

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 vimsa 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 chefen 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-revigator), som gör den konstgjorda andningen lättare och säkrare. Revigatorn 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-PRISET

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 Ö, 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

har att göra med värnpliktiga ingenjörer med mycket hög utbildning och kunskap. Det behövs

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

# F 15

flygtur med Hkp 4. På bilden går riksdagsmannen 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 dem 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 vin-

kades 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 arbetsldsbestämmelser 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. ■

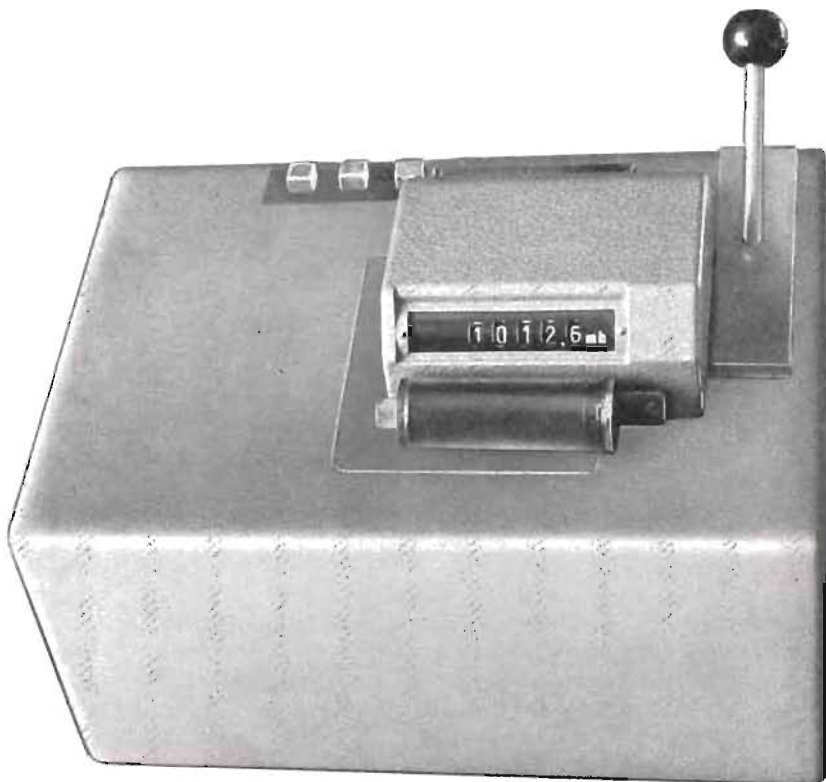
## VÄRLDSNYHET

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. ■