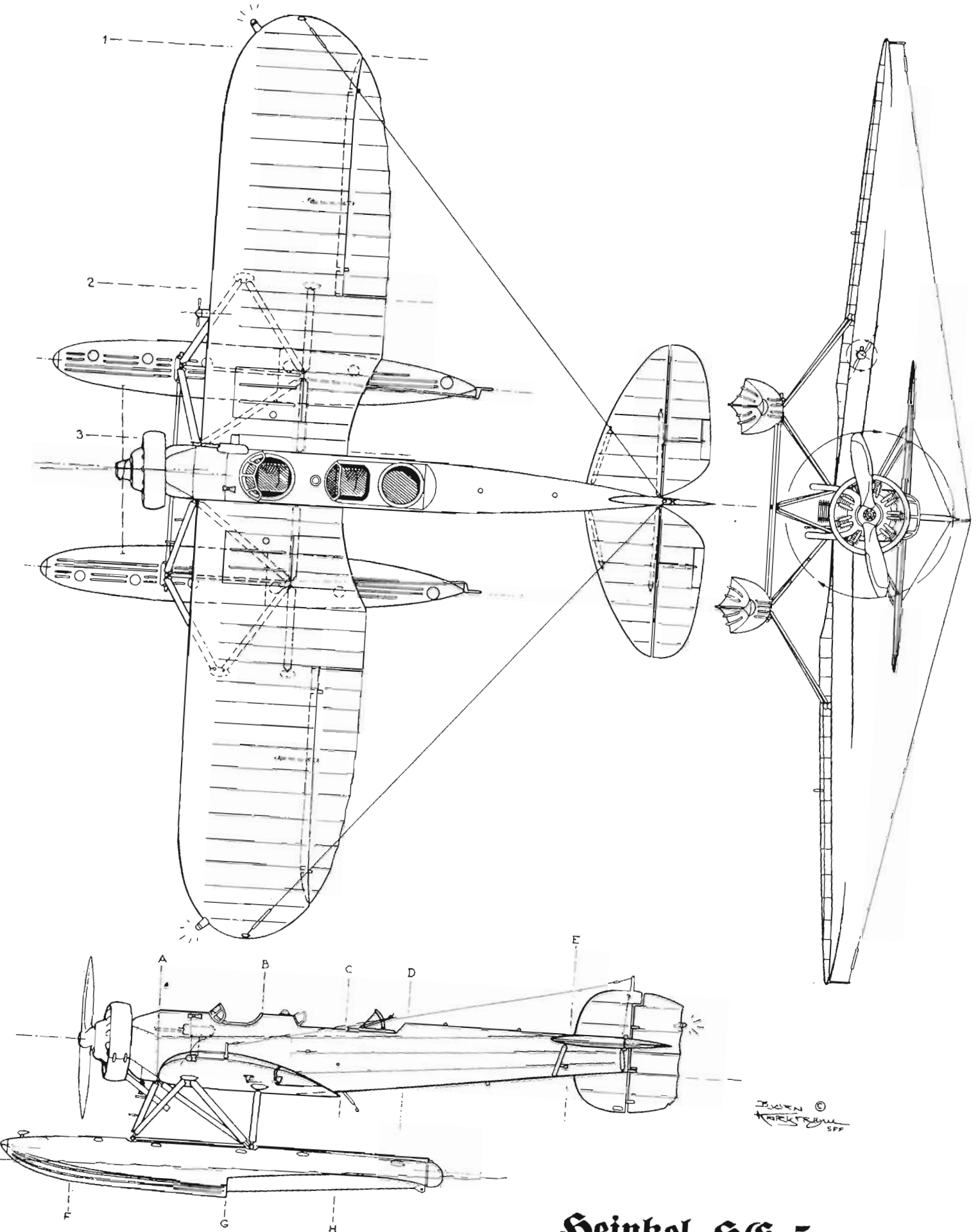


Styrbjörn Ericson



Axel Ljungqvist

"Bristol = Hansa" — S 5 C & D



© 1918
HEINKEL
SPF

Heinkel He 5

-
-
-
-
-
-
-

Man talar om stridsflyg och tänker då i första hand på överljudsplan med starka, tysta män vid spakarna. Men man glömmer ibland, att det måste finnas en markorganisation för att hålla planen i luften ("Det är männen på marken som..."). Och ännu längre ner i glömskans dalar sjunker det faktum, att basen där plan och besättningar hör hemma måste försvaras. Den värnpliktige flygsoldaten glömmer dock inte detta lika lätt — de första månaderna av hans militärtjänst ägnas i stor utsträckning åt just markstrids-tjänsten.



Konsten att skydda sin bas

Avsikten är inte att göra den värnpliktige till en elitsoldat — i varje fall inte ifråga om markstrid — utan närmast att ge honom en utbildning, som medför tillräckliga kunskaper för ett försvar av honom själv, hans förband och arbetsplats. Han skall helt enkelt kunna de elementära reglerna för strid och skydd!

NÄRMANDE TILL ARMÉN

Utbildningen är just nu under omläggning — VU 60 (värnpliktsutredningen) har medfört ett närmande av flygvapnets markstridsutbildning till arméns. Man övergår successivt till arméns reglementen och även ifråga om inryckningstiderna sker vissa förändringar.

De fyra första veckorna av den värnpliktiges rekryttid vid flygvapnet ägnas helt den allmänmilitära utbildningen, en anpassning till miljön. Sedan följer en period på två månader, då yrkes- och militärutbildning går hand i hand och ägnas ungefär halva tiden vardera.

Strid i näste jämsides med fältarbeten ägnas största tidsutrymmet. Men även omfattande utbildning i skydd, inte enbart mot fiender på marken och i luften, utan även mot ABC-stridsmedel, äger rum. Förläggningsövningar ingår också ofta vid en så jämförelsevis "stationär" verksamhet som arbetet vid en flygplats.

PEKUNIÄR UPPMUNTRAN

Skjututbildningen ägnas stort intresse — kpišten är huvudvapnet. Att utbildningen är ändamålsenlig vittnar inte minst förekomsten av skyttemedaljer och -märken om. Att pojkarna sedan får en skattefri femtilapp som uppmuntran för en skyttemedalj försämrar ingenting.

Flygvapnet har egen utbildning av både underbefäl och underofficerare på truppbildarsidan — vid F 14 i Halmstad — men åtskilliga trupputbildare kommer från armén.

Flottiljens baschef är närmast ansvarig för markstridsutbildningen. Under honom sorterar specialkompanichefen och

en utbildningsledare, numera en sk truppförvaltare. Denne sköter programläggningen för utbildningsplutonerna och samordnar all övrig allmänmilitär utbildning för de värnpliktiga.

SLIPNING UNDER HAND

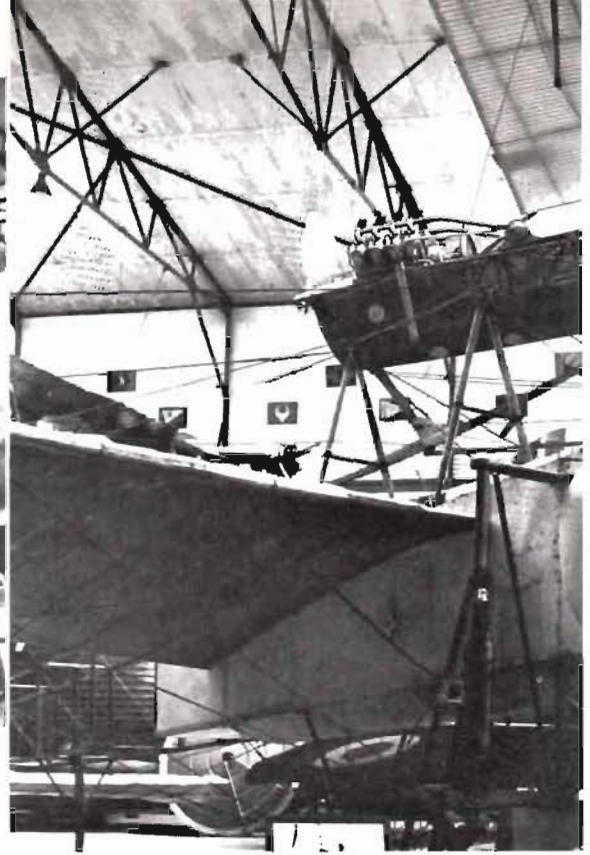
När flygsoldaten efter det inledande skedet sänds ut på baskompanier och avdelningar för att ytterligare förkovra sig i sin befattning (exempelvis som flygplanmekaniker, vapenmekaniker eller bilförare) har han en god militär grundutbildning. Denna slipas sedan ytterligare under påbyggnadsövningar, vilka läggs in samtidigt med tjänsten i annan befattning.

Den tid en värnpliktig markstridsutbildas kan kanske synas vara i kortaste laget — i varje fall om man ser med en infanterists ögon. Men eftersom det här är fråga om utbildning för ett "stationärt" försvar har resultatet vid genomförda kuppövningar visat sig mycket gott överlag. ■

Allan H Peterson



"Les extrêmes se touchent" — t h: flygkroppen III en Blériot IX från 1908, snarlik Cederströms första Blériot-maskin "Bil-Bol", som han tog hem från Frankrike 1910 och med vilken han i augusti samma år flög över Öresund. Tyvärr dock icke först — dansken Robert Svendsen hann något före. ● T v: S. O. 9000 Trident, första prototypen. Framlör syns ett foto av en av provflygarna, Charles Goujon, som förolyckades vid provflygning med den andra prototypen i maj 1957.



I förgrunden den Blériot XI.2 från 1913 med vilken Pegoud gjorde "avancerade" uppvisningar. ● Ovanlör syns en "Antoinette", konstruerad av Levavasseur. Med ett flygplan av denna typ nådde Hubert Latham den 7 januari

På järnvägslinjen Paris—Versailles passerar man en idyllisk liten ort som heter Meudon-Val-Fleury. Där ligger en institution som väl närmast motsvarar en flygteknisk försöksanstalt, men inom dess område har fransmännen också sitt flygmuseum.

ÄLDST I VÄRLDEN

Samlingarna är helt unika. De innehåller ca 180 flygplan, över 500 motorer och dessutom ca 150 utomordentligt välgjorda modeller. Muséet uppges också vara det äldsta och det mest representativa i världen vad gäller gamla flygplan i originalupplaga. Samlandet har pågått sedan 1919 och muséet sorterar sedan 1956 under flygministeriet.

Själva museibygnaden är närmast att likna vid en hangar. Den är väl packad, men rymmer ändå långt ifrån alla objekt samtidigt. Man har emellertid planer på ett nytt och större museum vid Issy-les-Moulineaux strax söder om Paris. Klassisk mark — där Henry Farman 1908 gjorde den första flygningen över en kilometer sluten bana, vilket inbringade honom 50.000 francs.

GULDÄLDERN

Vad som finns att beskåda i det nuvarande muséet är dock sannoligen värt ett besök. Det första "stora" namnet man stöter på är tysken Otto Lilienthal. Hans glidare är emellertid inte i original utan en replik, gjord 1929 i Berlin. Den franska

"guldåldern", som sträcker sig från omkring 1907 och fram till första världskriget, är väl representerad med namn som Voisin, Blériot, Farman, Nieuport m fl.

Man kan bli avisa en Blériot XI, den typ med vilken Louis Blériot flög över engelska kanalen den 25 juli 1909. Fransmannen Pegoud uppges med en något senare Blériot-maskin, som också finns bevarad i muséet, ha gjort den första loopingen den 21 september 1913. (Andra källor anger att ryssen Nesterov var först med looping — tolv dagar före Pegoud!).

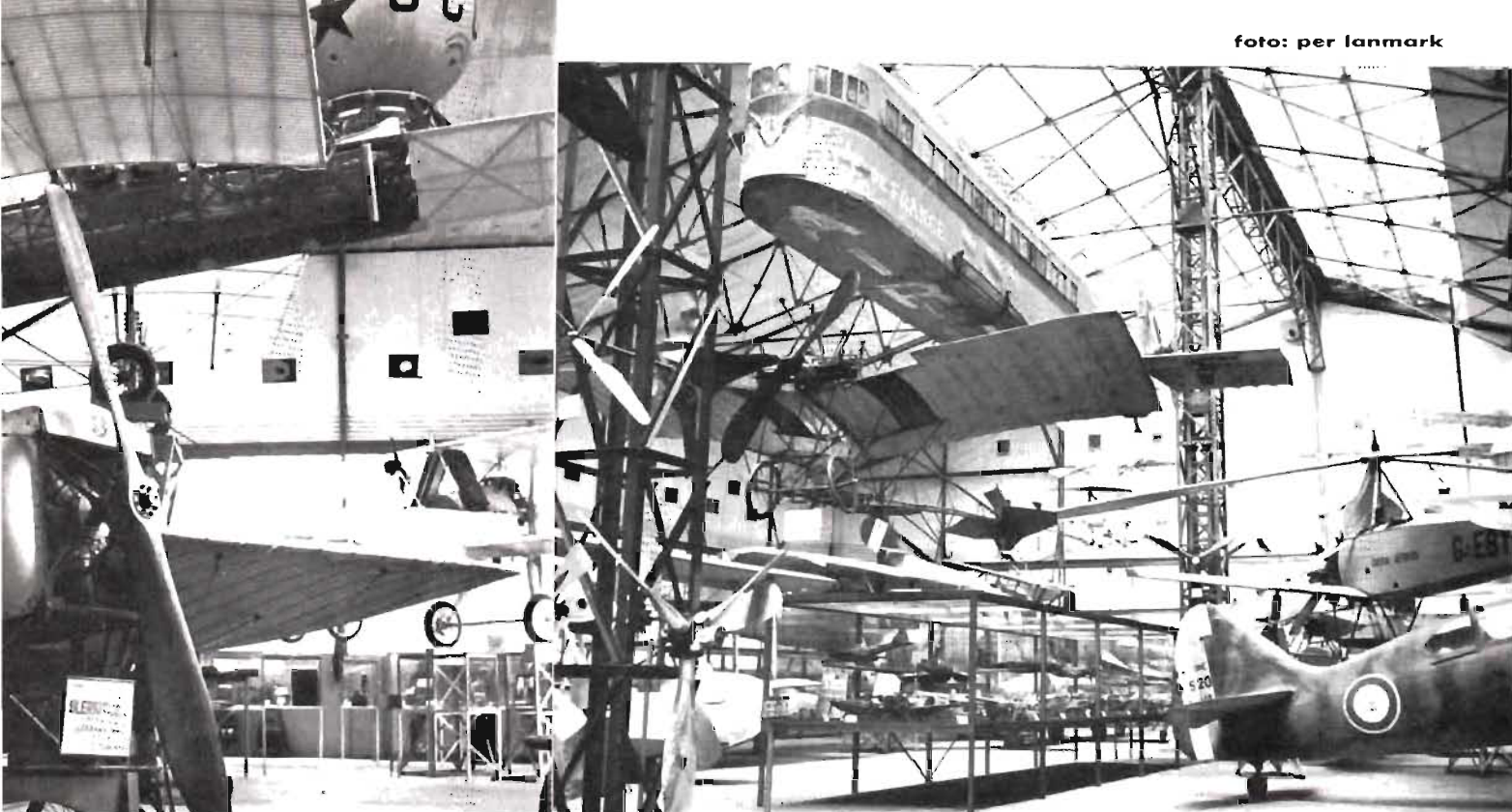
En Wright-skapelse från 1910 — byggd i Frankrike och det enda exemplaret som finns i original av denna typ — ingår också bland rariteterna. Den hittades för några år sedan på vinden i en hangar.

FÖRE SIN TID

Från tiden strax före första världskriget finns bl.a. en Deperdussin — ett intressant flygplan med en aerodynamisk utformning långt före sin tid. Med denna typ vann franska flygare Gordon-Benett Cup 1912 och 1913 och satte ett dussintal världsrekord. Det var det första flygplan som flög mer än 200 km/tim.

Den enorma utvecklingen under första världskriget illustreras bl.a. av ett synnerligen väl bevarat exemplar av jaktflygplanet Spad XIII från 1917, utrustat med en 200 hästars Hispano-Suiza, som gav flygplanet en hastighet av över 200 km/tim. Bevapningen utgörs av två

◆ ◆ Människan har i alla tider samlat på något. Har det inte varit guld, silver eller mynt, så har det gällt tavlor, böcker, frimärken, autografer etc - ja, t o m något så prosaiskt som stenar. En modernare variant är flygplan. Som "sport" betraktat en ganska ny företeelse, men för den skull inte mindre uppskattad. I Frankrike tex har man samlat och sparat äldre uttjänade trotjänare i 50 år. Kapten Per Lanmark for dit och fann ett imponerande museum vilande ute på den böljande campanjan. ◆ ◆ ◆



1910 — först i världen — en höjd av över 1.000 m. Flygplantypen spelade en framträdande roll i filmen "Dessa fantastiska män i sina flygande maskiner". ● Längst upp till höger skymtar en rysk ballong från år 1933.

Vickerskulsprutor. Mer än 8.000 exemplar byggdes av denna typ.

● Ententens flygstriidskrafter finns också representerade av bland annat en De Havilland DH 9 — bomb- och spaningsplan från 1918 — som R. A. F. skänkte Frankrike omedelbart efter andra världskriget. Engelsmännen har erbjudit en förmögenhet för att få den tillbaka. Typen användes efter kriget som transportflygplan men även för passagerarflygningar huvudsakligen mellan London och Paris.

Två av tyskarnas bästa jaktplan från första världskriget finns också representerade, Pfalz D XII och Fokker D VII, båda med Mercedes-motorer och två Spandaukulsprutor. Dessa plan gjorde omkring 200 km/tim.

RYSK RARITET

Från mellankrigstiden — de många rekordslagningarnas tid — finns ett otal flygplan. Tex den Breguet Super-Bidon med vilken Costes och Bellonte flög över Atlanten första (?) gången i västlig riktning i september 1930. Där finns också många andra — även militära. Tex ett ryskt jaktplan från 1935 (Poli-karpov), som användes under spanska inbördeskriget 1936—1939.

Den franska flygindustrins insatser under andra världskriget blev inte särskilt framträdande. Från denna tid finns inte heller några stora franska namn. Men man kan i stället visa upp sådana celebriteter som Spitfire Mark IX, Focke-Wulf

190 och Yak 3. En Heinkel 162 — ett av tyskarnas första jetjaktplan, från 1944 — finns också representerat. Det har uppenbarligen spakats av fransmän, åtminstone att döma av den massa påklitrade lappar med fransk text som finns på instrumentbrädan.

Från tiden efter andra världskriget finns bl a den första franska prototypen till ett överljudsjaktplan S. O. 9000 Trident, god för Mach 1,7. Den togs fram i början av 50-talet.

MODELLER EN MASSE

I den mycket representativa samlingen av flygmotorer finns den berömda dansken Ellehammer representerad. Representativ är också den stora samlingen välgjorda modeller. Den sträcker sig tidsmässigt från 1600-talets mer eller mindre fantastiska experiment via 1700- och 1800-talets ballonger och andra mer eller mindre lyckade flygetyg till 1900-talets många representanter för systemet "tyngre än luften". De flesta modeller är gjorda i skala 1:10, större flygplan och ballonger är i skala 1:20 eller 1:50.

Här har bara redovisats en bråkdel av vad muséet innehåller. Den som kommer till Paris och ändå tänker sig till Versailles bör inte försumma att stiga av vid Meudon-Val-Fleury och studera samlingarna. Entrén till muséet är fri — men glöm inte ta med passet! Det måste visas upp innan man släpps in på området, som annars är förbjudet för obehöriga. ■

Per Lanmark

Längst upp till vänster resterna av en till passagerarplan konverterad Farman-bombare från 1918. ● Därunder brasilianaren Santos-Dumonts "Demoiselle" från 1908. ● Längst ned till höger bakdelen av en "Dewoitine", franskt jaktplan från 1939 och ovanför den en Cierva autogiro, sent 20-tal.

MUSÉE
DE
L'AIR

Begreppet totalförsvaret har numera vunnit burskap i svenska språket. Man tänker emellertid sällan på hur det uppkommit eller vad det egentligen innebär. Vad är då bakgrunden till att vi fått ett svenskt totalförsvaret?

DET TOTALA KRIGET

Före första världskriget avgjordes konflikter mellan nationerna i stor utsträckning genom uppgörelser på slagfälten mellan väpnade styrkor. Civilbefolkningen berördes i huvudsak endast indirekt av dessa uppgörelser — med undantag för den som bodde i stridszonerna.

Första världskriget innebar en utveckling mot allt större härar och flottor som ställde stora krav på kommunikationer och industri för sitt underhåll. Tillkomsten av flyget, som kunde nå långt bakom stridslinjerna, fick stor betydelse för civilbefolkningen. Avgörandet föll nu inte längre enbart på slagfälten. Utgången var även beroende på den insats som kunde göras mot kommunikationer och industrier och så småningom mot civilbefolkningen.

Det räckte inte längre för en nation som ville värna sin frihet och sitt oberoende att ställa upp slagkraftiga väpnade styrkor. Man måste också förbereda och organisera försvaret av det civila samhället. Utvecklingen mellan de båda världskrigen pekade allt mer mot ett to-

talt krig. Det totala kriget tvingade fram ett totalt försvaret.

I vårt land har totalförsvaret vuxit fram successivt från mitten av trettio-talet.

ETT UTVECKLAT LUFTSKYDD

Först kom luftskyddet — till värn för civilbefolkningen. Luftskyddet har utvecklats från en ringa omfattning till det civilförsvaret vi har i dag med bl.a. omfattande utrymningsplanläggning, ett stort antal skyddsrum och effektiva undsättningsstyrkor.

Det ekonomiska försvaret organiserades av riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap, och dess omfattande verksamhet leds och samordnas nu av överstyrelsen för ekonomisk försvarsberedskap.

Även om informationsstyrelsen under kriget sökte fylla en uppgift inom det psykologiska försvaret, har vi först genom beredskapsnämnden för psykologiskt försvaret fått en organisation som svarar för planeringen inom denna viktiga sektor. Tillkomsten efter hand av de här nämnda totalförsvarfsfunktionerna har lett till att vi talar om en indelning av totalförsvaret i fyra grenar: krigsmakten, civilförsvaret, det ekonomiska försvaret och det psykologiska försvaret.

EN RÄTTVISARE BILD

Emellertid måste vi säga oss, att denna



indelning inte ger en fullständig och rättvisande bild av vårt totalförsvarfs uppbyggnad. I totalförsvaret ingår en rad andra viktiga funktioner, som i många fall kan betraktas som stödfunktioner till de fyra nämnda verksamhetsområdena. De är dock ofta av den betydelse och omfattning, att de borde ses som självständiga funktioner. Vi har bl.a. kommunikationer av skilda slag, den civila sjukvården, polisorganisationen, arbetsmarknadsverket och mycket annat. Dessa är funktioner skapade för fredssamhället, men med avgörande betydelse om vi kommer i krig.

Totalförsvarets organisation är inte statisk. Den förändras i takt med samhällsutvecklingen. Kontinuerligt ombildas befintliga funktioner och nya tillkommer. Som exempel härpå kan nämnas att inlemmandet av kommunerna i totalförsvarfsorganisationen nu pågår och att ett flertal centrala totalförsvarfsmyndigheter under 1967 ombildats.

I SÅVÄL FRED SOM KRIG

En vägledande princip för vårt totalförsvaret är att var och en, som har ansvar för en viss verksamhet i fredssamhället, skall ha ansvar för denna verksamhet också i krig. Härigenom säkerställer vi en smidig övergång från fredssamhället till krigssamhället. På detta sätt har också ansvaret för totalförsvarets verksamhet förankrats

● ● I vidaste bemärkelse utgör totalförsvaret hela det samlade svenska samhället sedan det organiserats för krig, ett samhälle som måste ta varje man och kvinna och alla sina materiella resurser i anspråk för att lösa uppgiften att försvara vår frihet och vårt oberoende, skriver departementsrådet LARS R LJUNGGREN i den här artikeln. ● Departementsrådet Ljunggren är chef för den avdelning inom försvarsdepartementet som har till uppgift att sköta samordningen mellan totalförsvarets olika grenar. ● ● ●



i hela statsförvaltningen och även i den kommunala förvaltningen.

Vi tror att detta system — tillsammans med vår allmänna värnplikt och vår civilförsvarspflicht — ger en helt annan tyngd åt den fredsbevarande effekten, som ju måste vara totalförsvarets främsta mål. En helt annan tyngd än vad man skulle få ut av en exklusiv försvarsorganisation som sköttes av experter och till vilken svenska folket bara bidrog skattevägen.

Ett bevis på riktigheten i denna tes är det levande försvarsintresse som kommer till uttryck genom våra frivilligorganisationer inom de viktigaste områdena av vårt totalförsvar. Dessa organisationer skapar intresse för vårt försvar hos många och ger många män och kvinnor utbildning, så att de kan fylla en uppgift inom totalförsvaret i krig.

SAMORDNINGSKRAV

Dagens samhälle är komplicerat — och än värre kommer det att bli. Åtgärder på ett samhällsområde berör oftast flera andra. Krav på ökad planering och samordning ställs. Dessa förhållanden gäller även totalförsvaret, som ju i hög grad ingriper i skilda samhällsområden.

Samordningen i fred syftar härvid främst till att fördela resurserna mellan de skilda områdena inom totalförsvaret så, att ingen länk i kedjan blir svagare

än den andra. Utvecklingen inom totalförsvaret har drivit fram särskilda åtgärder för att tillgodose detta behov av samordning. Inom regeringen ligger ansvaret här för på försvarsministern i fred. Denne har alltså två uppgifter: dels är han målsman för det militära försvaret, civilförsvaret och det psykologiska försvaret, dels svarar han för att samordning sker mellan skilda åtgärder inom totalförsvarets olika delar.

Försvarsrådet, som har statsministern som ordförande, utgör ett kontaktorgan mellan regering och centrala totalförsvarsmyndigheter. Vid dess sammanträden redovisas och diskuteras olika aktuella totalförsvarsproblem.

DEN CENTRALA NIVÅN

Ett annat organ med samordningsuppgift är totalförsvarets chefsnämnd. I nämnden ingår cheferna för våra viktigaste totalförsvarsmyndigheter. Ordförande i nämnden är nu överbefälhavaren. Samordningen avser här problem på central nivå mellan de olika totalförsvarsmyndigheterna. Såväl försvarsrådet som chefsnämnden har regelbundna sammanträden och har sökt skapa en fast rutin för sin verksamhet.

I krig blir samordningsproblemen av annan karaktär. Det gäller då att samordna krigsansträngningarna så, att tillgängliga resurser utnyttjas på effektivast möj-

liga sätt. Problemen fordrar ofta en snabb lösning och därför är samordningsorganen av typen försvarsråd och chefsnämnd icke lämpliga. Deras verksamhet upphör därför vid krig. Huvudansvaret för samordningen av krigsansträngningarna ligger då på statsministern som övertar ansvaret från försvarsministern.

BEREDSKAPEN AVGÖR

Det räcker inte bara att ha ett väl byggt totalförsvar med en omfattande organisation och stora resurser. Dess beredskap är av avgörande betydelse om det skall ha en fredsbevarande effekt. Vi har ju inte möjlighet att, som stormakterna, ha stora väpnade styrkor ständigt stående stridsberedda. Vi bygger vårt militära försvar på en hempermitterad krigsmakt, som har möjlighet att snabbt mobilisera. Även de civila delarna av totalförsvaret måste snabbt kunna höja sin beredskap och övergå till krigsorganisation. Det är härvid viktigt att få en jämn höjning inom alla delar av totalförsvaret, så att ingen gren kommer på efterkälken och äventyrar totalförsvarets samlade effekt.

I vidaste bemärkelse utgör alltså totalförsvaret idag hela det samlade svenska samhället, sedan det organiserats för krig. Ett samhälle som måste ta *varje* man och kvinna och *alla* sina materiella resurser i anspråk för att lösa uppgiften att försvara vår frihet och vårt oberoende. ■

Totalförsvaret inbegriper:

**Varje man och kvinna
och
alla materiella resurser**

●● Krigsmaktens lärlingsutredning har till chefen för försvarsdepartementet överlämnat ett betänkande om yrkesutbildningen vid krigsmaktens industrier och verkstäder. Uppdraget har avsett utbildning av yrkesarbetare – således inte militär och civilmilitär personal vid krigsmakten. ●●●

Utredningsförslag om gemensam utbildning för militära och civila flygmekaniker

Utredningens arbete planerades från början på sådant sätt, att ett förslag beträffande lärlingsutbildningen vid krigsmakten skulle kunna läggas fram i anslutning till ett riksdagsbeslut, grundat på förslag rörande den framtida yrkesutbildningen. Något sådant beslut föreligger ännu inte. Utredningen har trots detta funnit övervägande skäl tala för att nu lägga fram sitt betänkande.

OLIKA UTBILDNINGSPLATSER

Inom krigsmakten finns yrkesskoleutbildning anordnad vid Södermanlands regemente i Strängnäs, Ostrkustens örlogsbas, Flygförvaltningens verkstadsskola i Västerås, Centrala flygverkstaden i Malmslätt och Centrala flygverkstaden i Arboga. Till yrkesskoleutbildningen vid krigsmakten har utredningen också räknat utbildningen vid Försvarets Fabriksverks industrier, Karlskronavarvet AB och AB Teleunderhåll i Växjö.

Yrkesskoleutbildningen vid krigsmakten avser i första hand de tekniska yrkesområdena. De yrkeslinjer som finns representerade är fordonsmekaniker, elinstallatörer, flygmontörer, telemontörer, telereparatörer och verkstadsmekaniker. Det totala antalet elever i yrkesskoleutbildningen uppgick under läsåret 1964/65 till ca 435.

● Antalet elever som slutfört sin utbildning vid krigsmaktens yrkesskoleutbildning har de senaste åren uppgått till mellan 140 och 150. Den yrkesskoleutbildning som hittills bedrivits täcker således inte fullt hälften av rekryteringsbehovet.

Lärlingsutredningen har föreslagit att nuvarande yrkesskoleutbildning vid krigsmakten inordnas i det allmänna yrkesskoleväsendet.

FLYGMETANIKERUTBILDNINGEN

Utredningen har funnit anledning att sär-

skilt behandla frågan om utbildning av flygmekaniker. Utbildningen av denna yrkeskategori bedrivs för närvarande dels vid flygvapnet, dels inom det allmänna yrkesskoleväsendet.

Det årliga behovet av flygmekaniker uppgår enligt uppgift för närvarande inom civilflyget till 50 och inom krigsmakten till 135. Utbildningsresurserna för den civila luftfartens del har hittills varit begränsade.

Lärlingsutredningen för fram ett förslag till gemensam utbildning av flygmekaniker för såväl den civila luftfartens som för krigsmaktens behov. I utbildningen ingår även värnpliktstjänstgöring. Förslaget har på uppdrag av skolöverstyrelsen och flygförvaltningen utarbetats av Aeroconsult AB.

TVÅÅRIG SKOLGÅNG

Förslaget innebär i korthet att utbildningen av flygmekaniker anordnas som en tvåårig flygmekanikerskola. Till flygmekanikerutbildningen rekryteras ungdomar som genomgått årskurs 1 för fordonsmekaniker. Sistnämnda utbildning anordnas på många ställen i landet och rekryteringsunderlaget beräknas därför få stor bredd. Uttagning av eleverna föreslås ske genom en särskild nämnd, som även skall svara för en rättvis fördelning av eleverna mellan det civila och militära flyget.

Under det första året av flygmekanikerutbildningen anordnas utbildningen enligt förslaget centralt vid en eller eventuellt ett par centrala verkstadsskolor. Eleverna genomgår under detta år grundläggande praktisk och teoretisk yrkesutbildning. Årsbehovet av flygmekaniker ställer krav på en utbildningskapacitet om 75–150 elever. Med hänsyn till att eleverna rekryteras från hela landet krävs inackorderingsmöjligheter vid skolan. Förslag lämnas av utredningen att utnyttja de lokaler som för närvarande används

av flygförvaltningens verkstadsskola i Västerås för ändamålet. Skolan har förutom utbildningsutrymmen även tillgång till elevhem med plats för omkring 80–110 elever. Utbildningen kan påbörjas hösten 1968.

Utbildningen under årskurs 2 föreslås ske i samband med värnpliktstjänstgöring vid flygvapnet och eventuellt vid arméns och marinens helikopterförband. Förslaget innebär att värnpliktstjänstgöringen påbörjas omedelbart efter årskurs 1 av flygmekanikerutbildningen. Inskrivningen av dessa värnpliktiga måste därför ske i särskild ordning.

MEST PRAKTIK

Läroplanen för årskurs 2 omfattar huvudsakligen praktiska tillämpningar ifråga om klargörings-, service- och tillsynsarbeten i samband med flygtjänst. Teoriundervisningen under årskurserna syftar till att ge eleverna detaljkunskaper om en flygplantyp i vad avser konstruktion, uppbyggnad och funktion.

Elever som efter avslutad värnpliktstjänstgöring går till civilflyget genomgår enligt förslaget färdigutbildning under två till tre månader som regel vid det företag, där de sedan anställs.

□ Den nu föreslagna utbildningsgången för flygmekaniker har utredningen funnit ändamålsenlig inte minst därigenom, att den utan att inkräkta på någondera av utbildningarna utgör en kombination av yrkesskoleutbildning och värnpliktsutbildning. Utredningen anser, att kvalificerad yrkesutbildning under värnpliktstjänstgöring även i andra fall bör kunna tillgodoräknas som del av yrkesskoleutbildningen och att ett samarbete i denna fråga bör inledas mellan skolöverstyrelsen och försvarsgrenscheferna. Som ett exempel på ytterligare en utbildningslinje där en sådan kombination kan vara möjlig har utredningen framhållit fordonsmekaniker. ■

J-G Jardal

Flygvapnets helikopterräddningstjänst har haft en bråd vinter. Stormar och hård kyla har hårt drabbat den mindre civila båttrafiken — speciellt på Östersjön. Ideliga brandkårsutryckningar till nödställda haverister har gjorts. Nedan (sid 25–26) ett axplock bland lyckade insatser.

BRA GJORT... IGEN

På morgonen fredagen den 12 januari sände det västtyska fartyget "Mercur" av Hamburg ut nödsignaler i Östersjön på en position ca 65 km nordväst Visby. "Mercur", som hade trälast och var på väg från Sundsvall till England, hade dessförinnan kämpat i ca 24 tim mot grov sjö och kraftig isbeläggning.

Nödsignalerna uppfattades av kustradiostationerna i området, vilka vidarebefordrade nödanropet till centrala flygtrafikledningen, Cefyl — på flygstaben i Stockholm. Helikopter "H 96", stationerad på F11, larmades och lyfte mot

F 8

den sist uppgivna positionen kl 08.29. Väl framme vid denna position fann helikoptern dock inget fartyg. Lut febrilt sökande började. Haveristens läge kunde ej ha varit det angivna. Även fartyg inom området och kustradiostationerna försökte genom radiopjeling fastställa det exakta läget.

När bränslet började bli kritiskt för "H 96" siktades "Mercur" äntligen bland snöbyarna. Klockan var då 11.10 och helikoptern gjorde sig omedelbart redo att vimscha upp "Mercur's" besättning på sju man. I detta ögonblick återfanns "Mercur" även av den S 32 Lansens från F11 som också deltog i sökandet. Klockan 11.20, alltså på endast 10 min, var fem man av haveristens besättning bärgade av helikoptern. Lansensflygplanet, som lag kvar över "bärgningsplatsen" och fotograferade, tjänstgjorde även som transiteringsflygplan mellan Tingstäde radio och "H 96", vilket var nödvändigt pga helikopterns låga höjd vid bärgningen.

En kort palaver uppstod när räddningsselen för sjätte gången sänktes ned, ry ingen ytterligare ville "stiga in" i den. På fråga meddelade Tingstäde radio att kaptenen och styrmannen beslutat sig för att stanna kvar på haveristen och invänta den räddningskryssare och bogserare som sänts ut.



foto: rolf ericsson

"H 96" fick så klartecken att lämna "Mercur" och satte kurs mot Visby med fem glada men trötta tyska sjömän ombord. Klockan 11.45 landade helikoptern i Visby och räddningsarbetet för deras del troddes därmed avslutat. Men under återflygningen till Nyköping, efter tankning, fick helikoptern åter rycka in. Denna gång för att "leda" räddningskryssaren "A. E. Appelberg" till radarkontakt med haveristen, som redan drivit tre distansminuter. Under tiden innan räddningskryssaren nådde fram till "Mercur" låg det finländska fartyget "Finnhansa" hos "Mercur" beredd att ge assistans om så skulle behövas. Under eftermiddagens lopp nådde även bogseraren "Ajax" fram och tog "Mercur" på släp mot Kappelhamnsviken på Gotland, vilken nåddes sent på fredagskvällen.

Strax efter 14.30 var "H 96" åter hemma på F11 och besättningen kunde pusta ut. Besättningen på "H 96", som med stor skicklighet genomförde räddningsaktionen under svåra yttre betingelser som grov sjö, snöbyar med dålig sikt samt vind ca 20–25 m/sek bestod av kapten *Hans Frisk*, 1:e fältflygare *Robert Sjöholm*, fanjunkare *Arne Lindblom* samt 1:e flygtekniker *Bo Gustafsson*, samtliga tillhörande F8. ■

Hans Andersson

Besättningen på "Helge 96" mottas på plattan av fotografernas uppmärksamhet. Från vänster gånger: kapten *HANS FRISK*, förste fältflygare *ROBERT SJÖHOLM*, förste flygtekniker *BO GUSTAVSSON*, och fanjunkare *ARNE LINDBLOM*.

BONN TACKAR

Västtyska regeringen har genom sin ambassad i Stockholm till överbefälhavaren officiellt framfört ett tack för den väl genomförda räddningen av besättningen på lastfartyget "Hinrich Quast" den 29 december. ÖB har vidarebefordrat skrivelsen till chelen för flygvapnet.

"Hinrich Quast" hade åtta mans besättning och gick på grund norr om Åland. Läget var kritiskt. En helikopter från Svea flygkår, F8 Barkarby, lyckades trots svår storm och dålig sikt rädda alla ombordvarande.

Besättningen på helikoptern utgjordes av fanjunkarna *Olof Arbin*, *Edgar Söderman* och *Ragnar Bengtsson* samt 1:e flygtekniker *Erik Sjöstedt*. ■

I SISTA SEKUNDEN

— Brottsjoarna slog redan in över styrhytten, där besättningen krampaktigt höll sig fast medan fartyget obevekligt skruvades ned mellan bränningarna. "Caddy" låg hjälplös och slog med bredsidan mot havet.

● Dramatiken talar sitt entydiga språk i fanjunkare Harry Frodés, F8, dagbok från räddningen av en besättning på fyra man från grundstörta svenska kusttankern "Caddy" den 9 september förra året.

Fanjunkare Frodés dagbok berättar:

— Vi låg, med en timmes startberedskap, i Visby med vår Verrohelikopter, hkp 4. Besättningen bestod, förutom av mig själv, av andre-föraren fanjunkare Eddie Söderman, navigatören fanjunkare Arne Lindblom och färdmekanikern, förste flygtekniker Erik Sjöstedt.

— Vid 5-tiden på morgonen den 9 september kom larm till förläggningen. Det var Cefyl, centrala flygtrafikledningens i Stockholm, som telefonlarmade om att kusttankern "Caddy" gått på grund några distansminuter nordost om Kråkelund på Smålandskusten.



foto: rolf hellén



foto: eddie söderman

● — Redan efter en halvtimme var vi på väg. Halvvägs till smålandskusten tvangs vi flyga på 10–15 m höjd över vattenytan pga lågtgående moln och regnskurar. Vinden ökade efter hand till 20 m/sek i byarna, och sjöhävningen blev allt våldsammare.

— Decca-navigeringen gick perfekt. I en svag högersväng susade vi in över de yttre skären nordost om Kråkelund, och med ens hamnade vi rakt över fartyget. Vi hade då flugit i ca en halvtimme.

— Nu var vi ute i sista minuten, för som nämndes i början slog brottsjoarna redan in över styrhytten och besättningen. Och fartyget skruvades obevekligt ned mellan bränningarna...

● — Uppvinschningen av de fyra nödställda gick lyckligtvis snabbt. De förstod

att rätt använda räddningsselen. Selen om ryggen, kroken framför ansiktet och armarna nedåt vid upphissandet. Vår navigatör, fanjunkare Lindblom, behövde därför aldrig skickas ned för att assistera. Under anflygningen hade han för säkerhets skull krängt på sig isolerdräkten.

— Helikopterns hovring över fartyget innebar vissa svårigheter. Den måste nämligen dirigeras av färdmekanikern, eftersom fasta hållpunkter inte gick att få från förarplats i det "grötiga" vädret. Den pendlande fartygsmasten sökte speksa oss...

— Klockan 6.30, 1½ timme efter det larm gått, sattes den räddade kvartetten av i Oskarshamn, där de fick vard och inkvartering! ■

T h: Räddningshelikopterns besättning, som hitills bestått av fyra man, har nu på försök kompletterats med en femte — en ytberägningsman. Hans uppgift är att vara nödställda behjälpliga vid uppvinschningen från tex en båt i stark sjöhävning till den hovrande helikoptern ovanför. Han är därför utrustad med vådräkt — en slags grodmansutrustning. Torrdräkt finns också. □
T v: I helikoptern finns en andningsapparat (AGA-revivalator), som gör den konstgjorda andningen lättare och säkrare. Revivalatorn finns också som standard i FV:s ambulanser.



foto: rolf hellén

NY MALMENMÄSS

F3:s gamla kulturhistoriskt intressanta officersmäss har som bekant skattat åt förgångelsen. Den härjades en tidig novembermorgon 1966 av eld och ödelades.

Sedan dess har F3:s officerare med vederlikar inte haft tillgång till någon mässlokal. Strax före årsskiftet 1967/68 kunde dock flottiljen inviga en provisoriskt iordningställd officersmäss. Även denna mässbyggnad är av äldre datum. Dock inte så

F 3

MUSEISTORK

Ytterligare en lucka i de flyghistoriska samlingarna i Linköping har nu fyllts. Man har nämligen lyckats förvärva en S 14, Fieseler Storch.

Den tyske konstflygaren *Gerhard Fieseler* startade 1930 i Tyskland en fabrik för tillverkning av flygplan framför allt lämpade för konstflygning, dåtida benämning på avancerad flygning. Hans stora fullträff blev Fieseler Fi — 156 Storch. Ett i och för sig helt obetydligt litet plan som sedermera under andra världskriget på sitt sätt kom att göra mycket stora insatser. Det användes med stor framgång bl a som sambandsflygplan, då det kunde landa snart sagt var som helst. Ett dåtida STOL-flygplan! Högsta farten var ca 175 km/tim och den lägsta 52 km/tim, vilket innebar att det vid vissa vindförhållanden kunde landa på endast 15 m landningssträcka.

Även i svenska flygvapnet har "Storken" använts med framgång som ett då-

gamal som den brunna, som året efter branden skulle ha fyllt 100 år.

Den nu i bruk tagna byggnaden uppfördes 1895. Det är en gulmålad träbyggnad som ursprungligen var regementskansli för Första Livgrenadjärregementet, och inrymde då ordersal, regementsexpedition samt några bostadsrum för regementsofficerare. Ordersalen är rikt utsmyckad med bl a tak- och väggmålningar. På södra väggen kan man läsa "Till minne av kamrater som i fält dött för fäderneslandet — Den tappres minne det blifver". På denna vägg kan man även läsa namnen på stupade officerare med början från år 1632 och Lützen.

När flygvapnet övertog hela etablissemmentet, använde 3:e flygkåren denna byggnad som kanslihus från november 1926. Under senare år har byggnaden hyst lektionsalar, briefingsal samt bibliotek med lärum.

Nu har alltså en omdisponering skett av den gamla byggnaden — till officersmäss. Den vackert utsmyckade ordersalen har blivit sällskapsrum. Då mycket litet av den gamla mässens möblemang kunde räddas vid branden, har man fått installera nya, moderna möbler.

F3 har åter fått en trevlig och ombonad officersmäss, vilket naturligtvis flottiljens officerare verkligen gläder sig åt. ■

HÄNT VID FLOTTILJERNA

tida kortstart- och landningsflygplan. I flygvapnet användes S 14 för viss taktisk närspaning, artillerieldledning, sambands- och fjällräddningstjänst.

Två S 14 kom i flygvapnets tjänst på F3 år 1938. År 1940 köptes 6 "Storkar" och 1943 ytterligare 18, vilka fördelades på ett flertal flottiljer.

"Storkarna" var i svensk tjänst till år 1961, då de sista såldes. Bl a hamnade då åtta i Österrike. Man har varit mycket angelägen att skaffa tillbaka ett exemplar och har därför sökt på många håll, kanske främst i Österrike. Genom speciella kontakter i Wien har man nu lyckats förvärva en "Stork" — med delar från f d svenska plan. Men naturligtvis återstår mycket innan man fått dessa delar monterade till en hel maskin och i visbart skick.

ningen var till en början kanske litet ansträngt glättig. Prov av den här typen hade ju icke utförts av annan än säkerhetsmaterielofficeren, löjtnant *Tegnbed*. Denne ledde övningen och han talade sig varm för isolerdräktens alla fördelar.

Efter de första badandes positiva kommentarer blev stämningen rent av förväntansfull och man kastade sig i vattnet i den på förhand uppgjorda turordningen utan några longörer. Några fördrev vintretiden med att jumpa på isflaken vid stranden. Deltagarna var minst lika förtjusta som åskådarna — av glädjerjuten att döma.

Resultatet av övningen var synnerligen positivt. Förtroendet för isolerdräkten blev för den flygande personalen 100-procentigt. Kylan kändes bara i händerna och i huvudet (alla fick doppa huvudet under vattnet), men så användes varken skyddshandskar eller huvudbonad under denna övning! — Givetvis kommer de till användning under verkliga förhållanden. ■

SLÄNGDA TITLAR

På F10 har man slängt titlarna! I stället sker redovisning efter F10:s kontoplan. C F10, överste *Kjell Rasmussen*, har fått alla resurser samlade i ett klumpanslag, med ekonomisk frihet inom denna ram.

Vid en budgetgenomgång redovisar ekonomichefen budgetutfallet per 1 januari. Övriga medarbetare är planeringschef, personalchef, cheferna för produktionen, dvs flyg-, bas- och strilchefer samt cheferna för stödfunktionerna, flottiljingenjören och flottiljintendenten.

ADB-behandlad information lämnas varje månad. Varje ansvarsområdeschef har långtgående bemyndiganden och helt delegerat ansvar för sin budget. Ansvaret ligger där kostnaderna uppstår och pengarna förbrukas!

FV-Nytt avser i ett kommande nr att berätta mer om detta ekonomisystem som nu införs och där F10 är försöksförband för flygvapnet. ■

NT-ÖD-PRIS

Till 1967 års Brävallaflygare har valts förste fältflygare *Ake Bergvall*. Bergvall tilldelades det av Norrköpings Tidningar uppsatta priset.

Enligt juryns uttalande fick han det för skicklighet som pilot och instruktör, för utmärkt föredöme och personlig stil. Priset överlämnades enligt tradition vid flottiljens julfest. Vid julfesten medverkade som gäststartister Monica Zetterlund, Lasse Lönndahl och Bengt Hallberg. ■

TRIVSAM BADDRÄKT

Utomhusbadandet 1967 avslutades för F4:s vidkommande fredagen den 8 december med att all flygande personal fick hoppa i Storsjöns svala böljor i Västbyviken i det vällovliga syftet att prova isolerdräkterna — såväl beträffande täthet som värmeisolerande förmåga.

Vattentemperaturen var nollgradig. Is kantade stränderna och temperaturen i luften var —15°. Eftersom vindstilla rådde, var de yttre omständigheterna ganska gynnsamma. Sedan en

F 4

stor brasa tänts på strandkanten var det dags att sätta igång. I hoppet skedde från båtbyggans yttre del, där det var isfritt och vattendjupet kring två meter. Varje man hade en livbåt med sig, som man efter ihoppet skulle blåsa upp och använda för transporten in till stranden. Ström-

var det dags att sätta igång. I hoppet skedde från båtbyggans yttre del, där det var isfritt och vattendjupet kring två meter. Varje man hade en livbåt med sig, som man efter ihoppet skulle blåsa upp och använda för transporten in till stranden. Ström-

F 13

FRIA VILJANS MÄN

— Det är mycket glädjande för oss att flygfältsingenjörerna sedan tio år har en egen förening, sade överste Dick Stenberg, Milo O, i samband med en veckoslutskurs för dessa på F11. Samtliga gör det av egen fri vilja. Glädjande är också att så många, över hundratalet, kommit med. På kurser av detta slag får deltagarna gå igenom senaste nytt ifråga om utbyggnader av krigsbaser. Varje baschef får träffa sina ingenjörer och med dem diskutera eventuella problem och göra en genomgång av läget på basen.

— Dessutom hålls krigsspel för ingenjörer placerade vid staber. Jag anser dessa tvådagarskurser vara av stor vikt. Vi har att göra med värnpliktiga ingenjörer med mycket hög utbildning och kunskap. Det behövs en hög beredskap. Det får ingenjörerna med denna vidareutbyggnad av sina kunskaper, slutade överste Stenberg.

Själv anser flygfältsingenjörerna, att dessa tvådagarskurser är av stort värde som förberedelse för deras verksamhet i krigsbefattning och att de utgör en lämplig form för befälsutbildning. ■

F 11

I SÖDERHAMN

Representanter för kommunblocket Söderhamn, Söderala, Norrala och Skog, företrädare för de fyra demokratiska partierna, riksdagsmän samt chefredaktörer för den lokala pressen i Gävleborgs län besökte F15 den

F 15

20 oktober 1967 efter inbjudan av flottiljchefen. I besöket ingick bl a en flygtur med Hkp 4. På bilden går riksdagsman J. Eriksson, Bäckmora, ombord under överinseende av flottiljchefen överste Lampell.



foto: John Forsell

● Flottilmästare 1967 i raketskjutning, bombfällning och navigering har korats vid F15. Mästare blev: fältflygare 1:a graden Egrell, fältflygare 1:a graden Forsberg och 1:e flygnavigatör Hagberg. ■

SOM EN RAKET...

Den 20 november i fjol samlades flygplan och förare från samtliga jaktförband (utom F9) på F18. Det skulle handla om raketskjutning — generalmajor Folke Ramströms vandringpris 1967.

Tävlingens bestämmelserna var nya för året och innebar enskild skjutning med fyra raketer per flygplan, där de tre bästa raketerna per skytt räknades. Underskreds säkerhetslandandet eller blev dykvinkeln större än 15° underkändes raketen.

○ ○ ○ Tävlingsdagen inleddes med dåligt väder — precis enligt meteorologens förutsägelse. Men redan vid 11-tiden hade vädret blivit så bra, att tävlingen kunde sätta igång. Under första delen av tävlingen var det dock ganska kytigt, vilket främst drabbade de annars så framgångsrika 32 B-förarna.

Sedan förstamännen i varje lag hade skjutit var ställningen, att F13 (löjtnant Karlberg) ledde med medelfel 5,3 m före F16, F10 och F18. — Vädret blev allt bättre och snart rådde idealiska skjutförhållanden. Den slutliga uppgörelsen emotsågs med spänning både på Tullinge-basen och vid Askömåler.

När den andra omgången började visade 32 B-förarna, att de ingalunda gett

F 18

KONFERENS I RÄTTVIK

I mitten av januari samlades flygvapnets frivilligassistenter och frivilligofficerare till en tvådagarskonferens i Rättvik. Konferensledare var chefen för flygstabens sektion 2, överste Hans Neij, och till sin hjälp hade han personalen vid FS/U frivilligdetalj, fru Ruth Bille samt kaptenerna Anders Grönberger och Gösta Göthlund. FVRF representerades av sin förbundssekreterare, kapten Folke Evinsson.

□ Programmet började med att frivilligofficerarna orienterade om erfarenheterna från sina flottiljer. Genomgående tema för dessa orienteringar var svårigheterna att rekrytera frivilligpersonal — främst beroende på konkurrens från andra — alltmer ökande, fritidsaktiviteter. En, kanske överdriven, pessimism beträffande resultaten av utsända förfrågningar för att rekrytera värnpliktiga kunde även förmärkas. Man hade skickat ut material till hundratals värnpliktiga men bara fått några tiotal svar. Detta kan kanske tyckas nedslående. Men om varje sådan aktion ger ett 20-tal svar kan det i praktiken innebära, att närmare 400 nya värnpliktiga tillförs vår frivilligutbildning.

Flera talare underströk, att deras erfarenheter visat att de bästa rekryteringsresultaten nås genom föreningarna — givetvis med allt tänkbart bistånd från flot-

upp kampen. Fältflygare Wallo, F4 och fältflygare Strandfors, F12 gick upp till individuell ledning med utmärkta 4,1 resp 4,4 m medelfel. Men 35-förarna låg ganska tätt i hälarerna, vilket p g a jämnheten medförde att lagtävlingen kom att bli en ren intern uppgörelse mellan 35-flottiljerna.

Som sista skytt körde fältflygare Andersson, F13 ut till start. För att F13 skulle vinna lagtävlingen måste Andersson skjuta bättre än 7,6 m medelfel. Sköt han sämre, betydde det omskjutning mellan fyra lag! Men fältflygare Andersson satte en effektiv punkt för alla spekulationer. Frågetecknen rätades ut till utropstecken! Med 1,6+0+2,6 m fel på raketerna erhöll han fantastiska 1,4 m medelfel. Fältflygare Anderssons prestation betydde inte "bara" en solklar lagseger för F13; även den individuella förstaplatsen var vikt. ■

Fors

RESULTAT:

Lag	Medelfel
F13	3,35 m
F16	6,95 m
F18	7,35 m
F1	7,40 m
Namn	Medelfel
1. fältflygare Andersson, F13	1,4 m
2. fältflygare Wallo, F4	4,1 m
Fältflygare 1. gr Strandfors, F12	4,4 m
Löjtnant Karlberg, F13	5,3 m

tiljerna. Inte minst gäller det de praktiska detaljerna som utskrift och mångfaldigande av upprop m m.

□ Ett resultatrikt samarbete med såväl FBU-föreningar som hemvärnet anmälles från några håll. Detta kan vara värt beaktande och efterföljd från — kanske främst — de mindre föreningarnas sida.

En stor del av konferenstiden anslags till grupparbeten. Bl a kommer det föråldrade och omständliga systemet för distribution av nummerkort för värnpliktiga, lämpliga för frivilligutbildning, att förenklas.

□ Ett annat grupparbete innebar förslag till ny rekryteringsfolder för värnpliktiga och ungdom. Resultatet blev ett gott underlag att arbeta vidare med för de experter, som FVRF avser att anlita för att få ut nya foldrar till höstens rekryteringsdrive. Att nya foldrar inte framställts tidigare beror på avvaktan på "VK 66" betänkande — för att få foldrarna så aktuella som möjligt.

I sitt avslutningsanförande hoppades överste Neij bl a, att den här konferensen liksom den föregående hade understrukit den stora betydelse CFV tillmäter frivilligverksamheten inom flygvapnet — framför allt i den tillspetsade försvarssituationen av idag. ■

ATT GÅ I MÅL

Den 9 januari inföll en avskedets bitterljuva stund på F 21. Då lämnade nämligen, kl 12.10, den sista operativt flygdugliga S 29 C Tunnan flottiljen, efter lång

F 21

och väl vitsordad tjänst. Finalpilot på S 29:an var flygdirektören *Bo Norén* som vinkades i väg av flottiljens mannar och lokaltidningarnas representanter. Färden gick till Malmslätt, där flygplanet skall ingå i målflyggruppen. ■

BETYDANDE INSATS

Vid Kungl. Krigsvetenskapsakademiens 171:a årshögtid som utligen firades i Armémusei stora sal utdelade H. M. Konungen belöningar ur Lars och Astrid Albergers fond för stödjande av Sveriges försvar. Fonden disponeras för utdelning av belöningar till svenska män och kvinnor som gjort betydande insatser för Sveriges försvar.



Årets belöningar fördelades på fem personer. Bland dessa var majoren vid flygvapnet *Sven Kamsén*, som tilldelades Krigsvetenskapsakademiens medalj samt

FS

2.500 kr. Motiveringen var att "Kamsén, som chef för provgruppen vid F13, på ett avgörande sätt bidragit till att J 35 Draken snabbt och effektivt kunde inlemmas i försvaret. Han har löst sina uppgifter på ett inspirerande och skickligt sätt och utfört ett banbrytande och uppoffrande arbete".

Efter genomgången stabskurs vid Militärhögskolan fick Kamsén på hösten 1963 i uppdrag att leda och genomföra taktisk utprovning av J 35 D och senare även J 35 F. Verksamheten syftade till att genom praktiska flygprov klarlägga lämplig flygtaktik för dessa vapensystem. Mot bakgrund av de krav det taktiska uppdraget och samarbetet med bas- och stridsledningssystem ställde skulle taktiska instruktioner och anvisningar utformas. Förarens roll i jaktförsvaret har genom utprovningen praktiskt studerats. Detta har bl a utgjort en viktig grund för framtagning av anvisningar för förarutbildningen, som också varit en av huvuduppgifterna. ■

PERSONAL-INFO ◆ ARBETSTIDSFÖRKORTNING

De arbetslödsbestämmelser som hittills reglerats genom kungligt brev av den 26 oktober 1962 — och som senast antagits i flygvapenorder A 3/67 — har fr o m 29/1 1968 omsatts i ett militärt arbetstidsavtal. Avtalet innefattar den förkortning av arbetstiden från 45 till 42,5 timmar per vecka som ingår i ramöverenskommelsen om 1966–1968 års löner.

För huvuddelen av den personal som har sin arbetstid reglerad genom det militära arbetstidsavtalet innebär avkortningen en minskning av arbetstiden med 2 tim. För vårt arbete innebär förkortningen ökade krav på rationalisering av verksamheten och effektivare utnyttjande av tjänstetiden, då ju arbetsuppgifterna är oförändrade. ■

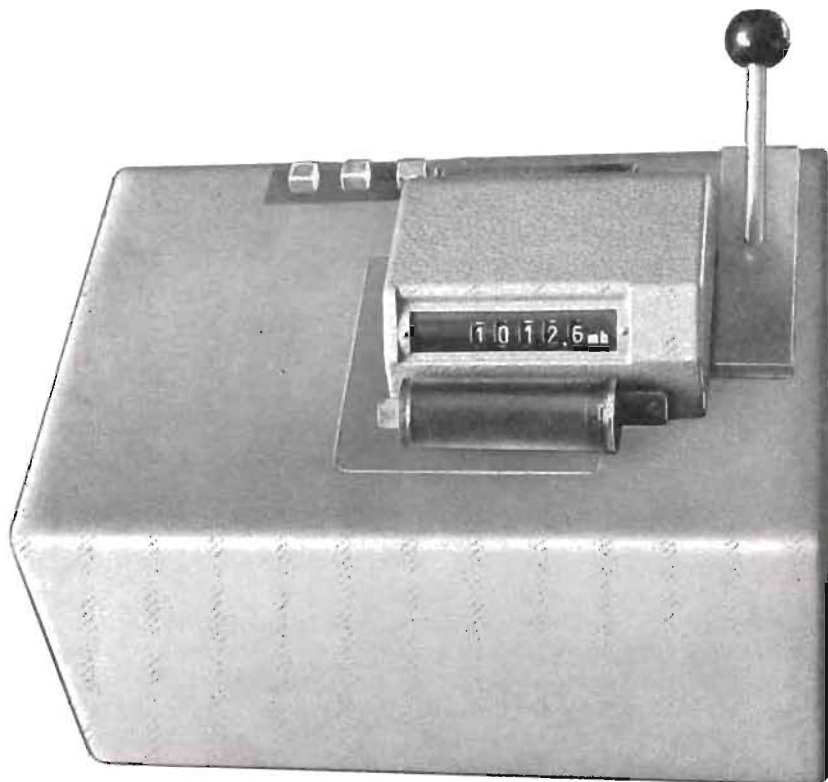
VÄRLDSNYHET

Det instrument — höjdmätaren — som en flygare normalt använder för att bestämma sin höjd över marken, är uppbyggt kring en aneroidbarometer. Denna mäter således lufttrycket. Men då detta avtar med höjden över havet, har instrumentet kunnat graderas direkt i meter. Förutom att lufttrycket ändras med höjden över havet, ändras det med rådande vädersituation. Höjdmätaren i ett flygplan måste således manuellt inställas före landningen, så att 0 meter på höjdmätaren kommer att svara mot det rådande lufttrycket på flygfältets nivå.

Flygplatsens väderstation är ansvarig för att rätt uppgift om lufttrycket vid marken överlämnas till trafikledaren för vidarebefordran till flygplanet. Det är som nämnts synnerligen viktigt, att den information om rådande lufttryck, som flygplanet får, är riktig. Den manuella inställningen av höjdmätaren blir i annat fall felaktig och därmed kommer instrumentet att visa fel flyghöjd — vilket vid

Just denna typ av fel (5 eller 10 mb) kan uppstå vid avläsning av stationsbarometrar och har vid enstaka fall orsakat olyckstillbud. Problemet — som är internationellt — har nu fått en tillfredsställande lösning, genom ett förslag framlagt av meteorolog *Gunnar Ljungstrand*, flygstaben. Idén har sedan utvecklats av *System Paulin AB* i samarbete med flygförvaltningen, och har nu lett fram till en tekniskt god konstruktion.

● Konstruktionen, som bygger på en självreglerande Paulinbarometer, eliminerar den *mänskliga faktorn* vid barometeravläsningen. Detta har åstadkommit genom att den självreglerande barometern styr ett stämplande räkneverk, som med stora tydliga siffror stämplar det rådande tryckvärdet på en för ändamålet avsedd blankett. Vid fel, som spänningsbortfall eller funktionsfel i apparaten, spärras automatiskt möjligheten till avstämpling — varigenom erhållna, avstämplade värden blir korrekta.



inflygning för landning i dåligt väder kan leda till en katastrof. Ett fel i tryck på 10 millibar motsvarar ett höjdfel på ca 80 meter.

Efter bedömning av flygstabens företagsnämnd har meteorolog Ljungstrand tilldelats en belöning på 1.200 kr för sitt förslag. ■

SPÄRAR KANONVÄDER . .

I mitten av oktober förra året påbörjades vid prognoscentralen inom Militära Vädertjänstens Centralorgan (MVC) en försöksperiod med rutinmässigt och systematiskt utnyttjande av satellitbilder.

Detta sker för att under rutintjänstens krav på kontinuitet och driftsäkerhet pröva bildernas värde som integrerande information bland övrigt analys- och prognosunderlag. Hjälpmedel och metoder för mottagning och utvärdering av bilder provades under försommaren 1967, samtidigt som mottagningsanläggningen intrimmades. Samtliga meteorologer och meteorologassistenter vid prognoscentralen utbildades i metodik för mottagning och utvärdering av satellitbilder.

Varje kväll mottas från US Weather Bureau i Washington, D.C., via Tyskland ett kodat fjärrskriftmeddelande innehållande vissa uppgifter angående vädersatelliternas omloppsbanor två dagar efter avsändningsdatum. Dessa informationer

MVC efter kompletterande beräkningar ger upplysning om tidpunkt och longitud för ekvatorpassage samt satellitens fotpunkter varannan minut för banorna inom mottagningsstationens räckvidd.

För att se var en viss satellitbana går över jordytan och därmed vilka områden som avsparas används ett speciellt plottingbord, på vilket fotpunkterna för aktuell bana "prickas in" och sammanbinds.

● För ESSA 6, som är den satellit från vilken bildsignaler f n mottas, är longitudskillnaden mellan två omloppsbanor 28,7 gr. Detta innebär att om satelliten på en viss bana t ex passerar över Stockholm, låg närmast föregående bana 40 mil öster om Moskva och den närmast efterföljande kommer att gå över Färöarna.

Vid mottagning riktas antennen ("kanonen") mot den punkt vid horisonten, där satelliten enligt beräkningarna skall dyka upp. Med hjälp av en hållremsa styrs sedan antennen, så att den följer satelliten under dess passage över himmelvalvet. Programmen för antennens styrning framställs med hjälp av plottingbordet. På dess räckviddsdiagram avläses därvid bägavstånd och bäring till varje minutpunkt på den inlagda banan.

Ur en tabell erhålls sedan elevationen, med bägavstånd och satellitens höjd som ingångsparametrar. Därmed är antennens attrityd för varje minut fastställd och vridningen däremellan interpoleras.

Färdigstansade remsor för banor genom var 5:e longitudgrad vid ekvatorn har framställts. Mottagningen skall startas ett visst antal minuter efter satellitens ekvatorpassage och eftersom tidpunkten för denna anges i det tidigare omnämnda telegrammet kan även tryck-på-knappentidpunkten för aktuellt varv bestämmas.

Exponeringstidpunkten stämplas automatiskt på en remsa hos mottagaren efter en signal från satelliten. Genom att satellitens position för varannan minut är känd och protokollförd kan den exakta

penna. Därmed kan man på ett godtagbart sätt bestämma läget av de enskilda molninformationerna.

Bilderna kan nu användas som jämförelsematerial vid analys av konventionella väderkartor. Därvid sammanställs bilderna från en viss passage till en moln-analys på en kartblankett av samma typ som de på vilka övriga väderinformationer införs. Kartorna blir därigenom jämförbara och kan dessutom studeras samtidigt genom att lägga dem över varandra på ett ljusbord.

Det mottagna bildmaterialet har visat sig vara mycket värdefullt och till stor hjälp då det gäller att fastställa det faktiska väderläget över områden med gles observationsnät, såsom t ex över haven.

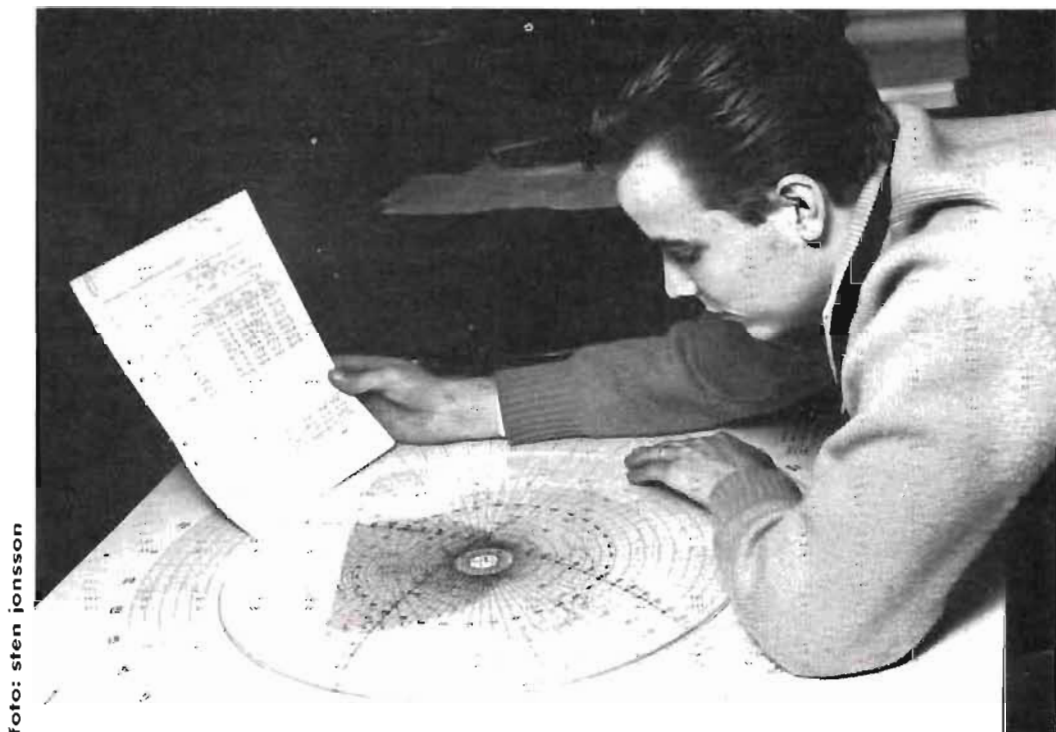


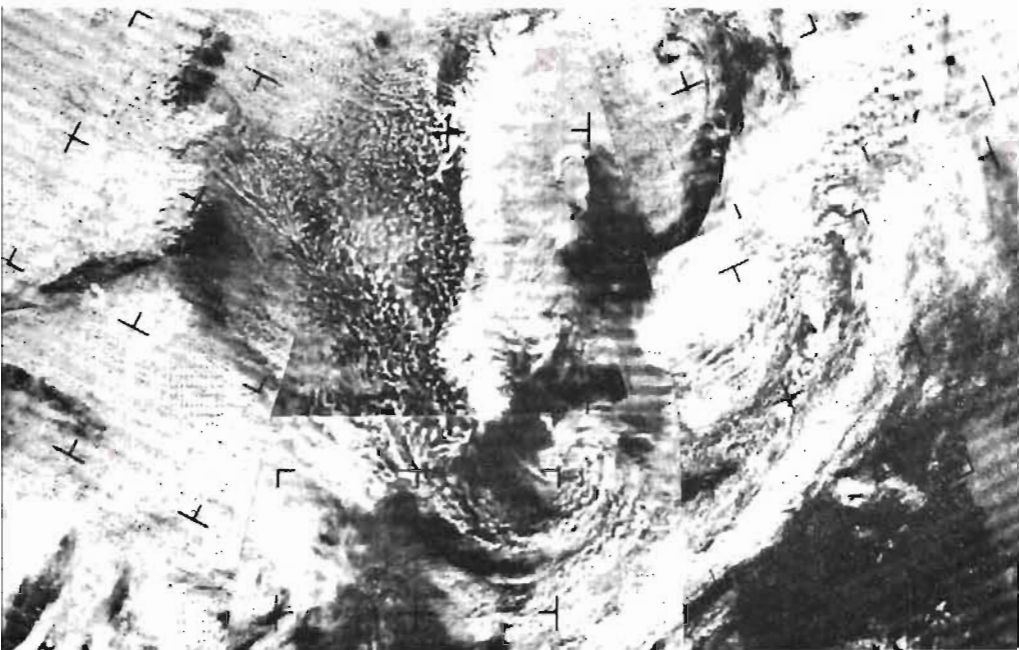
foto: sten jönsson

positionen för bildcentrum bestämmas genom interpolering. Denna utförs i praktiken med hjälp av räknemaskin och tabell.

● Den mottagna bilden är en lodbild, men på grund av jordytans krökning blir bilderna förvrängda nära horisonten — speciellt i hörnen. Denna förvrängning blir naturligtvis större ju högre satelliten går. För att kunna lokalisera molngränsen t ex utan tillgång på referenser i form av landmärken samt för att kunna ta hänsyn till förvrängningen utförs geografisk latitud/longitudrutning (gridning) av bilderna. För varje latitud hos bildcentrum finns beräknade gridnät som projiceras på aktuell bild, varefter lämpligt linjesystem — i regel var 5:e latitud-resp. longitudgrad — fylls i med filt-

● Exakta lägesbestämningar av förekommande vädersystem över Atlanten är avgörande för möjligheterna att förutsäga dessa systems förflyttning och karaktär under kommande dygn. Ett felaktigt utgående ger alltid felprognos hur mycket arbetet som än nedläggs på prognosen. Det kan nämnas, att mellan Nordnorge och Grönland finns bara en fast observationsstation — på ön Jan Mayen — och mellan Norge och Island endast väderskeppet "Polarfront." Motsvarande "obs-täthet" i form av väderskepp råder även mellan Brittiska öarna och Amerikas ostkust. Vädersatelliternas mera detaljerade information från dessa källområden för Sveriges vädersseende är således ingen lyx. ■

BAN



Att hålla ett öga på vädret

● ● Plottingbordet (i v) består av en plexiglasklädd karta över norra halvklotet i polär projektion på vilken ett räckviddsdiagram graderat i båggrader, anbringats med centrum vid mottagningsstationens position. På plottingbordet finns även en rund transparent plottingskiva, vilken är vridbar kring en tapp vid nordpolen på kartan. Det är på plottingskivan, som ovan nämnda markering av banan sker. I praktiken racker det att rita in en enda bana på plottingskivan och sedan vrida denna så att den inprickade banan börjar på den longitud vid ekvatorn, som gäller för aktuell bana.

● Exempel på satellitbildinformation (ovan) — där bilden från tre spänningar den 18-4 1967 klippts ihop ● Nedan: motsvarande molnanalys. Meteorologerna får här upplysningar om vädret bakom den kallfront, som ligger strax norr om de snöklädda Alperna. Havet väster om Norge är täckt av bymoln, som fortsätter i ett band ned över Nordsjön och bildar över Danmark en hogtryckliknande virvel, vilken gav talrika snöbyar vid passagen. Man ser också utbredningen av molngluggar i lä av Sydnorge. I väster ses framkanten av molnsystemet framför en varmfrent över Atlanten ● (T h). Den av flygförvaltningen inköpta materiel för mottagning av TV-bilder från vädersatelliter (en långsamt roterande robotliknande skapelse) installerades i januari 1967 på ett av flygfältetaken till ämbetsbyggnaden Tre Vapen på Annika Gärdet i Stockholm. Mottagaranläggningen, vilken är den första kompletta i Sverige är av fabrikat Rohde & Schwarz med automatisk bildmottagare av fabrikatet Heil. Stationen är framsett för mottagning av bilder från de satelliter, som ingår i TOSS (TIROS Operational Satellite System), vilket är i drift sedan början av 1966 (TIROS — Television and Infrared Observation Satellite). TV-bilderna ger information om den allmänna molnfördelningen och därigenom indirekt om frontsystem och väderzoner. Dessutom erhålls en god översikt över is- och snötäckens utbredning. ● ● ●

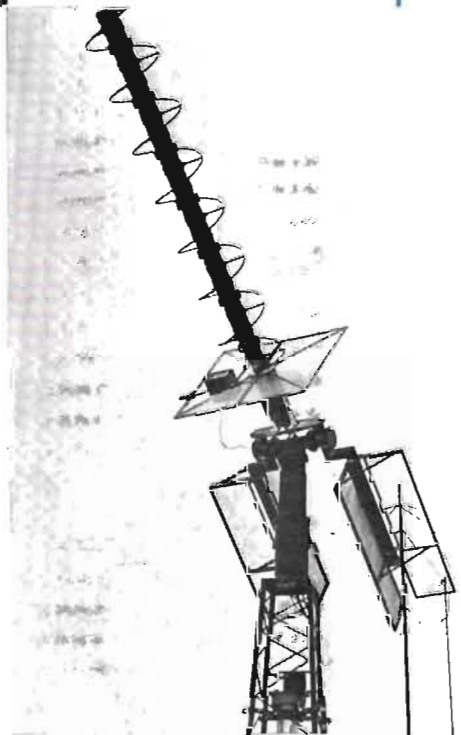


foto: sten jonsson

