

Årsgoda Elektronikhistoriska Förening
www.aef.se

669



FLYGVAPEN NYTT

NR 2 1966





FLYGVAPEN NYTT

● INNEHÅLL

Ledare: Personalläget	3
Fjällräddningstjänst	4
Nätverksplanering	6
AV-hjälpmedel	10
Filmnytt	11
1940 och beredskapen	12
Från vår läsekrets	16
Misshandlad åldring	17
"... om de' vore vinter jämt ändå!"	18
Hänt vid flottiljerna	21
FV-sport	24
* KONTAKT MED FLYGSAKERHETEN	
Vårt behov av disciplin	27
Anonyma DA	30
Akta huvudet	33
"Bra gjort"	35

- Ansvarig utgivare:
Generalmajor GÖSTA ODQVIST
- Redaktion:
Major EINAR TIBELL
Stabsredaktör LENNART OLANDER
Stabsredaktör JAHN CHARLEVILLE
- Layout:
JAHN CHARLEVILLE



Bidrag
från FV alla personalkategorier välkomna.

Återgivande
av textinnehållet i Flygvapen-Nytt medgives
— källan bör i så fall anges.

Adressen: Telefonnumret:
Flygvapen-Nytt 08/67 95 00
FS/Press anknytning 177
STOCKHOLM 80 (el 774 = Fh⁴)

FORSTA SIDES-BILDEN

Inom den närmaste framtiden blir Sk 60 en vanlig syn på Ljungbyhed. Några flyglärare har redan varit på Malmslätt och flugit in sig på typen.

Foto: I Thuresson



MITTUPPSLAGET

Flygvapnet ställde förom 19/2 to m 2/3 sina helikoptrar till skargårdsbornas förfogande. Det var efter en framställning från länsstyrelsen i Stockholms län som flygvapnet lät upprätta två dagliga helikopterturer i Stockholmsskärgården. Dessa turer var enbart avsedda för transport av ortsbefolkningen och de förnodenheter som normalt transporteras med båt. Flygvapnet tillgodosåg genom dessa turer ett akut hjälpbehov intill dess förbindelserna åter kunde etableras med civila resurser. — Att dessa turer livligt uppskattades av ortsbefolkningen vittnar sakert mittuppslagets bilder och rubrik om.

Foto: O Gellermark

FOTOTÄVLINGEN har — enligt juryns beslut — inlberats i detta nr då motot "Flygvapnet och vintern" ej ansågs fyllt, dessutom var antalet bidrag för litet.

NÄR KOMMER NÄSTA NUMMER?

Nr	Manusstopp	Utgivningsdag	Motto för fototävlingarna
3	26/4	10/6	Skjutning mot markmål
4	1/9	15/10	Flygsäkerhetsutrustning
5	28/10	10/12	Fältmässig övning

Eventuellt extranummer 10/9



Personalläget

Samhällets behov av kvalificerad arbetskraft har ökat. Flygvapnets personal är genom vår tjänsts tekniska karaktär efterfrågad med tanke på dagens samhällsstruktur. Detta ställer stora krav på flygvapnets sätt att rekrytera och förmåga att behålla sin personal.

En utvecklad och ständig vårdnad om personalen är nödvändig för att skapa trivsel och förtroende för vår verksamhet. Vi måste därför föra en konsekvent personalpolitik med respekt för individens krav på förståelse och rättvisa så långt tjänstens natur medger det.

Tjänsten inom flygvapnet måste medge goda levnadsomständigheter och arbetsförhållanden. Vissa faktorer kan vi ej påverka (t ex bostadsmarknaden), men där så är möjligt bör flygvapnet satsa mera på förbättringar. Kraftig underbemanning inom olika tjänsteområden måste undvikas, frågan om trivsammare och ändamålsenligare arbetslokaler och mässar måste redas upp.

Genom den nya tjänstemannalagen med tillhörande avtal har personalorganisationerna fått bättre möjligheter att hävda sina anspråk. Personalens och arbetsgivarens (chefen för flygvapnet) önskemål sammanfaller ofta, vilket innebär att personalen kan få stöd i frågor rörande arbetsförhållanden, löner m m.

Den civila luftfartens expansion drabbar flygvapnet f n mycket hårt. Rekryteringen från flygvapnet sker utan hänsyn. Den personal som söker över från flygvapnet tilltalas av kommande högre löner, relativt låg arbetsbörda och verksamhetens internationella karaktär.

Chefen för flygvapnet har dels vid upprepade tillfällen begärt statsmakternas stöd för att kunna behålla den på krigsflygplan väl utbildade personalen, samtidigt som den civila luftfartens behov tillgodoses genom en annan form för rekrytering — dels begärt att avtalsverket skall pröva flygande personalens lönesituation.

Personalen i flygvapnet är av hög kvalitet. Lojaliteten med yrket och vapnet — idealiteten — är kanske icke lika självklar nu som förr. Detta torde bero på utvecklingen inom hela vårt samhälle och är ett faktum att handla efter.

Följande teser kan dock fortfarande gälla för våra värderingar:

- Vi är alla medlemmar i en gemenskap, där förtroende och kamratskap sätts högt.
- Vårt flygvapen har gott anseende, även internationellt.
- Vårt arbete är intressant och stimulerande genom att det fortlöpande följer med i teknikens utveckling.

Hjälpen kommer från ovan . . .

Fjällräddning innebär åtgärder för att spana efter personer som råkat i nöd i fjällen. När man spanar efter försvunna i fjäll- och vildmarksområden kopplas oftast fjällräddningstjänsten in. Denna sorterar under Polismyndigheten.



Artikelförfattaren:
**GUNNAR "SPOKIS"
ANDERSSON**

Fjällräddningstjänst finns inom Kopparbergs, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län. Ledningen för fjällräddningstjänsten i länet har som högsta myndighet länsstyrelsen, där länspolischefen bestämmer när och hur "fjällräddningen" skall sättas in. Polischefen i respektive polisdistrikt är chef för spaningsområdet och således spaningschef. Han har i regel även en ställföreträdande spaningsledare.

Inom varje fjällområde finns sedan många är garvade och härdade fjällkarlar, nybyggare och samer, som har sitt dagliga uppehälle i fjällområdet. Dessa fjällkarlar är organiserade i patruller med patrullchef, ställföreträdande chef och materielförvaltare samt någon sjukvårdsutbildad i varje patrull. Dessa män bär under uppdragen en orangefärgad parkas, som är deras "uniform" och symbol.

Turisterna har döpt dessa män till "de röda änglarna", kanske mest för deras röda kännetecken. Inom hela vårt fjällområde finns dessutom lavinhundpatruller, som vid behov snabbt kan rycka ut. De flesta snöfordon, bandvagnar och snöskotrar inom aktuella fjällområden är i regel tillgängliga om något skulle hända. Räcker inte detta kan i förväg organiserade militära förband insättas i markspaning. Militära förband har för övrigt vid flera tillfällen insatts vid lavinolyckor.

FLYGET VIKTIG KUGGE

På senare år har flyget blivit en allt viktigare och betydelsefullare kugge inom fjällräddningstjänsten.

Då min erfarenhet och verksamhet inom fjällområdet och räddningstjänsten varit knuten till Jämtlands län med kringliggande områden, skall jag berätta om den utveckling, jag haft nöjet och glädjen att få delta i.

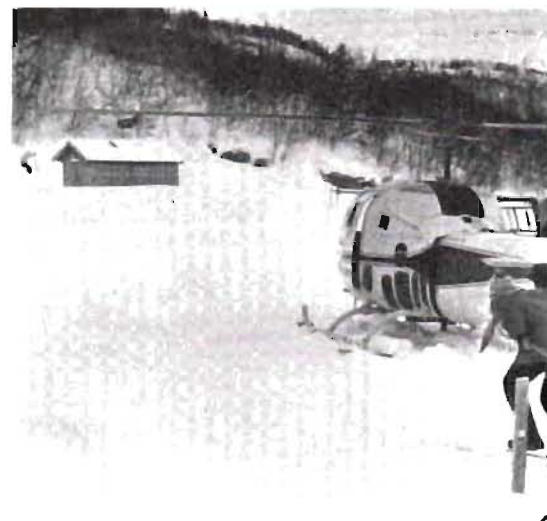
Fjällräddningstjänsten sorterade tiden

före 1/7 1965 under civilförsvaret i länet. Medel till räddningstjänsten fick i början skaffas genom gåvor och bidrag, ofta från privat håll. Civilförsvarsdirektören i Jämtland med sina närmaste män offrade åtskilliga fritidstimmar ideellt. Fjällfolket gick på den tiden ut på krävande uppdrag utan ersättning och många gånger har även vi utfört våra flyguppdrag för knappt bensinkostnaderna. Det ansågs då vara naturligt att "offra sig".

Under årens lopp har vi alla inom fjällräddningstjänsten försökt förkovra oss såväl på radio- och utrustningssidan som på den organisatoriska. Varje år träffas vi på fjällräddningskurser i någon del av fjällområdet.

HÖGTALARPROV

Vid en sådan vinterkurs i Storlien provade vi något nytt, vi monterade en stor högtalare under min lilla "Piper Cub". Det hela skulle förstärkas med ström



Länspolischefen bestämmer när och hur en fjällräddningsaktion skall sättas in. Förutom helikoptrar är räddningsmannskapet utrustade med "vesslor" och snöskotrar. — Nedan: En räddningspatrull har lokaliserat den nödställda och för denne på pulka till "Spökis" väntande helikopter.



från ett 40 (!) kilos batteri, som jag monterade i baksitsen. Dagen för övningen var det -29° C. Jag eldade friskt med blåslampan under motorn innan jag kunde rycka i gång min Cub. Min uppgift var att hitta en "efterspanad" turist och sedan med högtalarens hjälp dirigera räddningspatruller och snövessla till området.

Första gångerna jag försökte tala i "micken" (mikrofonen) sprack rösten, det var ju kallt så in i nordn. Det gick bättre sedan jag stoppat den iskalla micken innanför skjortan och värmt den...

"Turisten" hittades, och nästa punkt i programmet var att dirigera den gamla Namitvesslan till platsen, där den skadade mannen befann sig. Vesslan dundrade i väg med sina mannar; jag förstod att här ställdes jag och min lilla Cub med högtalaren på svåra prov. Nu måste jag överrösta allt motor- och plåtskramp i vesslan. Dessutom hade

fjällräddarna sina mössor neddragna över öronen.

RÅMANDEN I SKYNN

Första försöket med flygning på tillåten höjd misslyckades. Till slut dök jag över vesslan och buade i högtalaren. Det var märkligt att den gamla Namitvesslan inte blev rädd och skenade i väg inför de förskräckliga råmanden, som lämnade min högtalare! Vi kom senare underfund med, att vi med högtalarens hjälp kunde ropa in alla räddningspatrullerna efter slutfört uppdrag — d v s sedan man funnit den efterspanade.

Vid ett fjällräddningsmöte i Fjällnäs flera år senare, då vi fortfarande hade gamla opålitliga RA 120 (förbindelse-radio, vikt över 20 kg), kom vi på idén att med flygplanets hjälp transiterade meddelanden från basen till räddningspatruller och vice versa. Även patruller som sinsemellan sökte kontakt kunde transiteras sin radiotrafik tack vare planet antenneffekt och höjd över marken.

När patrullerna skulle hemkallas, sedan de efterspanade hade hittats av spaningsflygplanet, knöt vi en tre meters röd tygvimpel i stjärten på flygplanet. Detta klartecken upptäcktes av alla patrullerna. Med dessa enkla medel vann vi mycken dyrbar tid, speciellt var teckenlistan till stor hjälp när radiokontakten bröts. Listan trycktes på länsstyrelsen och delades ut till alla fjällräddningspatruller. Den ligger än i dag i våra egna plan och helikoptrar.

FLYGRUTINERADE HUNDAR

Nästa steg i utvecklingen blev att flygräna lavinhundarna så att de luftvägen snabbt kunde transporteras till lavinolycsområden. Vår gamla fyrsitsiga Fairchild från kriget fick duga. Det var många gånger olidliga minuter

att lyfta samtidigt som husse gjorde allt för att hålla hundarna tysta. De morrade och gläfst. Ibland väntade jag att få en präktig käft om nacken... De väldresserade hundarna har nu även åkt helikopter och blivit så luftvana att allt brukar ordna sig utan större "trubbel".

En höst skulle en ny och lätt radioutrustning provas. Vi monterade en antenn på min nyss köpta amfibie "Sea-Bee", som sedan kuskade runt i fjällområdet. Vi provade den mot en stark markstation och lyckades över förväntan. Nu var alla glada inför löftet att få låna några av dessa hypermoderna fyra kilos apparater. De senaste åren har vi också haft mycken nytta och glädje av denna lätta utrustning, som är lätt bärbar.

För Flygvapen-Nytts läsare kan jag vidare omtala, att vi håller ständig jour för flygvapnets räkning. Detta sker främst med helikopter Bell 47 J försedd med Dianamottagare. En egen radiostation, fö även fjärrdirigerad, står också till förfogande. Det är en kortvägsstation om 400 W med vilken vi kan hålla kontakten med alla våra luftfartyg var än de befinner sig inom den jämtländska fjällvärlden. På så vis är vi Sveriges första flygföretag med egen radiostation!

Får jag så ge några ord på vägen till alla fjällturister?

ÅK ALDRIG ENSAM!

Den första av våra maningar till fjällturister är: "Åk aldrig ensam i fjället" och "Var klädd för ofrivillig övernattnings på fjället". Ta alltid med reservproviant och ha något energigivande i fickorna att tugga på när krafterna tryter. Ta med ren choklad, druvsocker, russin och liknande. Åk inte så ni svetstas, det är farligt vid sådana temperaturer. Spar på krafterna och håll paniken borta — då klarar man ett äventyr i fjällen. ■



PERT är lösenordet i modern planering

I arbetslivet och i pressen möter man allt oftare orden PERT och nätverksplanering. PERT är kortformen för Program Evaluation and Review Technique och bakom dessa ord döljer sig ett planeringssystem, på svenska kallat nätverksplanering.

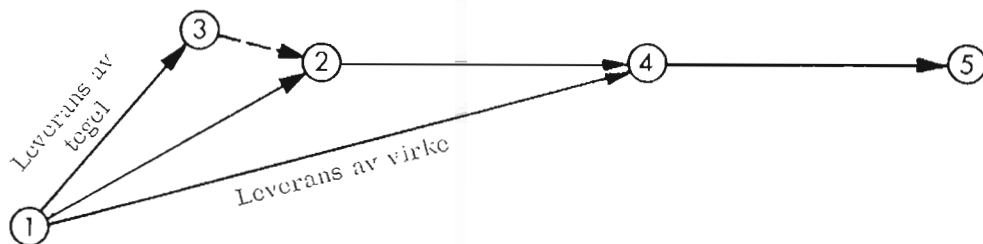
Bakgrunden till dess införande var den snabba militärtekniska utvecklingen i USA under slutet av 50-talet. De stora och komplicerade projekten visade sig svåra att administrera med hittills använda metoder. I en del fall blev kostnaderna upp till sex gånger de beräknade och tiderna upp till 2,5 gånger de ursprungligen planerade, vilket väckte mycken kritik. Bristerna kunde hänföras till dålig planering och man inriktade sig därför på nya planeringssystem, bland vilka PERT var det första. Andra system som föddes i rask takt var CPM (Critical Path Method), LESS (Least Cost Estimating and Scheduling) och RAMPS (Resources Allocation and Multi-Project Scheduling).

Gemensamt för de omnämnda systemen är att ett projekt styckas i delarbeten som kallas *aktiviteter* och delmål som benämnes *händelser*. Vidare fastlägges *beroendeförhållanden* mellan olika aktiviteter och händelser. Införandet av beroendeförhållanden är den väsentliga nyheten, varmed en god bild av ett arbete erhålles. En aktivitet åskådliggöres av ett streck avslutat med en pil för att markera, åt vilket håll delarbetet går. Händelser markeras med en ring eller en ruta.

□ Som ex tas följande arbete:

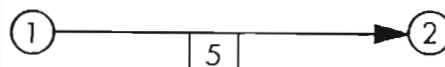


Men denna bild är ej fullständig, ty innan man kan börja mura måste tegel ha levererats och likaså måste virke finnas innan träarbetena kan komma igång. Vi får ett nätverk i dess enklaste form:



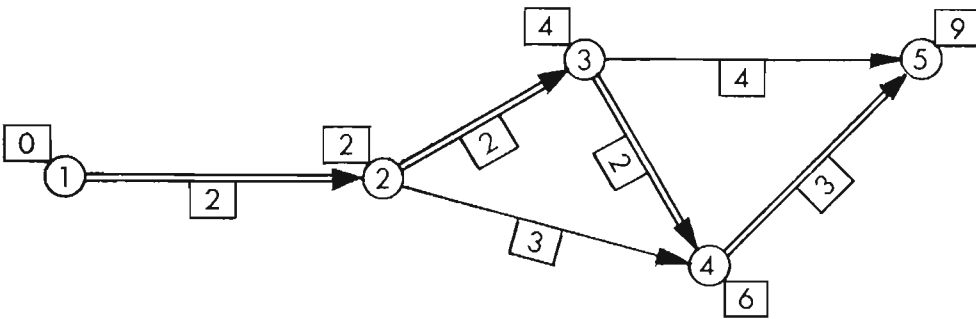
För att lätt kunna definiera aktiviteterna som 1-2, 1-3 etc har händelserna numrerats. Eftersom aktiviteterna 1-2 och 1-3 går helt parallellt, har man måst införa *blindaktiviteten* 3-2, ty annars skulle ju båda hetas 1-2. Detta är ett av de trick man använder sig av vid denna teknik.

□ Nästa steg i nätverkets bearbetning är att införa tider för de olika aktiviteterna:

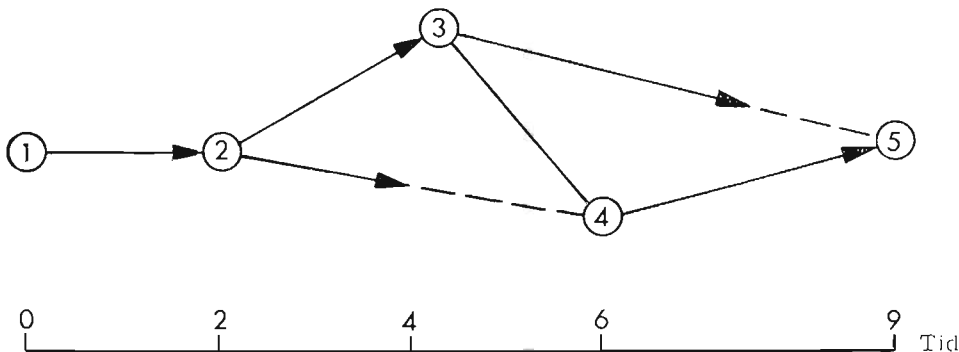


□ Siffran 5 avser här en viss tid, som för varje nätverk fastställs till veckor, dagar eller timmar.

Innebörden av en händelse är att alla aktiviteter före händelsen skall ha avslutats innan efterföljande aktivitet kan börja. En händelse inträffar därför först när den mest tidskrävande aktiviteten dessförinnan ägt rum. Man brukar rita dessa sk *tidigaste händelse-tider* i en fyrkantig ruta vid resp händelse.

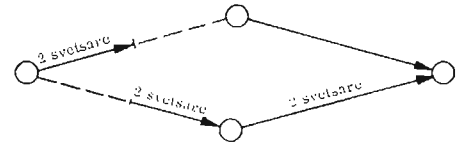


I ovanstående nätverk får man tiden för händelse 4 som summan av $2+2+2 = 6$. Den längsta kedjan blir 1-2, 2-3, 3-4, 4-5. Den kallas för *kritiska linjen* (på bilden markerad med dubbla linjer), ty varje försening, som inträffar för någon aktivitet på denna linje, medför en förlängning av sluttiden vid händelse 5. Ritar man upp nätverket i tidsskala ser man, att aktiviteterna 2-4 och 3-5 ej fyller ut den tid som finnes tillgänglig för dem — de har vad man säger "glapp".



Med nätverkets hjälp har jag belyst, att vissa arbeten ej behöver bedrivas lika intensivt som andra. Detta ger möjlighet att antingen senarelägga dessa arbeten och motsvarande investering, eller att tänja ut arbetena, varvid eventuella forceringskostnader kan undvikas. Har man begränsade resurser av t ex goda svetsare, kan man försöka passa in glappen så att ett minimum av dessa hantverkare behövs.

Denna sk resursbegränsning är visserligen mycket viktig men svår att genomföra. En konsekvens blir många gånger att man får förlänga sluttiden något för att bäst kunna utnyttja arbetskraft och maskiner.



ANALYS SOM GRUND

Ovanstående beskrivning är starkt förenklad genom att jag undvikit många svåra punkter. En av dem är den analys av ett arbete, som måste ligga till grund för nätverket. Särskilt kinkigt är det med beroendeförhållandena, ty om de är felaktiga eller överbetonade blir resultatet en ökning av sluttiden. När man summerade tiderna i ett stort nätverk för en atomkraftstation, fick man en byggnadstid på åtta år i stället för som projekterats fyra år. Genom att ta bort och ändra beroendeförhållanden lyckades man banta ned tiden.

En ingående analys av arbetet är sålunda nödvändig. Med dess hjälp kan man lägga upp arbetet rationellt. Bara det att man tvingas tänka igenom uppgiften ingående ger kanske lika mycket som nyttan av nätverket. Man kan därför se nätverksplanering som ett rationaliseringsinstrument och det har mycket gemensamt med de flödes-scheman, som operationsanalytiker och rationaliseringstekniker använder sig av. Sätter man sig ned och plockar isär ett arbete i dess beståndsdelar finner man, hur komplicerat det egentligen är och hur lättvindigt man tidigare tagit på uppgiften.

PRIORITETSFRÅGAN

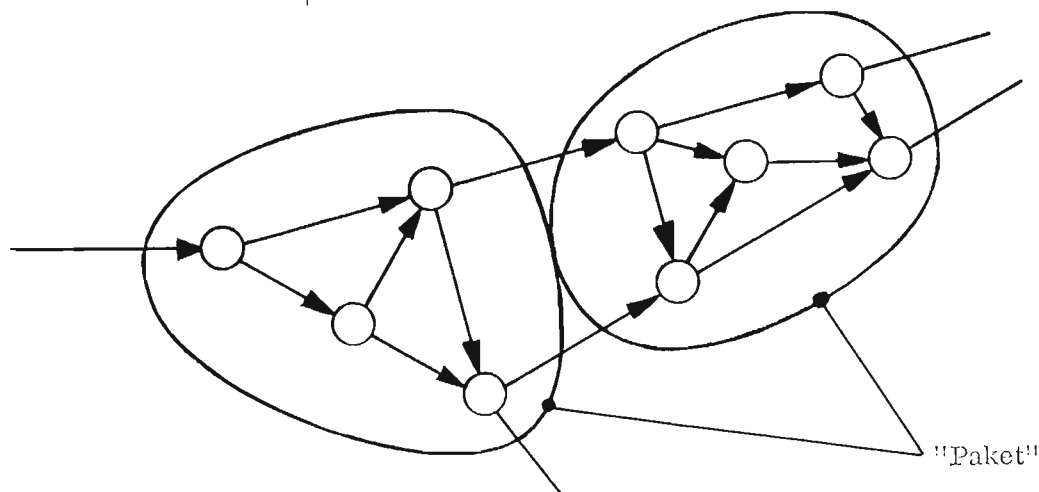
En annan mycket viktig effekt av metoden är att den löser prioritetsfrågan: vad skall man göra först och koncentrera sig på? För att rätt belysa denna sida bör man ta in kostnaderna i bilden. Genom forcering, parallellarbete (t ex användande av tre i stället för två maskiner) och övertid kan man förkorta genomloppstiden, men då stiger kostnaderna. Vill man förkorta tiden för ett arbete gäller som regel, att man skall ge sig på den aktiviteten som vi-

sar minsta kostnadsökning per sparad tidsenhet.

□ Nedanstående tabell illustrerar detta:

Aktivitet	Normalt		Forcering		Valt alternativ	
	Tid i veckor	Kostnad kr/vecka	Tid i veckor	Kostnad kr/vecka	Tid i veckor	Merkostnad i kronor
1—2	2	1000	1	2500	1	500
2—3	3	1500	2	2600	3	—
3—4	3	1100	2	2000	3	—
4—5	2	900	1	2100	1	300
	<u>10</u>				<u>8</u>	<u>800</u>

□ Som ovan synes får man för det valda alternativet med två veckors förkortning av arbetet minsta merkostnaden till 800 kr. Man kan knyta kostnader till samtliga aktiviteter, men då får man en för detaljerad kostnadsuppläggning. I stället slår man samman ett antal aktiviteter till s k *paket*.



□ Vad man syftar till är att följa upp kostnaderna mot tidsschemat. Projektledaren skall snabbt se att tids- och kostnadssituationen utvecklar sig planmässigt. Projektledaren kan givetvis ej fördjupa sig i detaljer, utan för honom måste man göra ett sammandrag av nätverket — ett s k *överordnat nätverk*.



□ Nätverket ger projektledaren bästa möjliga underlag för att fatta beslut. En förutsättning härför är, att nätverket alltid hålles aktuellt genom uppföljning. Detta sker bäst för hand vid nätverk som innehåller upp till ca 500 aktiviteter, medan datamaskinbehandling blir mest ekonomisk för större nätverk. Det lär tomt finnas datamaskiner som kan rita upp nätverk från de torra siffror man petar in i dem.

ANVÄNDNINGSSOMRÅDE

Vilka projekttyper användes nätverksplanering till? Som ovan sagts tillkom den för att lösa de svåra planeringsproblemen för komplicerade militära utvecklingsprojekt. För dessa och för liknande civila projekt har metoden blivit dominerande. Dessutom användes nätverksplanering för kraftstationsbyggen och inom bygnadsindustrin. Vid speciellt omfattande och tidspressade montagearbeten är nätverksplanering

till god hjälp. Däremot lämpar sig metoden ej för sådant verkstadsarbete, där samma process ofta upprepas.

I början nämnde jag att PERT var ett av de administrativa hjälpmedel som kom till för att få bättre kontroll på stora projekt. Ett annat medel blev ökad användning av sk *incitamentavtal* med leverantörer. Sådana avtal syftar till att premiera leverantören, om han åstadkommer bättre resultat kostnads-, tids- och prestationsmässigt än vad som blivit fastslaget i uppställda mål. Vidare infördes projektledning för de större projekten liksom vi har för system 37.

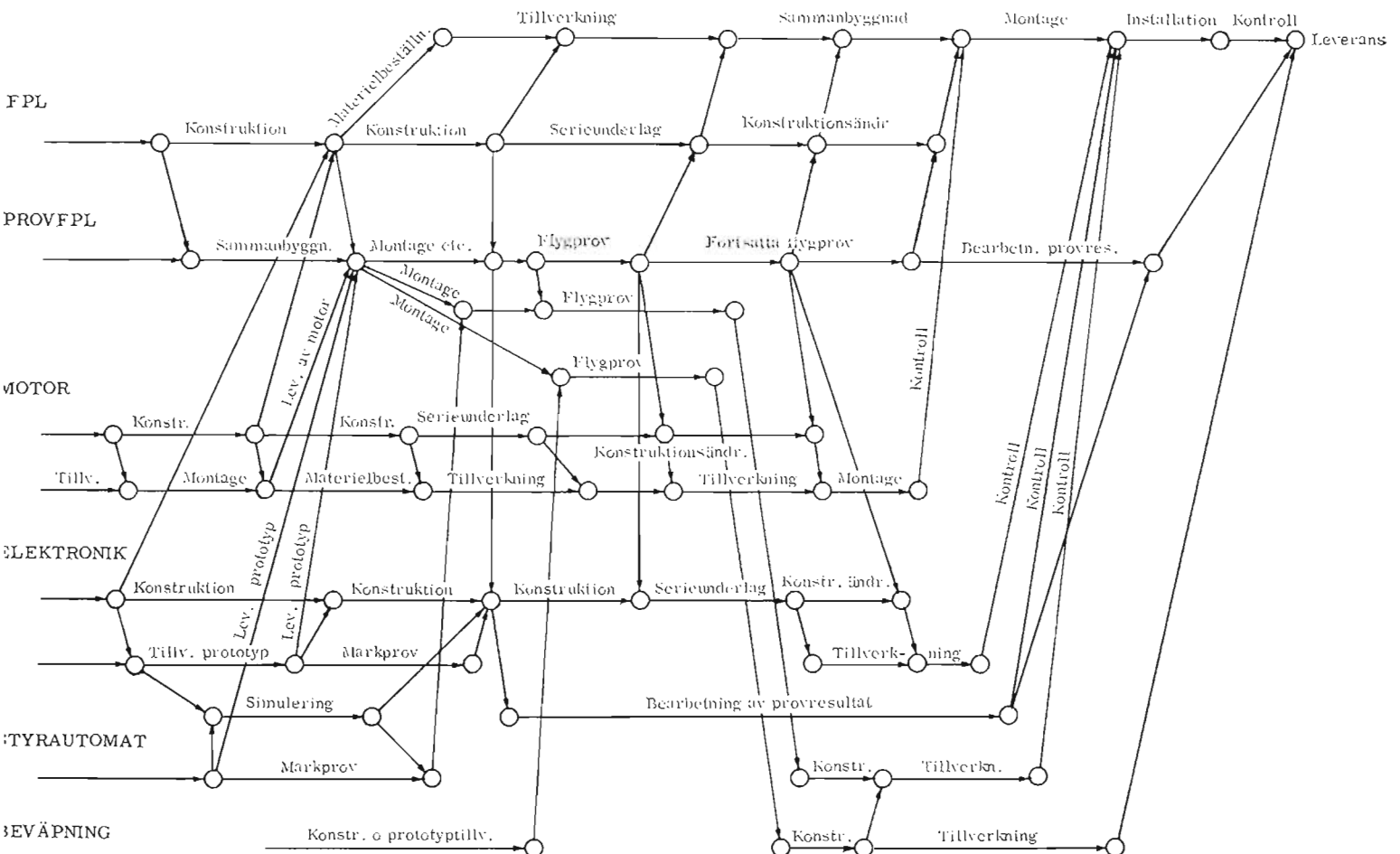
VIGGEN IN I BILDEN

PERT-planeringen för system 37 omfattar flera tusen aktiviteter. Nätverket består av en kärna — flygplansskrovet — till vilken delnätverk för exempelvis elektronikutrustning anslutes med sk *länkaktiviteter*. En mycket för-

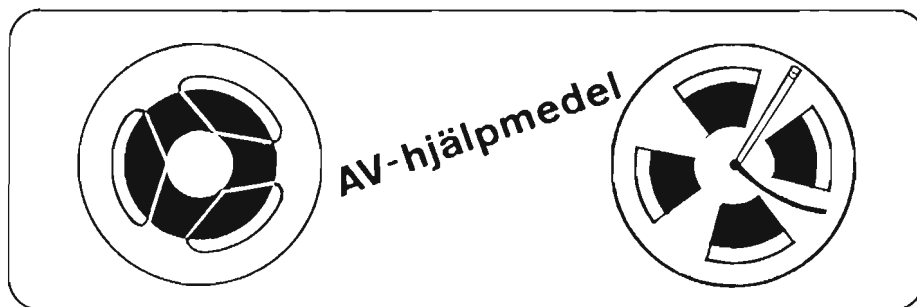
enkla bild av nätverket för system 37 visas nedan.

□ Sett så här verkar nätverket vara stabilt och stillastående, men i verkligheten ändrar det sig hela tiden. Problem uppstår jämt och lösningen av dem för med sig justering av planerna. Rapporter om tids- och kostnadslägen hop-samlas regelbundet, tex var 14:e dag, för att kontrollera att planerna följes. Med ledning av rapporterna styrs resurserna dit där de bäst behövs. Erfarenheterna av PERT-planeringen är goda men mycket arbete återstår, om man till fullo skall utnyttja systemets fördelar.

PERT-tekniken skapades för militära ändamål, men liksom på andra områden har den militära utvecklingen hastigt nyttiggjorts inom den civila industrin. Med en slogan kan man säga, att planeringstekniken nu fått flygkvalitet. ■



Överallt börjar audiovisuella hjälpmedel utnyttjas mer och mer i utbildningen. I USA sänder man to m skol-TV-program från flygplan, för att nå så många skolor som möjligt på amerikanska kontinenten.



Barnen i vår grundskola utbildas i dag till stor del med AV-hjälpmedel. När dessa ungdomar skall göra sin värnplikt kommer de att ha krav på en hög utbildningsstandard. Är vi rustade att motsvara dessa krav? Den frågan ställs här av regissör HELGE SAHLIN i flygstaben.

AV via TV för FV

Vi skall från början ha klart för oss att läraren aldrig kan ersättas av AV-hjälpmedel; läraren skall själv hålla ihop lektionerna, orientera om ämnet och gå igenom detta. Han skall vidare gripa in och förklara och efteråt göra en sammanfattning.

Detta förutsätter givetvis att han själv är förtrogen med AV-materialet och har gjort noggranna förberedelser. Han skall ha klart för sig utbildningsnivån hos sina elever och rätta lektionerna därefter. Lärarens grundutbildning räcker inte i längden. Han måste ständigt fortbilda sig, ta del av nya tekniska framsteg och lära sig sköta de nya hjälpmedlen. Apparaterna får inte bli stående och läraren får inte avstå från t ex en bra filmundervisning, därför att han inte kan sköta en projektor.

EGEN TV-ANLÄGGNING

Flygvapnets senaste tillskott inom AV-

hjälpmedlen är en TV-anläggning för videoband. När är videobandet överlägset de övriga hjälpmedlen? Jo, när man snabbt vill få fram ett åskådningsmaterial eller ett reportage, vid inflygning på nya flygplantyper, vid idrottstävlingar där man omedelbart vill studera ett resultat, vid övningar och i all utbildningsverksamhet.

Redan vid första provet som gjordes

inom flygvapnets filmdetalj och flygförvaltningens personal- och utbildningssektion visade sig videobandet slå ut filmen, när det gäller tidsfaktorn. Motivet för första provet var att göra en 35—40 minuters instruktion om stolen i flygplan 35. På tredje dagens kväll var den programmerade lektionen klar för kontrollkörning! Samma motiv inspelat på film skulle ta 14 dagar eller tre veckor att spela in. Klippning, redigering, mixning, laboratoriearbete 5—6 månader och 20—30 gånger högre pris.

LEKTION FÖR VPL

Det andra provet omfattade en lektion om mottagning och avlämning av flyg-

plan. Det inspelades på F8 och lektionen var avsedd för värnpliktiga. Bildkvaliteten kan kanske inte jämföras med filmens detaljrikedom, men den färdiga produkten fyller alla krav på en god audiovisuell lektion.

Genom att programmera en lektion av en skicklig instruktör kan hans inspiration och färska initiativ bevaras. Man kan på så sätt komma ifrån den gradvisa försämring som kan uppstå, då en lärare blir trött på ämnet och ideligen skall upprepa samma lektion.

Med andra ord: en programmerad lärare behåller en god instruktion oförändrad och låter sig inte störas under sin lektion. En fördel är också att han ger olika elevomgångar exakt samma information. En lärare som ger sin information för hundrade gången är ofta en trött och avtrubbad lärare, han orkar helt enkelt inte med att upprepa samma sak. Den programmerade läraren kan inte tröttna. Men än en gång vill jag understryka, att metoden endast är till för att hjälpa läraren vid hans lektion — den kan inte ersätta honom.

...LÖNSAMHETEN

Fortsatta prov med flygvapnets egen TV-anläggning får ge svar på frågan om en anskaffning i större skala skall löna sig. Inspelningen måste ske centralt, då en TV-inspelningsutrustning är en dyrbar historia och fordrar yrkeskunnig personal. Banden, de färdiga lektionerna, kan sedan mångfaldigas och sändas till de platser där TV-bandspelare kommer att finnas. Mottot är alltså: AV för FV. ■

Stående på en VW-buss tak fångar kameramannen in den önskade bilden med en TV-kamera, som vidarebefordrar bilden per kabel till en TV-studio — inhytt i en husvagn — i vars kontrollrum ljud och bild tas upp på band.

— Av regissör HELGE SAHLIN —



Några av de filmer, som visades vid internationella militära filmfestivalen i Frankrike 1964, har anskaffats av försvarsgrenarna. Det gäller både instruktionsfilmer och filmer av övervägande orienterande karaktär. Tillsammans med de 1965 vid försvarsgrenarna producerade filmerna blir det en både intressant och instruktiv provkarta på goda tillskott i filmrepertoaren.



Stridsvagn S i aktion — ingrediens i "Svensk Armé".

Filmen "Mörkerstrid" är av israeliskt ursprung. Den ger en klar bild av hur välutbildad trupp uppträder vid anfallsstrid i mörker. Genom att filmen är mycket väl fotograferad och i vissa stycken direkt fascinerande, lämpar den sig även för visning i allmänt orienterande syfte.

Arméförvaltningen har framställt en film om tygmaterieltjänsten i samband med avrustning av förband efter repetitionsövningar m m. Denna film, vars namn är "Avrustning i

pansarspaningsbataljon" är av brittiskt ursprung. Den visar, hur man i England ser på användningen av lätta helikoptrar i samverkan med pansartrupp. Filmen prisbelönades vid den ovannämnda festivalen.

En annan prisbelönad film är "Helikoptern i franska armén". Denna film, som är synnerligen välregisserad, lämpar sig för såväl undervisningsändamål som för visning utanför fackkretsar.

Förutom dessa undervisningsfilmer

gar och ger en klar bild av de viktiga uppgifter, som denna del av försvaret har att fylla.

PRISBELÖNT HORISONT

Flygvapnets skickligt fotograferade film "Horisont", som prisbelönades vid 1965 års militära filmfestival i Frankrike, behöver ej någon närmare presentation. Den torde vara väl känd av de flesta försvarsintresserade vid det här laget.

Bland övriga filmer bör nämnas Bo

Filmnytt från AMF

fält" ger en överskådlig bild av principerna för organisationen vid dylik verksamhet. Den lämpar sig främst för visning i samband med befälsutbildning och vid utbildning i materielvård.

FÖR FLYGVAPNET

"Rollkoppling" heter en engelsk film, som flygvapnet redigerat med svenskt tal. Den filmen visar exempel på aerodynamiska störningar vid flygning på hög höjd och med hög fart. Den fick 3:e pris vid den militära filmfestivalen i Versailles 1964.

Flygvapnet har också släppt ut en serie om fem mycket instruktiva väderleksfilmer nämligen "Luftmassor", "Fronter och väderlekskartor", "Kallfronten", "Varmfronten" och "Ocklusionsfronten". Samtliga dessa filmer är tecknade.

Arméns film "Helikoptern vid

med ett delvis orienterande innehåll, har det tillkommit några filmer av övervägande informativ art.

Först kan då nämnas "Svensk armé", som på ett mycket intressväckande sätt i utmärkt färg presenterar vårt lands mobiliseringssystem och den moderna svenska värnpliktsarmén. Den är avsedd att visas i samband med det nya mönstringsförfarandet, för värnpliktiga vid första tjänstgöringen, för industrier och folkrörelser samt för den svenska allmänheten i övrigt.

På marinsidan märks filmen "Jagaren", som med välfotograferade bilder visar stridsskjutning med olika vapen ombord på en jagare.

"Jag kommer" heter en film om hemvärnet och driftvärnet. Den visar glimtar från utbildningsverksamheten, alltifrån hemvärnets tillkomst under beredskapsåren intill våra da-

Bjelvenstams "FN-soldat", som visar omväxlande glimtar från den svenska, militära FN-tjänsten i Kongo, Gaza och på Cypern. Den filmen ger en god överblick över de olika typer av tjänstgöring de svenska FN-trupperna haft alltsedan 1957.

Filmen "Kondition", som armén släppt ut, visar på ett lättfattligt och trevligt sätt, hur man med enkla medel kan hålla sig i god fysisk form. Filmen är gjord på sådant sätt, att den rönt stort intresse även utanför krigsmakten.

Till slut bör också nämnas en sevärd film, som vistats/visas på de allmänna bioograferna, nämligen den franska "317:e plutonen". Denna stramt gjorda film skildrar en infanteriplutons förflyttning genom djunglerna under slutskedet av kriget i Indokina på 50-talet. ■

Bo Sylvander



1940

OCH BEREDSKAPEN

Av överstelöjtnant NILS KINDBERG

Majkrisen orsakas — som i vårt nr 1/1966 nämnts — av Nazi-tysklands med efterhand stigande skärpa framförda krav på transitering av sin krigsmateriel m m på svenska järnvägar, närmast till Narvik i norra Norge. Den tyska styrkan där under general *Dietl* ansätts hårt av brittiska och franska krafter. På grund av Sveriges avvisande av de tyska kraven inträffar en skärpning i vårt förhållande till Hitler ända därefter, att fara för omedelbara tyska anfall direkt utsågs i telegrafiska svenska högkvartersorder. Krisen föranleder vid alla våra försvarsgrenar högsta grad av beredskap. Majkrisens höjdpunkt — den 18 maj, när ett officiellt svenskt nekande svar avlämnas i Berlin — och dagarna närmast efteråt passerar dock utan tyska angrepp. Hitler har satt i gång andra och större krigshändelser längre i söder — *'der Feldzug im Westen'* mot Holland, Belgien, Frankrike m m. Trots sina hotelser och truppsammandragningar mot Sveriges västgräns försöker tyskarna dess bättre inte att med vapenmakt driva igenom sina krav på transitering. Läget förblir dock spänt och den svenska beredskapen mycket hög.

KONSTANT KRIGSHOT

Genom hela Värkrisen 1940 får vi leva under ett så gott som konstant hot av ett tyskt anfall när som helst. Tidigare har skildrats hur upprepade rapporter till ÖB och statsledning om tyska förberedelser, främst från Norge-hållet, föranlett den ena beredskapsskärpning-

en efter den andra. Den revidering av Sveriges operativa försvarsplanering, som ständigt pågår, har i början av maj resulterat i nya högkvartersorder. För flygvapnet gäller då:

● Vid anfall från Norge-hållet skall flygeskadern — chef dåvarande flygstabschefen, översten *Bengt Nordenskiöld* — stödja 2:a svenska armékårens kraftsamling i nordvästra Dalsland och sydvästliga Värmland samt övervaka svenska västkusten och området närmast norska gränsen.

*FLYGVAPEN-NYTT kunde i sitt nr 1/1966 bl a konstatera — att från den 21 maj 1940 — dagen för det märkliga sammanträffandet vid svensk-norska gränsen nordväst om Storliens järnvägsstation mellan vår ÖB general *Thörnell* och tyske generalen *von Falkenhorst*, ÖB för de tyska styrkorna i Norge — en viss avspänning inträder i förhållandet Tyskland—Sverige. Det fastslås också, att läget likafullt förblir spänt ända till den 10 juni, dagen efter de stridande norska styrkornas kapitulation.*

I detta avsnitt ges dels ett sammandrag av majkrisen, sådan som flygvapnet fick uppleva den, dels några drag om dess följder och viktiga åtgärder för vår försvarsgrens stärkande under tiden närmast efter den av akut krigsfara fyllda krisen.

● Vid mot Skåne riktat anfall skall samma flygeskader medverka i 1:a armékårens försvar, med särskilt stöd åt kraftsamling vid Öresund. Den skall vidare övervaka havsområdena kring södra Sverige och de angränsande ländernas (Danmarks och Nordtysklands) kuster. Ett par flyggrupper ur F3, redan baserade i Skåne (en med S 6, en med J 11-plan), skall underställas armékårchefen vid eventuellt invasionsförsök.

Noteras bör här, att flygvapnets våren 1940 så ansträngda flygmateriel-läge inte anses medge att avdela flygvarken till arméns Jämtlandsgrupp eller till dess Övre Norrlandsgrupp. Betänkligt bl a därför, att tyskarnas *'Weser-übung'* i Norge i maj 1940 drar sig allt längre norrut. Det centrala kravet på möjlighet till insättande av *allt* tillgängligt operativt flyg samlat, där det mest behövs, går dock före lokala behov.

HÖGSTA BEREDSKAP

Den 18 maj, när (som ovan i förbigående omnämnts) det nekande svenska svaret på transiteringskraven avgivits i Berlin, kommer ÖB:s order om högsta svenska stridsberedskap. För flygeskadern m m anbefalles följande:

● tunga bombflyget — ca två B 3-divisioner F1 med huvuddelen på Västerås-Hasselö och en division på Stockholm-Bromma; fyra tim beredskap för bombföretag, stridsladdat med 50 eller 12 kg-bomber; övrig del av F1 sex tim beredskap.

LÄTTA BOMB- (ATTACK-) plan B 5 (Northrop 8A-1, licensbyggda av SAAB) ur F 4 på uppdrag över Frösön och Storsjön i Jämtland. Under 1941 tilldelades även F 6 denna flygplantyp. Fart ca 330 km/tim.



- lätt bombflyget — en B 4-division F 4 på Frösön (Jämtland) och en B 4-division F 6 på Karlsborg; en grupp ur F 4-divisionen två tim beredskap, övriga sex tim; samtliga med 50 eller 12-kg-bomber.

- jaktflyget — en J 9-grupp och en J 8-division F 8 på Stockholm-Barkarby, en J 9-division F 8 vid Trollhättan, en rote på vardera basen från dagning till solnedgång 30 min startberedskap för jaktflygning; övriga sex tim beredskap,

- fjärrspaningsflyget — 4/F3 på Ljungbyhed (3-4 B 3 och ett flygplan 'P 5', typ Handley Page), under dagen två tim startberedskap för spaningsuppdrag; divisionens återstod sex tim beredskap,

- basförbanden (fem basgrupper och en stationsavdelning) — klara att efter order betjäna mellanlandande flyggrupp senast en timme efteråt och division eller flottilj efter sex tim,

- eskaderstaben, flottiljstaber och flygförbandens markstyrkor — transportberedda 24 tim efter order.

- alla flygbaser — skärpt stridsberedskap för där befintligt flyg, basförsvaret (luft- och mark-) m m.

För till marinsamverkan avdelade förband gäller bl a:

- 1/F2 (torpedflygdivision med T 2-plan) ombaserar 19 maj från sin tidigare bas Lindarängen (Stockholms dåtida civila sjöflygplats) till en av flygförvaltningen färdigställd ny, militär sjöflygbas på Gälö, sydväst Dalarö i skärgården; rutinemässig avspänning därifrån

av norra och sydöstra Östersjön.

Spaningsresultaten den 18 och 19 maj blir negativa. Intet i görningen. Jaktflyget Trollhättan avvisar ett tyskt plan över Bohusläns skärgård och verkställer i tryggande syfte patrullering över ett ur tysk synpunkt kanske lockande invasionsmål — hamnstaden Göteborg.

Den 19 maj inträffar vid 4/F3 den i nr 1/1966 i korthet omnämnda episod, som resulterar i B 3-nödländning för motorfel på ett tyskt militärt flygfält, på West-Dievenow på ön Wollin, ca 60 km nordnordost om Stettin. Planet får behövlig teknisk hjälp och dess besättning ett gästfritt bemötande. Man blir inte dess mindre mer än glad när hemfärd omsider kan anträdas — den 29 maj.

BEGYNNANDE AVSPÄNNING

Vid månadsskiftet maj-juni 1940, efter Dunkerque-dramat vid Engelska kanalen den 29 maj-4 juni, och ännu mer efter den 9 juni, när Norges armégeneral Ruge kapitulerar för tysk övermakt, börjar en mera markant avspänning i den svenska beredskapen, främst vid en del arméförband. Det blir dock ingalunda någon hel avspänning. Överraskande vändningar i fråga om de krigförandes utspel är alltså möjliga.

Efter den 30 juni — sedan alla strider i Norge sedan ett par veckor upphört — går svenska regeringen med på de tys-

ka, fortsatta transiteringskraven, "i fredens intresse". Kort förut, den 29 juni samt efteråt, fram till den 12 juli, kan svenska högkvarteret utge närmare bestämmelser för dels transitering genom Sverige av tysk krigsmateriel m m, dels "permittentresor" fram och åter på svenska tåg för tysk, till Norge förlagd, militär personal. Det säger sig självt att de ovan angivna eftergifterna för Hitler-tysklands krav 1940 föranleder stark kritik och bristande tilltro till svensk motståndsvilja. I Norge skapar de en hätsk stämning mot Sverige, som något minskas vid krigsslutet och först nu — tjugofem år efter den aktuella tiden — synes vara på väg att försvinna.

ETT NEJ = KRIG

Enligt en av UD år 1945 i Stockholm utgiven vitbok om "Sveriges förhållande till Danmark och Norge under krigsåren" skulle ett fortsatt nekande svenskt svar på de tyska kraven ha medfört "tyska åtgärder mot Sverige, vilka med all sannolikhet varit liktydiga med krig". År 1943, då Sveriges styrka och förmåga att motstå tyska maktspråk hunnit ökas högst avsevärt och dessutom de tyska motgångarna på krigsfronterna börjat hopa sig, blir det dess bättre möjligt för Sverige att ensidigt säga upp sina "avtal" med Tyskland av 1940.

Sedan i slutet av maj vissa nya ÖB-bestämmelser utfärdats om "Beredskapsgraderna I-III", avsedda att möjliggöra en snabb beredskapsanpassning efter lägets växlingar, och den lägsta



Italienskybyggda Caproni Ca 313 (B och S 16) anskaffades i över ett 80-tal 1940—41 i stället för uteblivna beställningar från USA, Frankrike, Holland och Tyskland. Planet tillfördes F 3, F 7 och F 11. Typen kasserades 1945. Maxfart 440 km/tim.

En beredskapsrote J 20 — italienskybyggda Reggiane Re 2000 Falco I:o. Denna flygplanstyp fyllde i slutet av 1941 och under 1942 efter förmåga flygplanbehovet vid nyuppsatta F 10. J 20 toppfart låg på ca 500 km/tim.

graden därav anbefallts, kan ÖB dagen efteråt — från den 23 maj beordra en viss minskning i svensk strategisk flygspaning, i sydost, söder och väster. Den 10—11 juni följer högkvarterets fl order om en del andra beredskapsminskningar. Bland annat kan då anordnas en samövning i västra Östersjön mellan flygeskadern och kustflottan. Ett 20-tal flygplan B 3, ett P 5 och ett Tp 3-plan (tvamotorigt "De Havilland Dragonfly"-stabsplan) deltar. Man övar spaning mot sjöstyrka och anfall mot fartyg i sjöstrid. Vid samma tid ombaseras fjärrspaningsflygets svaga och provisoriska 4/F3 från Skåne till sin dåtida fredsbas Malmen i Östergötland. Förbandet skall utökas från en till två grupper B 3.

TYSKT LUFTNEDERLAG

Vårt flygvapens fortsatta, tämligen höga beredskap pågår genom hela sommaren in på hösten, fram till den 1 oktober 1940. Då har tyskarna nödgats notera sitt första avgörande nederlag i det andra världskriget, i sitt försök till nedkämpning av britternas Royal Air Force, ett oundgängligt, nödvändigt villkor för deras planerade invasion på Albions öar. R A F:s Fighter Command — det brittiska jaktflyget — har i augusti—september 1940 framgångsrikt avvisat tre numerärt mångdubbelt överlägsna tyska luftflottors luftoffensiv och hemfört en lysande seger i krigshistoriens hittills största och betydelsefullaste serie av luftslag — "The Battle of Britain". Den planerade och

förberedda tyska invasionen i Storbritannien, deras operation "Seelöwe", måste inställas.

Hitler fullföljer i stället sina hösten 1940 mognade planer på ett annat äventyr — operation "Barbarossa", och ombaserar under hösten 1940 och vintern stora delar av sin krigsmakt, inte minst dess flyg, österut. År 1941 vid midsommartid rullar det Hitlerska anfallet på "förbundsbrodern" Sovjetunionen igång. Det vågspelet får i sinom tid återverkningar på vår flygberedskap m m. Till dem återkommer vi i ett kommande nummer. Låt oss nu se på ett och annat av det, som sig efter Vårkrisen 1940 "i Sverige tilldragit haver".

VÅRKRISENS FOLIDER

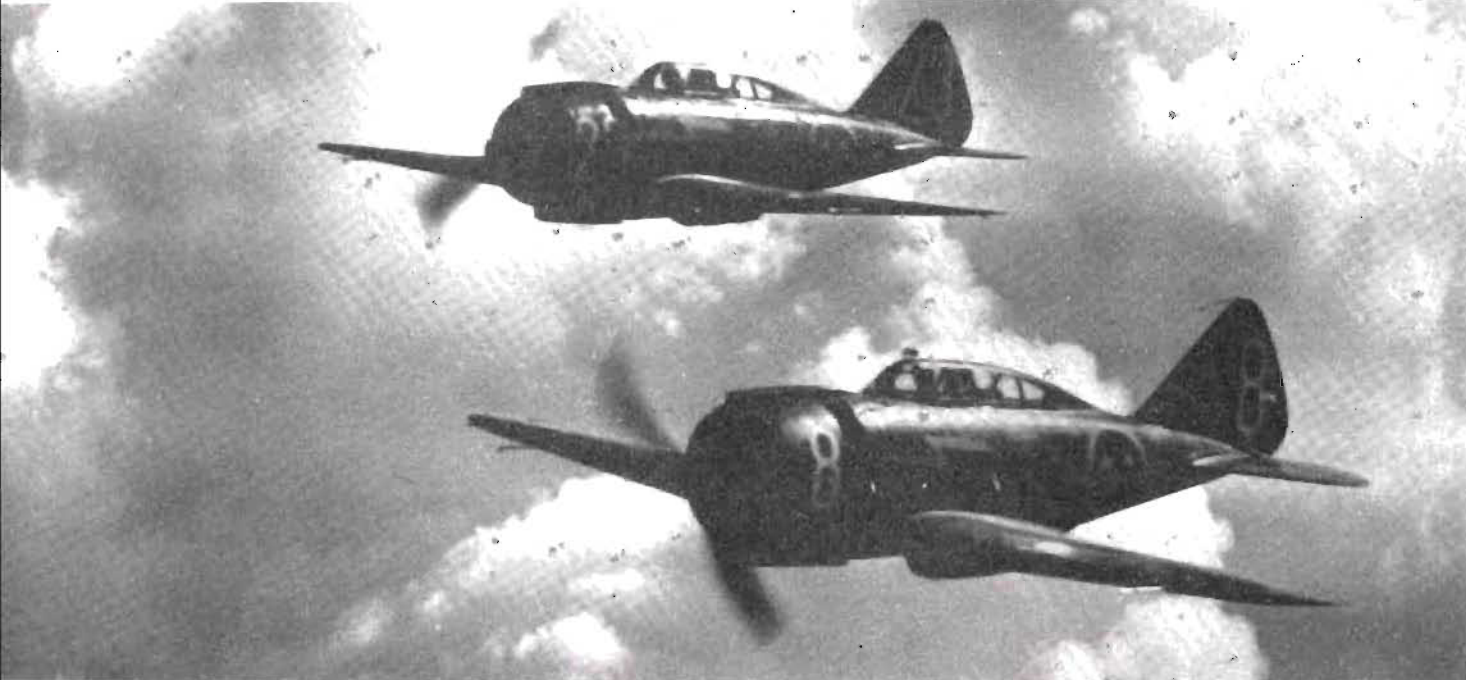
Den av latent krigshot präglade tid, som vi upplever våren 1940, medför en mängd mycket långtgående, krävande och kostsamma följdverkningar. De ansluter sig både till vad statsmakterna redan 1936 beslutat och vad de senare i februari 1940, på hösten 1940, våren 1941 och efteråt finner sig nödsakade att reglera riksdagsvägen. Också dessa beslut följda av nya beslut om stärkande av vårt försvar. De mest framträdande ligger på organisationens och flygmaterielens områden.

På organisationsområdet märks närmast åtgärder i anslutning till 1936 års redan av den riksdagen själv vid antagandet som otillräckligt i fråga om flyg betecknade försvarsbeslut. Här gäller det främst att snabbare än vad som 1936

avsetts forcera den fortsatta uppbyggnaden av 1936—1938 påbörjade flygflottiljer. Man måste också påskynda uppsättningen av först 1939—1940 igångsatta. Dessutom har tillkommit uppgiften att nyskapa de vid 1940 års vårriksdag i februari beslutade två nya jaktflottiljerna och två nya spaningsdivisionerna. Från den 1 juli 1940 skall man ha satt igång med dessa. De är F 9, F 10, 4/F 3, och 4/F 2. Slutligen gäller det att utforma och utverka fastställelse av organisation, materiel, anslag, personalstater, baser m m för det större och starkare flygvapen, om minst 13 flygflottiljer m m, som skisserats i ÖB:s 13 april-direktiv 1940 (se nr 1/1966, sid 12). Detta blir den 8 augusti 1940 kompletterat med ett V P M till försvarsministern om fortsatt konsolidering och utbyggnad av flygvapnet. Här gäller det att förmå statsmakterna att handla snabbare än vanligt, att frångå den s k nådiga tågordningen och fatta beslut av stor räckvidd redan hösten 1940.

MATERIELBRISTER

På materielnsida gäller det att snabbast möjligt råda bot för de stora brister på krigsdugliga moderna flygplan, flygmotorer, utrustning m m, vilka uppkommit till följd av mangärig anslagsjuggighet, exportstopp för i europeiska länder beställd flygmateriel och amerikanskt "embargo" på Sveriges i USA beställda och betalade, till över 300 moderna krigsflygplan uppgående, väntade leveranser. Även innefattande ungefär lika



många moderna flygmotorer till plan, som man beräknat bygga i Sverige, utrustning och reservdelar m m. Det gäller också att snarast skapa ersättning för de också i USA inköpta och kontrakterade tillverkningslicenserna m m för tillverkning här av flygplan och motorer samt de övriga underlagen för den svenska flygindustri, vilken beräknats möjliggöra uppsättandet av 1936—1940 beslutade och planerade flygförband. Ett ÖB-PM den 8 augusti till statens industrikommission anger riktlinjerna.

Man står alltså inför den stora frågan, hur Sverige med egna medel skall få igång en tillräckligt stor och leveransduglig egen flygindustri, av behövlig konstruktions- och produktionskapacitet. Resultatet — fullföljandet av 1939 års avtal om successiv 50 proc ökning och senare, efter långa förhandlingar och riksdagsbeslut den 19 december 1940 två nya, s k ramavtal mellan staten-flygförvaltningen och flygindustri- en SAAB, resp Nohab Flygmotorfabriker AB om nya stora utökningar — blir grunderna för den kommande utvecklingen. Staten förbinder sig att enligt en 6-årig plan från den svenska flygindustri köpa produktion motsvarande över 1.300 krigsflygplan och nära 350 skolflygplan. Dessa siffror kan jämföras med i 1936 års försvarsbeslut bestämda ca 260 krigsflygplan och 80 skolflygplan. Av de i ramavtalen 1940 upptagna flygplanantalen skulle årligen ca en sjättedel ersättas genom nybeställningar. Decemberbeslutet 1940 av-

ser också att efter de sex åren ånyo förlänga avtalet med den svenska industrien och ensamrätt för denna att sälja flygplan och flygmotorer m m till flygvapnet, reellt sett.

ITALIEN EN NODUTVAG

Nämnda långsiktiga ramavtal med deras "rullande" materielsättningsprogram och den tids-, kostnads-, personal- och arbetskrävande proceduren hos industri-företagen själva, för den svenska flygindustriens utökande och förbättrande, kan dock inte trolla fram behövliga nya flygplan och motorer omgående. Andra utvägar måste också försökas. Till följd härav skapas den helsvenska J 22:an, 1940-talets i flygförvaltningens egen regi framtagna, av Bo Lundberg konstruerade och vid en nyinrättad, egen flygverkstad producerade, för tiden goda och högklassiga jaktplan. I stället för USA nödgas man vidare att som enda återstående utländska utväg anlita Italien som "snabbleverantör" av flygmateriel.

Typerna J 11 (Fiat CR-42), J 20 (Regiane Re 2000 Falco I:o) och I6 (Caproni Ca 313) från de italienska fabrikererna ger så småningom en del möjligheter att i nedan nämnd ordning fylla de brännande flygplanbehoven vid F9, F3, F 10 och vid 1941—42 nytilkommande F 11. Att den i det rådande nödläget köpta italienska flygmaterielen tyvärr snart nog visar sig högst bristfällig och förlustbringande är känt. Detta behöver därför inte utvecklas närmare här. Ett par trots importspärrarna av flygförvalt-

ningen lyckligt gjorda flygmotorköp från Frankrike (tyskt krigsbyte) och Italien skapar möjlighet att ge "C-typen" av en del hos SAAB nykonstruerade och nybyggda enmotorsplan typ 17 (B 17, S 17) behövlig kraft i nosen.

VAD 1940 LARDE

1940 års kriser har kanske mest av alla försvarsberedskapstidens många kriser blottat vårt dåtida flygvapens, av förhållanden utanför detsamma vållade svagheter och brister. De belyser också värdet av att äga ett flyg, som det oaktagat inger respekt. Man finner också den tiden på vägar, som till slut skall leda till ett starkare flyg. Ett starkare flyg än det 1940 befintliga hade emellertid då stärkt våra statsmaktens strävanden och förmåga att motstå Hitler-väldets krav. Ingen kan säga, att ett sådant starkare svenskt flyg kunnat garantera hundra procentig framgång i en kraftmätning. Man torde dock kunna utgå från, att det skulle förstätt att bita ifrån sig med samma mod och segervilja, som 1940 präglade det brittiska flygets och folkets till en början skenbart utsiktslösa, men snart nog segerrika kamp för liv, frihet och oberoende. ■

RÄTTELSE: I föregående nr av FV-nytt (1/66) insmög sig tyvärr ett trycktekniskt fel på sid 15, upptill i högra spalten. Där stod att läsa om 'ett tyskt/svenskt sammankopplat (detta ord dessutom utan citationstecken) stabståg...' — Det reella förhållandet var emellertid något annorlunda. Det var nämligen två tåg — ett tyskt och ett svenskt — som uppställdes vid gränsen, men på var sin sida därom och med ett tjugotal meter emellan! (Red:s anm.)

När man summerar intrycken efter att ha läst general Bjuggrens bok "Attack" så finner man åtskilliga friska fläckar. Låt mig konstatera att det för oss yngre är utomordentligt intressant att på ett så lätt sätt få del av vad som rörde sig i vapnet innan vi ens var påtänkta som flygare. För den saken är vi honom stort tack skyldig.

oss yngre officerare. Men jag vill bestämt påstå att han ingöt en positiv anda och stridsmoral, om jag får ta till det ordet, som var omiskännligt personlig och som trängde ner långt djupare i leden än flertalet generaler brukar nå. Det var sannerligen ingen tid av stagnation eller tillbakagång inom den eskadern! Det fick för övrigt även första flygeskadern smaka på med jämna mellanrum.

Tveklöst hade dessa friska fläckar i många stycken sitt ursprung även i andra delar av flygvapnets topp, inte minst i general Nordenskiöld själv, ofta fruktad men allmänt uppskattad även bland

Parallellt med en dylik utveckling av bl a bas- och stridsledningssystemen växte flygplan 35 Draken fram mot den stora framgång, som den senare visat sig vara väl värd. Endast för den som har antal flygplan som enda måttstock på flygvapnets effekt kan de kraftfulla åtgärderna även inom andra områden ses som en stagnation i flygvapnets utveckling. Detta är givetvis helt fel!

Att mot denna bakgrund, som general Bjuggren, göra gällande att flygvapnet i flera hänseenden gick tillbaka under general Ljungdahls ledning är inte bara en grov överdrift, det är — om uttalandet vill ställa krav på att belysa en all-

En honnör för general Ljungdahl

Man läser om gångna tider med ett öppet accepterande av att så var det, så gick det till. Man utsätter inte beskrivningen för den kritiska behandling som man annars lätt gör, när man själv varit med och upplevt samma eller liknande ting. Därtill kommer att det hör till sällsyntheterna att en högre flygofficer satt på pränt och offentliggjort sina upplevelser och erfarenheter.

Men när vi mot slutet av boken kommer in på flygvapnet under senare år, försöker vi vid läsningen mera kritiskt lägga in den egna upplevelsen av denna tid. Är det rätt vad som sägs? Gick det till så? Var det verkligen den andan? Oundvikligt ställer man sig sådana frågor. Och var och en som verkat i flygvapnet må väl finna sitt svar alltefter sin erfarenhet och sina upplevelser.

Jag vill här endast — utifrån mina personliga utgångspunkter och som representant för en annan generation i flygvapnet än general Bjuggren — ge några synpunkter på *en enda* sida i boken.

"KALL BLÅST" PÅ SID 214

Den sida jag tänker på är sid 214, där general Axel Ljungdahls insatser i flygvapnet behandlas — eller bör man kanske snarare säga inte behandlas. Här blåser det inte längre friskt, här blåser det kallt, för att tala med författaren. Men det blåser inte bara kallt utan blåsten luktar också illa.

Som mycket ung officer på förband var det främst ledarskapet från divisionschefen och flygchefen som dominerade. Och givetvis i de viktigare frågorna även flottiljchefen. Eskaderchefen — generalen — såg man bildligt talat normalt på mycket stort avstånd. Jag har tjänstgjort som ung officer på flottilj med general Ljungdahl som eskaderchef. Jag vill långt ifrån påstå att general Ljungdahl var särskilt personlig mot

oss unga officerare. Men lika tveklöst är att vi upplevde general Ljungdahl som en pådrivare i positiv riktning.

BASUTBYGGNAD

Som yngre officer i flygstaben var det ett nöje att tjänstgöra med general Ljungdahl som chef för flygvapnet. Det stod för flertalet stabsofficerare klart, att general Nordenskiölds skickliga och nödvändiga uppbyggnad av flygvapnet vad avser flygplan nu med kraft måste kompletteras på bas- och stridsledningssidan. Det blev i många stycken general Ljungdahls uppgift att som chef för flygvapnet genomföra detta program. Planen för utbyggnad av våra flygbaser tog fast form och den bygger vi på idag, låt vara med vissa förändringar.

Vårt basystem torde till sin uppbyggnadskaraktär sakna motstycke, speciellt vad gäller satsningen på att öka motståndskraften mot bekämpning och därmed öka uthålligheten och ge våra flygplan ökad insatssäkerhet.

På stridslednings- och luftbevakningssidan hade undertecknad själv nöjet att från en underordnad position i flygstaben bland flera andra vara direkt fördragande för general Ljungdahl i vissa grundläggande frågor rörande stril 60. Trots att flygvapnet beträdde delvis nya vägar inom stridsledningsteknikens område och vissa av de beslut som fattades var av banbrytande karaktär,

**FRÅN * VÅR
LÄSEKRETS**

tär, tvekade inte general Ljungdahl att med fasthet gå framåt. För oss yngre blev detta en utomordentlig stimulans och för flygvapnet och krigsmakten som helhet innebar framstegen styrka genom balans.

män tendens — fullständigt felaktigt. Flygvapnet började få den balans mellan systemen, som utvecklingen ställde krav på. Och det var en framgång.

Men samtidigt blev totalsystemet mera komplicerat och det i sin tur ställde krav på ökad decentralisering av uppgifter och beslutfattning i frågor, där så var lämpligt. Man får anta att detta skedde för att ge den centrala ledningen ökade möjligheter att koncentrera sig på de stora huvuduppgifterna. Att kalla detta för ett växande småpåvevalde förefaller vara en kombination av överdrift och missuppfattning av den rådande situationen.

Det vore självfallet felaktigt att göra gällande, att alla framsteg som gjordes under general Ljungdahls tid som chef för flygvapnet skedde enbart tack vare generalen personligen. Säkerligen gjorde även han misstag och felbedömningar även av personlig art, som undertecknad av bl a okunskap inte känner till och som i och för sig förtjänar kritik. Vem gör inte det? Men det är ännu felaktigare att förneka eller förtiga de stora framsteg som gjordes under hans ledarskap.

EN HONNÖR

De här framförda synpunkterna är givetvis inte något som helst försök till jämförande värdebedömning mellan de höga chefspersoner som general Bjuggren i detta sammanhang nämner i sin bok. Men mot bakgrund av uttalanden som författaren till "Attack" gjort om general Ljungdahls insatser som chef för flygvapnet har det känts angeläget att till general Ljungdahl ge en honnör för stora insatser i flygvapnet, inte minst som dess chef. Att honnören kommer spontant från en annan nivå än den general Bjuggren representerar bör ej förta dess värde. Kanske beror det på att det inte blåser så kallt här... ■

Sven-Olof Olson

I detta och följande nummer av FLYG-VAPEN-NYTT kommer vi att presentera ett antal flygplan, som alla en gång varit knutna till det svenska militärflyget. Vi börjar med försvarets första aeroplan, Blériot Nr 1.

Misshandlad åldring



Första militära flygningen i Sverige ägde rum på Stora Värtans is den 4 februari 1912 med Olle Dahlbeck vid spakarna. Drygt tjuo år senare (1936) togs ovanstående bild av Blériot-Nyrop, då uppställd i Tekniska Museets lokaler på Ladugårdsgårde i Stockholm.

Den 6 juni 1911 fick Kungliga Sjöfertsdepartementet mottaga de första gåvobreven på ett flygplan. Det gällde en kopia av den kända Blériot XI, som tillverkats av ingenjör Hjalmar Nyrop i Landskrona. Donator var bryggeridisponenten O E Neumüller, och staten mottog gåvan den 1 december 1911.

I gåvobreven stod att flygplanet skulle användas för "spaning till sjöss". Planet kom sålunda att utgöra det första i sitt slag inom — det senare skapade — Marinens flygväsende och beteckningen var rätt och slätt "AEROPLANET NR 1".

Den första militära flygningen ägde rum på Stora Värtans is den 4 februari 1912 med löjtnant Olof Dahlbeck som förare. Flygningen skedde inför publik och föregicks av ett antal provstarter dagen innan. Flygningen söndagen den 4 februari var i många stycken historiskt märklig. Det var första flygningen i militär regi och det var troligen första gången man över huvud taget i Sverige (i världen?) startade och landade på is!

PRIVAT INITIATIV

År 1912 blev sedan det år då de första anslagen till inköp av flygplan till försvaret debatterades i riksdagen. Slutligen bifölls en proposition, som gällde inköp av en flygmaskin samt övningar med denna. Genom initiativ från fyra privatpersoner, Carl D Danielsson, Carl Piltz, Allan H Mattsson och Fritiof Ahlsell, ställdes medel till förfogande för inköp av ytterligare ett flygplan. På så sätt tillfördes Arméns flygväsende ett monoplan (Nieuport IV G) som kallades M 1 och ett biplan (Bréguet U 1) som kallades B 1.

Marinens AEROPLAN Nr 1 var under år 1913 stationerat i Djursholm. Flygplanet var i tjänst till år 1916 då det kasserades. Tidigare hade dock motorn överflyttats till en Donnet-Levéque (L I), som inköpts och levererats till Marinens flygväsende år 1913.

I sammanhanget bör även nämnas att långt senare kom Nr 1 att populärt kallas "Bryggarkärren" beroende på donatorns sysselsättning.

OVÄRDIGT ÖDE

Efter kassationen förvarades Aeroplanet Nr 1 i Statens Sjöhistoriska Samlingar men genom ett beslut av Kungl. Maj:t, enligt skrivelse från Marinförvaltningen av den 28 februari 1934, överfördes Nr 1 till Tekniska Muséet. Planet anlände i oktober 1935 till muséet och har sedan dess förvarats i dåliga och brandfarliga lokaler. (Det är nu helt nedmonterat och liknar mest ett vrak!) Det kan onekligen tyckas, att detta för det svenska militärflyget så betydelsefulla och historiskt värdefulla flygplan borde gått ett värdigare öde till mötes.

NAGRA DATA OM NR 1

Motor:	1 st Gnôme på 50 hk
Besättning:	2 man
Hastighet:	50 km/tim
Spännvidd:	8,60 m
Längd:	7,00 m
Höjd:	2,90 m
Vingyta:	15,50 m ²

(Se även treplansskissen å sid 20.)



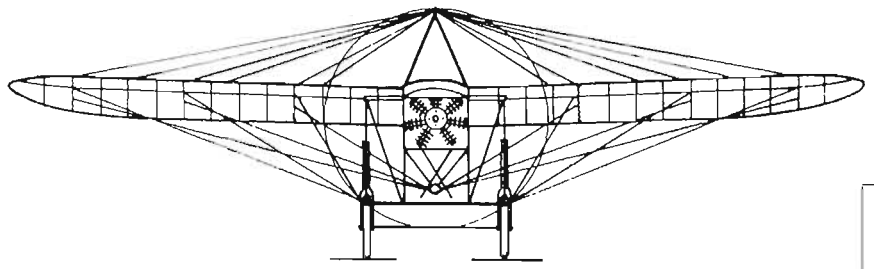
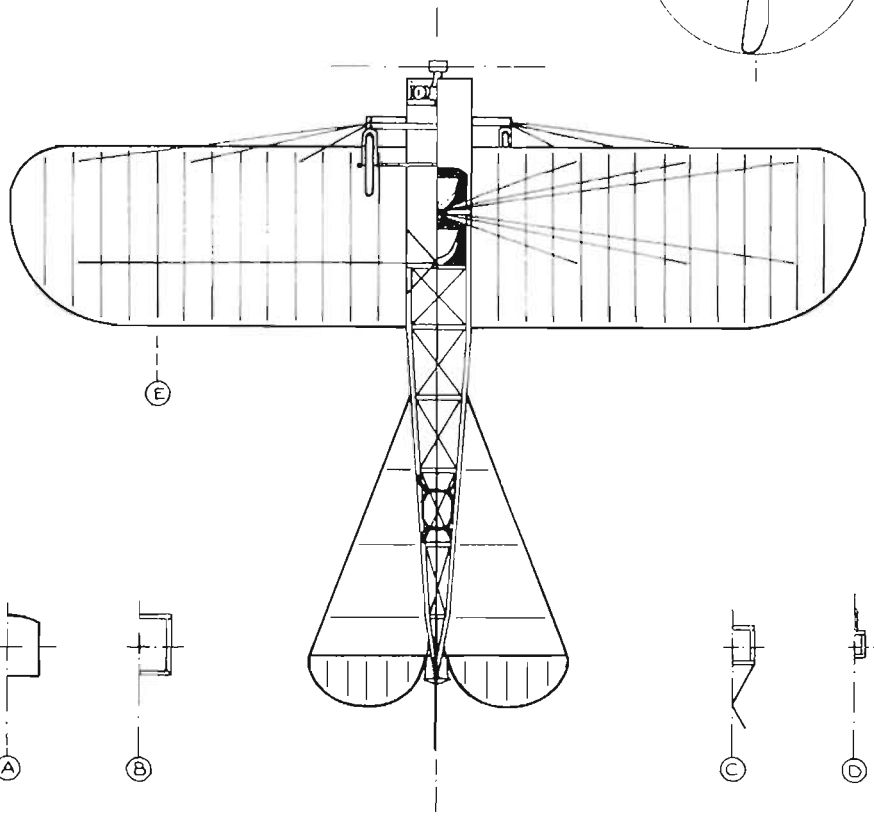
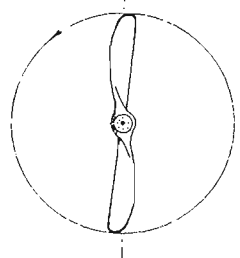
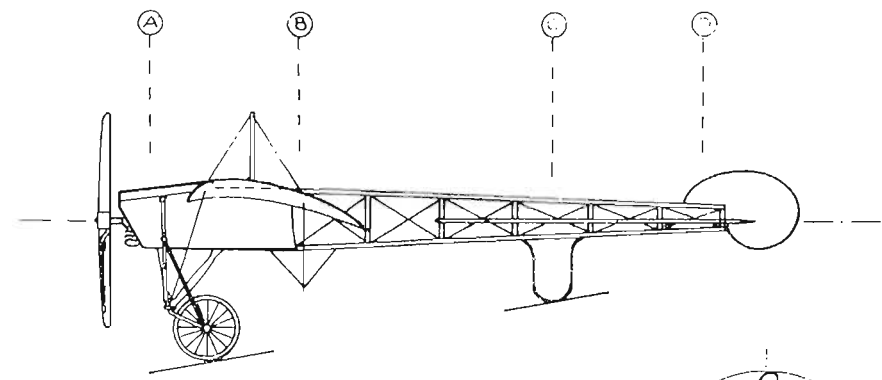
'...om de' vore vinter jäm





t ändå! Se sid 2





Blériot-Nyrop Nr 1
Maxfart: 50 km/tim
Skala: 1 : 75
Tecknare: RUT

EN SKOLA BLIR MYNDIG

I den stränga februarikylan gästades F20 och officerskursen 65-66 av en "kaptajn" och tre kadetter ur "Flyvevåpnets Officersskole" i Danmark, av en "kaptein" och tre "kadettfenrikar" ur "Luftkrigsskolen" i Norge samt av chefen för flygkrigsskolan åtföljd av tre av hans flygkadetter. De anlände den 17/2 för ett tre dagars studiebesök.

Första dagen gjordes studiebesök på F16 där flygplan 29 och 35 demonstrerades. Efteråt samlades man på F20, där en värddkadett redogjorde för officersutbildningen i det svenska flygvapnet, varefter filmen "Horison" visades. På fredagen reste man till Stockholm, där naturligtvis bl a regalskeppet Vasa besöktes.

De elever i OK 65-66 som ej "guidade" i Stockholm satte fredag em i gång med omnöbleringen för kadett-

F20

balen dagen därpå. Detta innebar att sex lektions-salar tömdes på sina in-

ventarier, en mängd dekorationsmaterial plockades ned från skolans vind för att pryda väggar och tak. Dessutom tillverkades en del nytt. På fredagskvällen kunde man ej ana att de sex lektionssalarna var annat än sällskapsrum i någon exotisk klubb.

På lördag kl. 18.15 stod C F20, överste *Bruse*, med maka på plats vid västra änden av galleriet för att hälsa på värddar och gäster, som i jämn ström passerade in till sällskapsrummen. Precis kl. 19.00 anlände C E3, generalmajor *Peyron*, som representerade CFV.



"En liten jenka i Balders hage dansar..." — Verkligen nordisk "förbrödring" blev det på F20, då norska och danska kadetter trädde dansen med söta svenska töser till tonerna av finsk musik.

Foto: N Andersson

Knappt hade den 230-hövdade församlingen satt sig vid middagsbordet, förrän toastmastern slog på gonggongen och C F20 utbringade en skål för statsöverhuvudena för de åtta länder som fanns representerade. Kort därefter ljöd gonggongen på nytt och C F20 hälsade å skolans vägnar kadetternas damer och övriga gäster välkomna. I talet framhöll C F20 att detta var den 21:a ordinarie kadettbalen sedan F20 kom

till, varför han hävdade att skolan nu nått *myndig* ålder.

Efter kaffet spelade en mindre del av militärmusikkåren i Uppsala till dans i samlingssalen. Dansen pågick till kl. 01.30. I en av danspauserna framträdde de finska kadetterna och sjöng finska folkvisor på ett livligt uppskattat sätt. Dansen avslutades med att man unisont sjöng "Du gamla, Du fria..."

Vintrarna är som bekant inte speciellt snörika i Blekinge, men i år under denna "vargavinter" har snön tydligen kommit för att stanna längre än normalt (som brukar vara 1-2 dagar).

I januari hade vi ett par veckor med strålande vinterväder och massor med snö — med "sydländska" mått mätt. Idrottsdetaljen började smått ana sensation och rustade sig för flottilmästerskap på skidor. De ljumma sydvästvindarna ville emellertid annorlunda och följden blev, att när skidtävlingen skulle genomföras, återstod endast en tredjedel av det stolta snötäcket. Men det-

F 17

SKIDJUBILEUM

ta visade sig bara vara ett skrämnskott av vädrets makter, snön kom tillbaka. Det snöade i dagarna tre, och på den fjärde dagen lyste solen med hela sitt vänliga ansikte på den ånyo vintriga flottiljen. Detta utomordentliga tillfälle fick inte försittas, och genom en snabbinsats av alla berörda parter kunde det första flottilmästerskapet på 10 år arrangeras. Banan mätte 7,5 km och kördes två varv. Vädret var strålande med fem minusgrader och torr nyfallen snö.

Man hade förväntat sig en vild anstormning av deltagare. Så blev emellertid inte fallet då de flesta här i Blekinge har sina skidor så långt undan-skuffade, att de inte hinner få fram dem medan snön ligger kvar. Det var dock

ett 50-tal, som ville mäta sina krafter, vilket nog må anses som ett godtagbart deltagarantal.

Flottilmästare blev en ung navigatör vid namn *Holmberg* med tiden 1.01,45. Segrartiden visar, att det inte var fråga om storrännare i spåret — på en bana utan verkligt kraftsugande motlut.

En verkligt strong prestation utförde 1:e flygtekniker *Haglund*, som trots sina 49 år belade andraplatsen totalt — endast två min efter segraren. Att *Haglund* vann oldboyklassen på den tiden behöver väl inte nämnas.

Ca 70 proc av det totala antalet deltagare klarade den av Svenska skidförbundet stipulerade tiden för bronsmärket, vilket nog bör anses som gott och väl godkänt för en sydsvensk flottilj!

ON

ÖVERSTE BÅNGS POJKAR

”Överste Bångs pojkar” är en kamratförening för 1925 års stamrekryter, som ryckte in till dåvarande flygkompaniet på Malmen. Vänskapen dessa rekryter emellan var så stor, att de innan de skingrades beslöt att bilda en kamratförening. Föreningen fick namn efter ”pojknarnas” första chef, *löjtnant Bång*, vilken sedermera blev överste och chef för F9.

När stamrekryterna ryckte in i de-

ember 1925 var de 47, men många har gått bort och nu är det ”bara” 27 vänner kvar.

Vart femte år samlas de, och inget är väl naturligare än att mötet sker på Malmen. Den 18-19 9-65 firade de 40-årsminnet av sin första inryckning och 22 ”pojkar” infann sig då.

F 3



SUCCESSION

Utbildnings- och övningsverksamheten på Malmen har skiftat mycket under årens lopp, då alla flygslag under längre eller kortare tid haft sitt hemvist där. Genom ett beslut av år 1948 skulle F3 omorganiseras till ett jaktförband efter att i många år varit ett spaningsförband.

Vid årsskiftet 1948/49 befann sig F3 i en brytningsperiod, då flottiljen

kontinuerligt skulle omdanas till jaktförband och sedermera kom F3 att med halva flottiljen tillhöra 3:e eskadern och andra hälften 4:e eskadern, spaningseskadern.

F3 utrustades då med det helsvenska jaktflygplanet J22 (se bilden), byggt under krigsåren vid svenska verkstäder i Flygförvaltningens regi. Flygplanet var uppbyggt på ett skelett av stål och klätt med ett skal av

Som brukligt började träffen i Kaga kyrka, där en parentation hölls över bortgångna kamrater. Sedan avhandlades föreningsangelägenheter under ordförandeskap av förste verkmästare *Gunnar Hinnersson* vid F3 och därefter visades nya och gamla flygplan, välkända lokaler o s v.

Kamratträffen avslutades med middag på underofficersmässen, där historier från flygkompaniets tid dammades av och blev som nya.



björkfanér. J22 ansågs vara världens snabbaste jaktflygplan i förhållande till motorstyrkan och hade en maxfart av något under 600 km/t.

På våren 1951 var det dock åter dags att omdana flottiljen — F3 skulle utrustas med ”hypersnabba” Vampire, J28A. Det innebar ånyo en omställningsperiod och övergången från kolmotorflygplan till jet medförde ett betydande omskolningsarbete för såväl flygande som markpersonal.

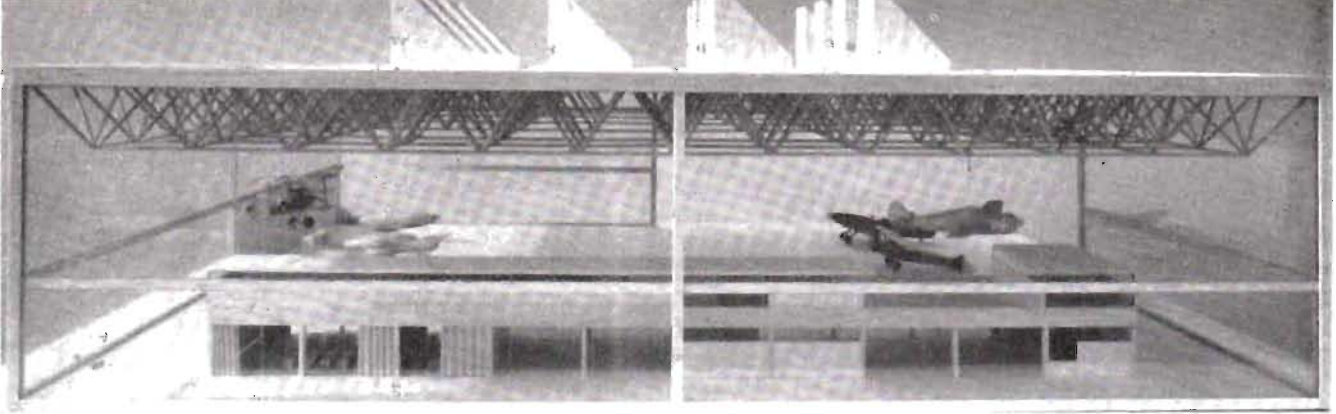
I januari 1953 ”erövrade” så J29 ännu en flottilj och ”Tunnorna” fick efterträda F3-Vampire. Belåtenheten var stor bland all personal på F3 att få ett modernt slagkraftigt jaktflygplan.

Idag är dock icke Tunnan längre ett tillräckligt effektivt vapen för att kunna slå vakt om vår trygghet och J29:an har trängts undan av den många gånger effektivare Draken. Den fina och tåliga gamla J29:an lämnar för många en stor saknad efter sig — bl a beroende på alla minnen och upplevelser tillsammans med detta flygplan.

Vid jultiden 1965 fick F3 sina första J35D, vilket flygplan nu utgör kärnan i vårt luftförsvar. Därmed har den gamla anrika flottiljen åter kommit i allra främsta ledet ifråga om modern flygmateriel.

På F3 ännu icke Draken-omskolade förare ser nu fram emot inflygningens dag, då de för första gången skall styra Draken i sitt rätta element.





MUSEUM PÅ PAPPER

Ett förslag till flygmuseum i Linköping har utarbetats av ett arkitektkontor i Stockholm. Platsen för museet har bestämts till Motorstadion, omedelbart öster om F 3 flottiljornråde, vilket gör att museet kommer att ligga väl synligt.

Flygmuséet avses inrymma de flyghistoriska samlingar som tillhör flygvapnet och som för närvarande är provisoriskt uppställda på F 3, men även av materiel som ställs till förfogande av flygindustrin m fl.

Det är tänkt att anläggningen skall omfatta en huvudbyggnad inrymmande utställningshall, administrationslokaler, föreläsningssal o s v, en gård för uppställning av materiel samt en magasins- och verkstadsbyggnad.

Utställningshallens uppvärmning avses ordnas genom inblåsning av varmluft för att samtidigt hålla luften i rörelse. Dessutom kommer hallen att förses med ett fuktaggregat för att ge flygplan tillverkade av trä och duk rätt relativ fuktighet.

I taket avser man hänga upp några mindre flygplan. Väggarna är till större delen av glas. Utifrån får man därigenom en attraktiv kontakt med utställningen och inifrån får man en större rymd.

Det nu skisserade museet kommer att kosta ca fyra milj kr att bygga, vilket är dubbelt så mycket som utredningskommitténs första förslag beräknades till. Man räknar dock med att erhålla bidrag från staten, företag och enskilda.



Första materieltransporten till F 10 robotdivision antände till flottiljen den 9 februari kl 15. Transporten hade hela den långa vägen från Stockholm genomförts på ett minutiöst sätt trots besvärliga väderförhållanden. Divisionschef för det nya robotförbandet är kapten Måns Lithner. — På bilden ses C F10, överste Jan Jacobi, inspektera leveransen.

HÄNT VID FLOTTILJERNA

stakade värst

Årets flygvapenmästerskap i vinteridrott arrangerades av Kungl Hälsinge flygflottilj (alltså F15 i Söderhamn) och hade samlat 135 deltagare från 20 förband. Det var arrangörernas stora ambition göra tävlingarna så perfekta som möjligt. Förberedelsearbetet blev dock in i det sista minst sagt betungande. Kung Bore gjorde nämligen allt för att spela arrangörerna ett sprätt.

Snöbrist kan äventyra skidtävlingar — mera sällan överskott på snö. I Söderhamnstrakten öppnades himmelens portar i mitten av november och har därefter endast haft kortare stängningstider. Detta gjorde spårläggning och plogning till ett evighetsarbete, vars resultat knappt varade ett dygn. Veckan innan tävlingarna var spåren hårda och fina, men två dagar innan vittnade endast snitslar i terrängen om var de hade gått.

Det största problemet var dock kylan. Samma dag som tävlingsdeltagarna anlände visade termometern i Söderhamn minus 32 grader på morgonen och höll sig under 20 minusgrader hela dagen. Meteorologen vågade inte lova någon bättring och tävlingsledningen tuggade på naglarna. Och vad hände?

IDEALVÄDER

Fälttävlan var förlagd till ett område

väster om Holmsveden, fyra mil sydväst om Söderhamn. I tävlingsområdet möttes de tävlande av en strålände vinterdag med sol och tolv minusgrader vid första start. Kung Bore var blickad.

Arrangörerna hade valt att lägga skjutmomentet före skidlöpningen och punktorienteringen samt att inte inräkna tiden för detta moment i löptiden. Skjutningen, som var relativt svår, utfördes i år med kpist i stället för som tidigare med pistol m/40. Bäst i skjutmomentet blev fanjunkare Dolk F13 — 27 träff av 30 möjliga.

Skidlöpningen 15 km genomfördes på ett (enligt de tävlande) "njutbart" spår i en naturskön trakt och punktorienteringen med sina tio kartläsningsstationer ställde den ouppmärksamme i idel kniviga situationer. Rustmästare Gavell F16 hade snabbaste löptiden me-

dan flygtekniker Parson F16 klarade punktorienteringen bäst — endast elva mm fel. Men Gavell var den överlägset jämnaste och åt hans totalseger fanns inget att göra.

Målet var förlagt till Holmsveden, där de tävlande efter bastu bjöds på lunch i bygdegården, medan resultaten efterhand växte fram på resultatstegar. Framför kartan med de rätta punkterna kontrollerade man sina framgångar och misstag.

Heder åt den deltagare, som slutförde tävlingen trots att han efter fyra km bröt skidan och stukade ett knä. Men denne kämpe fortsatte ytterligare en stund på 1½ skida, fick därefter låna en ovalad "kommissskida" av en kontrollant och stretade så hela sista milen in mot målet. Vem kunde denne "fighter" vara om inte tävlingens äldste deltagare, sextioårige generalen Ingvar Berg.

Sverigepremiär för C-160

Det fransk-tyska arbetsutskottet TRANSALL erhöll för en tid sedan regerings tillåtelse genomföra vinterprov, främst på marken, i Sverige med en prototyp till det civila transportflygplanet TRANSALL C 160.

Proven genomfördes under några veckor i februari—mars på flygbasen i

Vidsel. Under hela tiden betjänades flygplanet av främst fransk personal och med tillverkarens materiel.

Transall är en samarbetsgrupp bestående av det franska företaget Nord Aviation samt de båda tyska företagen Hamburger Flugzeugbau och Vereinigte Flugtechnische Werke.

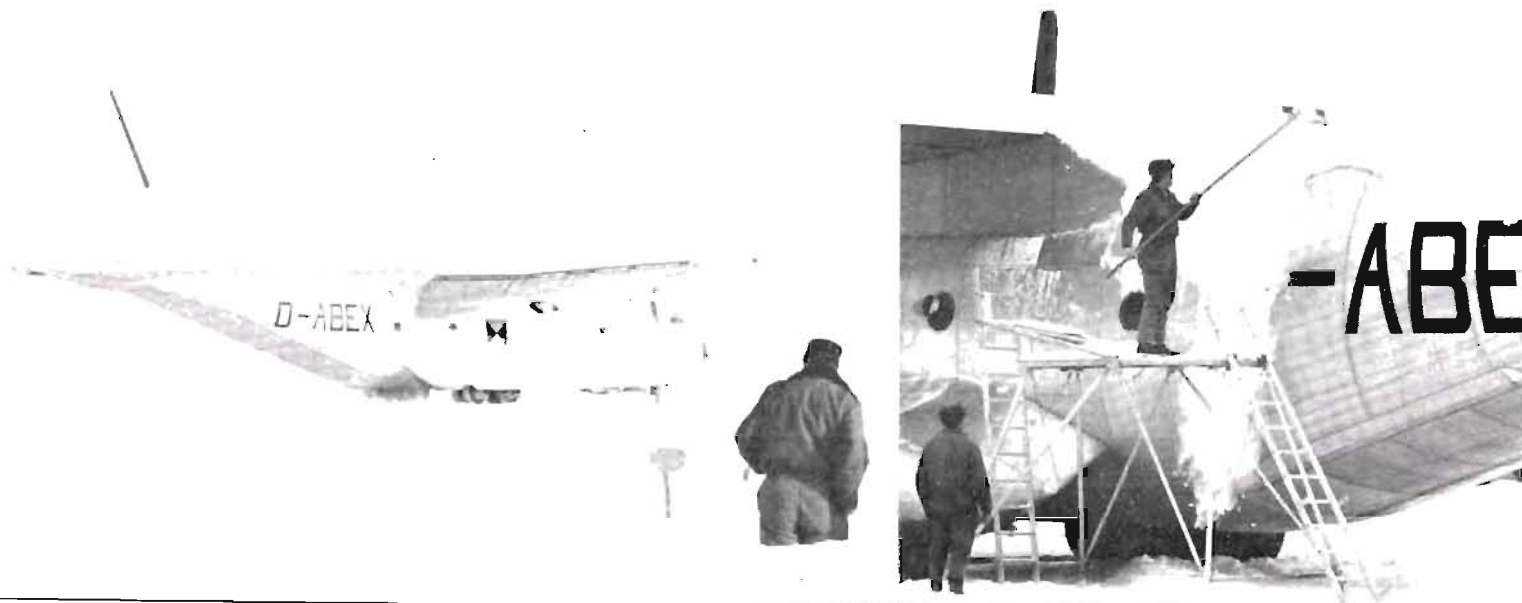
Tidigare har det välkända franska passagerarflygplanet Sud Aviation Caravelle vinterprovats på liknande sätt i Sverige, varigenom vissa problem med

typen under vinterförhållanden kunde lösas.

Transall C-160 demonstrationsflög i mitten av mars på Bromma för representanter för flygvapnet och pressen.

□ Några korta tekniska data. Transall C-160 har två Rolls-Royce Tyne 20 turboprop motorer. Lastförmågan är max 16 ton. Räckvidden är 485 mil vid last av 8 ton. C-160 kan ta 93 soldater eller minst 61 fallskärmsoldater. Startsträckan är 650 m. Marschfarten är 500 km/tim. ■

JC





Nr 73 — värnpliktige Allan Eriksson, F 15 — satte full fart på "laggen" redan från första stavgaget och 55 min senare gick han i mål som suverän segrare men med 15 km hårt slit i armar och ben.

Foto: J Forsell, F 15

Fälttävlan

- 1:a Rustmästare Gavell F15 112,3 p
 2:a 1:e flygtekniker Pärson F15 118,2 p
 3:a Flygtekniker Höög F13 135,25 p

KLAPPIAKT

Stafettens start och målområde var förlagt inom flotttiljen och på startlinjen stod 20 lag klara för fight. Efter en tjuvstart kom fältet iväg och i en härva av skidor, stavar, armar, ben och topp-luvor slogs man om metrarna.

Efter 1:a sträckan var ordningen F4, F15, F21. F4:s ledning var efter andra

sträckan drygt två min. Men även om F15:s värnpliktige *Allan Eriksson* på tredje sträckan gjorde en så fin upphämtning att endast 19 sek skiljde F4 och F15 i mål, var F4:s seger inget att göra åt.

Stafett 3X10 kni.

- 1:a F4 Lag 2 1.53,56
 2:a F15 Lag 1 1.54,15
 3:a F21 1.56,46

FROSOITERNA VÄRST

Efter de två första dagarnas tävlingar ledde F15 lagtävlingen mellan förban-

den med 77 p före F4 85 p och F21 110 p. F6 och F9 hade också lyckats bra och det är glädjande att vinteridrotten inte är en privat uppgörelse mellan norrlandsförbanden.

Spänningen var därför på topp inför 15 km. Skulle F4:s bredd falla utslaget? Ja, som så många gånger förr var det oldboysen Wiklund, Molin, Edin, Redin m fl som till sist visade var skåpet skulle stå.

Men flygvapenmästaren på 15 km fick man dock söka på annat håll, nämligen i F15:s värnpliktige *Allan Eriksson*. Han for fram som en furie i spåret och lämnade närmaste konkurrent dryga minuten efter sig.

15 km

- Värnpliktige Eriksson F15 55,31
 1. flygtekniker Viklund F4 56,38
 Hjälp tekniker Dahlberg F4 57,29

Lagtävlan

- 1:a F4 117 p
 2:a F15 149 p
 3:a F21 224 p

I dimma dold

Tisdagen den 22 februari låg dimman lika tät över Sätenäs som över Lützen för drygt 300 år sedan, varför någon flygverksamhet ej var att tänka på. För att komma ut och idrotta och få en nypa luft utmanade 3:e divisionen 2:a divisionen på sparkstöttsstafett.

Banan var ganska fiffigt lagd med tvåra böjar runt rulltankar, där gravitationskrafter och benrörelser var helt omöjliga att beräkna. En taxibana tjänade som långlöp och där fick verkligen högra foten uträtta en hel del.

Sparkstöttingen har ju anor från så ädla fortskaffningsmedel som isläggen och stakkälken och det är synd att sparken numer kommit i skymundan, när man ser hur väl detta åkdon kan hanteras.

Resultatet blev efter väl genomspard tävlan, att 3:e divisionen vann med ett antal sparklängder. I eftersnacket framkom, att verklig brist på sparkstöttingar råder i bygden, ett förhållande som nog borde rättas till. — Men säkert är i alla fall, att detta är en form av eminent sport som livligt kan rekommenderas.

Skidans skyttar

1966 års mästerskap i vintertvåkamp (skidåkning 20 km samt stationskjutning med kpist) för fjärde militära idrottsdistriktet — norra gruppen — arrangerades den 12 februari av F1.

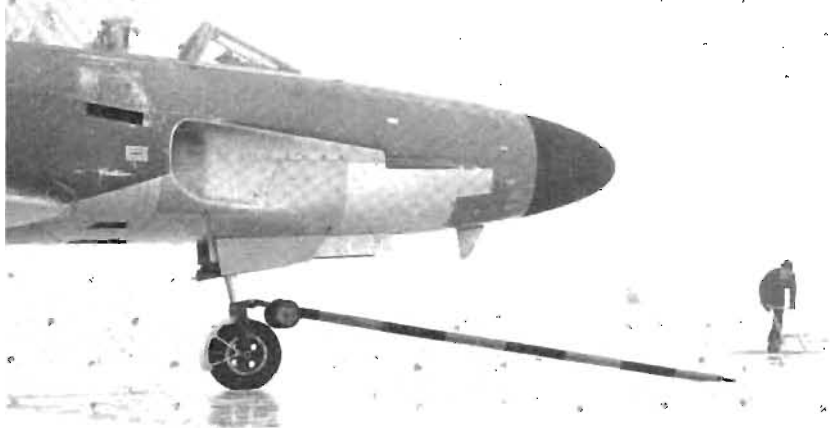
Tävlingen gick i år för första gången enligt de nya reglerna, dvs skjutning mot den nya olympiatavlan. Man sköt två gånger liggande (avstånd 100 m) och två gånger stående (avstånd 50 m). Juniorerna, som åkte 15 km, sköt två gånger liggande men "bara" en gång stående — i övrigt enligt bestämmelserna för det olympiska skidskyttet.

I tävlingen deltog, trots kollision i tiden med flygmästerskapet i vinteridrott, 130 deltagare från 17 olika förband och skolor.

Bästa tiden av samtliga fick furir *Johansson*, Sth FBU, medan värnpliktige *Blomquist*, F10, segrade bland juniorerna. — Tyvärr hade tydligen representanterna från F18 en "off day", och det var med knapp nöd som laget lyckades klara sig undan jumboplatsen.

Prisutdelningen förrättades av C F1, överste *Rolf Svartengren*. ■

Foto: E. Johannesson, F7





KONTAKT



*med
flygsäkerheten*

DIS

Av
FS/Fh
fackred.

kasta sig vissa regler för enhetligt och samordnat handlande. Den enskilda människan måste också handla efter vissa regler. Oräkneliga små och stora vardagsuppgifter eller -åtgärder kräver, att vi med åren utvecklar en självdisciplin, som naturligtvis kan vara mer eller mindre "hård" men som vi inte kan vara utan — om vi vill fungera riktigt. Vi kan kalla det vanor — till skillnad från ovanor — men det är en form av disciplin, en förmåga att kunna "ge sig själv order" för att på bästa sätt kunna utnyttja sina olika resurser. Disciplinen, fattad i betydelsen av uppställda normer eller regler för vårt beteende, är alltså inte något självändamål. Den är ett medel för att befrämja effektivitet, arbetsglädje och trivsel med tillvaron.

Ansvar kräver disciplin

Regler för hur man skall bete sig, för att den grupp man verkar i skall kunna fylla sin uppgift, finns i alla sammanhang. Reglerna kan vara skrivna eller oskrivna, detaljerade eller mycket allmänna, strikt tillämpade eller mindre strikt tillämpade, allt beroende på gruppens och arbetsuppgifternas karaktär. På flertalet civila arbetsplatser är reglerna i allmänhet mindre detaljerade och väl också mindre strikt tillämpade än på de militära arbetsplatserna. Men ju större ansvar och värden det är fråga om, desto mera strikt och "militär" blir disciplinen. Kirurgens ansvar kräver en omutligt hård disciplin för att hans arbete skall ha utsikter att lyckas. Ett annat slående exempel utgör den utomordentligt höga yrkesdisciplinen inom de väldiga arbetslag, som möjliggör uppskjutandet av rymdraketer. I alla sammanhang, där det krävs fulländad samverkan och absolut enhetlighet mot bakgrund av snabba avgöranden och hastiga förändringar och där det gäller liv eller död, måste det disciplinära regelsystemet vara både detaljerat och strikt tillämpat.

Det bör särskilt framhållas — eftersom folk i allmänhet använder termen disciplin i de mest olika betydelser — att disciplin avser både yttre och inre ordning. I det militära kan disciplinkraven lätt uppfattas som något i främsta rummet avseende den yttre ordningen. Men kraven på det formella uppträdandet, vissa grundkunskaper och en viss "militär stil", är i och för sig i första hand ett medel och inte ett mål. Målet är nämligen inte nått, förrän också den inre ordning skapats, som är nödvändig för hård tjänst. Den militära fredsutbildningen i allmänhet ger ofta inte en tillräckligt realistisk bakgrund, för att kraven på noggrann disciplin skall kunna förstås som något väsentligt. Det

säger sig självt, att skapandet och upprätthållandet av en god militär disciplin — i fred för krig — är en mycket krävande uppgift, i första hand för utbildningsbefälet. Vissa militära verksamhetsgrenar är emellertid oavsett fred eller krig i sig själva ytterst realistiska och erbjuder därför en miljö, för vilken noggrann disciplin bör vara något helt naturligt och därför lätt att upprätthålla. En sådan verksamhetsgren är flygtjänsten.

Lagarbete

Modern militär flygtjänst är i hög grad ett lagarbete mellan flygande personal och markpersonal samt inom dessa kategorier. Arbetsuppgifterna och ansvaret varierar självfallet beroende på vederbörandes plats och uppgift i systemet. Men överallt krävs samma höga grad av yrkesdisciplin. Här om någonstans gäller

**”Det är personalen
på marken
som håller
våra plan i luften.”
Men . . .**



nämligen det gamla ordspråket om tuvan och lasset. Här kräver också flygsäkerheten sin speciella disciplin!

Flygdisciplin är en funktion av den flygande personalens självdisciplin i flygtjänst. Det finns ju ingen, som man ursäktar så gärna och snabbt som sig själv! Men exempelvis dåligt underhållna kunskaper i nödinstruktioner kan och

På många håll uppfattas med rätt eller orätt den moderna samhällsutvecklingen som norm- och disciplinupplösande. Företrädare för yrken, som har behov av att vissa regler strikt följs, finner det ibland svårt att i dagens läge uttrycka och få förståelse för sina synpunkter. I det följande har ett försök gjorts att åskådliggöra vårt behov av disciplin. Avsikten härmed är att lämna ett underlag till fortsatt tänkande.

vårt behov av

CIPLIN

Någon skämtare har sagt: Disciplin är den känsla av obehag som en underordnad erfar inför en överordnad! Och det kanske den till viss del är. Disciplin är ju i mångt och mycket detsamma som den sortens obehag som kallas tvång. En överordnad kan allmänt eller i en speciell situation representera eller förmedla ett visst mått av tvång.

Nödvändigheten och nyttan av disciplin="tvång", i den bemärkelsen att vi alla måste leva och verka efter vissa överenskomna regler för att kunna ingå i samhällsgemenskapen och lyckas i arbete och familjeliv, torde emellertid klart erkännas av de allra flesta — förr eller senare. Förståelsen för behovet av regler, för behovet av disciplin, är enkelt uttryckt ett mått på vår ansvarskänsla och mognad — vilket inte minst i en tid som vår är viktigt att erinra om.

Många förknippar begreppet disciplin enbart med den militära disciplinen. Men disciplin i form av samlevnads- och arbetsregler finns och måste finnas överallt. För att en grupp människor gemensamt skall fylla en viss uppgift, oberoende av om det är i ett militärt eller civilt sammanhang, måste den under-

får icke ursäktas. Den som startar med något av våra krigsflygplan (alla enmotoriga) utan att behärska möjliga åtgärder vid motorstörningar i starten visar bara med det, att han är en uppenbar fara både för sig själv och andra! Dessutom handhar han materielen på ett föga ansvarskännande sätt! Förarinstruktionen **måste kunnas** — liksom andra instruktioner och föreskrifter — och måste för den skull ofta och regelbundet repeteras. Någon kanske tycker, att självbevarelsedriften bjuder detta förr eller senare. Men det är flygdisciplinen, yrkes- och självdisciplinen, som skall kräva sådan aktivitet — utan att självbevarelsedriften ens gör sig påmind.

Ger bättre resultat

Flygdisciplinen är också avgörande för vår yrkesskicklighet. Instrumentflygförmågan t ex är till stor del en följd av hur noggrann man är, hur noga man följer sina egna order till sig själv. På samma sätt är det med skjutning och bombfällning, navigerings- eller förbandsflygning o s v. Ju bättre flygdisciplin, desto bättre resultat!

Disciplinen kan vidare komma till uttryck i hur vi förhåller oss till order och anvisningar för flygning och hur vi handhar — medför och behärskar användningen av — den personliga nödutrustningen samt hur vi tillämpar hälsoföreskrifterna. Att tillägna sig levnadsvanor, som minst är lika goda som den omsorg med vilken flygmaterielen sköts, bör vara ett självdisciplinens riktmärke i det människa/maskinsystem, som flygtjänsten utgör.

Att skriva DA

Exemplen kan mångfaldigas men blott ytterligare ett får räcka: DA-skrivning. Att skriva en driftstörningsanmälan på grund av ett materielfel eller liknande kräver ingen "inre kamp". Men att skriva en anmälan om sin egen felfunktion är svårt. Många gånger mycket svårt — allra helst om det inträffade är av förarglig art. Självdisciplin underlättar dock avgörandet. Hög rapporteringsvillighet i DA-systemet för snabbare till resultat som kommer alla till gagn!

☞ Flygning med krigsflygplan är tjänst med hög risknivå. Det kan vi aldrig komma ifrån. Disciplinen så som den meddelas och tillämpas under utbildningens gång, där stora såväl mänskliga som materiella värden står på spel, kan vi inte göra avkall på. Vi behöver disciplinen! ■

För att spara chefsens och Din egen tid ange Dina ursäkter med dessa siffror, som täcker nästan alla situationer.

Tabell över ursäkter

1. Jamen, så har vi alltid gjort.
2. Jag visste inte att det var så förbaskat bråttom.
3. Det hör inte till min avdelning.
4. Det är ingen som sagt åt mig att sätta i gång.
5. Jag väntar på ett godkännande.
6. Hur skulle jag kunna veta att det här var annorlunda.
7. Det är hans jobb och inte mitt.
8. Det är nog bäst att vänta tills chefen kommer tillbaka och fråga honom.
9. Det har jag faktiskt glömt.
10. Jag trodde inte det var så väldigt viktigt.
11. Jag har så mycket för mig så jag hinner helt enkelt inte med det.
12. Det trodde jag verkligen att jag hade meddelat Dig.
13. Jag är inte anställd för att göra det.
14. Så brukade aldrig Karlsson göra.
15. Det hände innan jag kom till det här "bygget".
16. Jag är så ny här.
17. Det är nog alldeles för dyrt . . .
18. Det vet jag tyvärr inte.
19. Just nu kan jag inte — jag är upptagen — min telefon ringer . . . visst!
20. Jag trodde inte det var aktuellt längre.
21. Ursäkta mig ett ögonblick jag är genast tillbaka.
22. Låt oss resonera om saken efter lunch.
23. Låt oss tillsätta en utredning . . .
Etc, etc . . !



. . . att vara alert och nogsamt följa givna instruktioner och order. Med målmedvetet lagarbete nås goda resultat!



Varför får vi inte skicka in anonyma driftstörningsanmälningar?
 Om vi fick vara anonyma skulle vi skriva många fler DA!
 Dessa tankegångar framförs ofta i samband med diskussioner
 kring informationssystemet vid förbanden och när man frå-
 gar om anledningen, så får man varierande svar.

Av FS/Fh fackred.

Det tycks dock vara i stort sett två
 skäl bakom dessa önskingar: olust
 eller skamsenhet att inför divisionschef
 och högre instanser dokumentera sina
 misstag under flygpasset och rädsla
 för beträffning, om man anmäler in-
 träffade avvikelser från direktiv och be-
 stämmelser. Det är då inte förvånande

Detta är ett
 exempel på hur
 en DA skall
 skrivas — med
 alla erforderliga
 uppgifter anteck-
 nade.

Funktion
 Nära felfunktion (inga följder)
 Felfunktion
 Utan anm
 Störning (alltid TR)
 Störning
 Inga störningar
 Allvarlig störning (alltid TR)
 Övriga faktorer

Ut- och inkörning
 Övrigt
 Övrig flygning
 Landning
 Start
 Totalhaveri
 Haveri
 Störning (alltid TR)

Detta är ett exempel på hur en DA skall skrivas — med alla erforderliga uppgifter antecknade.

I samband med avdrag till marktomgång på
 10 km höjd stannade motorn. Åkerstörning u.a.
 If har av väsa slängt Ht-kran

Registreringsnr	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57
Sign																																	
Slut klockan																																	
Upplandn																																	
Ant landn																																	
Uppdr																																	
Flyglid																																	
Tim																																	
Min																																	
Uppdr																																	
Tim																																	
Min																																	
Uppdr																																	
Tim																																	
Min																																	
Uppdr																																	
Tim																																	
Min																																	

Besötn registreringsnr
 406555
 26604011013543260

Sign
 8089
 Utredes enl O S F
 Nej X Ja
 Sign
 2-

The wrong way always seems the more reasonable.

— Moore



anonyma DA

att det blir en dragkamp hos den enskilde föraren mellan å ena sidan önskan att hjälpa till i flygsäkerhetsarbetet genom att berätta om gjorda misstag och fel, å andra sidan den högst naturliga och mänskliga benägenheten att vilja dölja just dessa misstag och fel inför andra. Det är då naturligt att förarpersonalen söker en lösning ur detta dilemma och frågar sig om inte lösningen vore anonyma DA. Låt oss därför närmare titta på förutsättningarna för att skapa ett anonymt skydd i informations-systemet och vilka följdverkningar detta skulle få.

Vissa grundförutsättningar måste därvid fastslås. För det första måste informationskällan fortfarande vara den enskilde föraren som talar om, vad han själv råkat ut för. Dvs det skall inte vara fråga om att anmäla, vad man sett någon annan göra eller råka ut för. För det andra skall informationen passera divisionschef—flygchef—flottiljchef enligt nu gällande princip, dvs de instanser som i första hand och närmast har ansvaret för flygsäkerheten skall fortfarande få den direkta tillgången till informationsunderlaget.

Vad är målsättningen?

Vad är då avsikten med DA? Vart vill man nå och vad vill man åstadkomma?

Avsikten med vårt flygsäkerhetsarbete överhuvudtaget är givetvis att pressa ner förlusterna i människoliv och materiel i samband med flygning. För att kunna åstadkomma detta måste man ta reda på så mycket som möjligt om de förhållanden och faktorer, som påverkar händelseförloppet vid haverierna och därefter försöka kartlägga, hur människan och materielen fungerar och vilka påfrestningar som möter uppe i luften. För att bilden skall bli så klar och skarp som möjligt är det viktigt att den inte bara avtecknar våra misslyckanden

— dvs haverierna — utan också alla de tillfällen, då vi varit mer eller mindre nära att misslyckas. Ju fler informationer man får, desto större möjligheter att framskapa den rätta bilden. I korthet kan man säga, att avsikten med nuvarande DA-system är att försöka få fram information om alla de tillfällen, då människan eller materielen inte fungerat på rätt sätt under flygning.

När det gäller att diskutera förutsättningarna för anonymitet, kan man bortse från materielområdet. Prestige eller annan hänsyn torde inte verka hämmande på en förare, när det gäller att rapportera materielfel — vare sig rapporten sker öppet eller anonymt. I fortsättningen behandlas därför endast fel i förarfunktionen.

Hur stort underlag?

Vid haveriundersökningar brukar primärfel kunna lokaliseras till förarens sätt att fungera i 60—70 proc av haverierna. De största vinsterna för flygsäkerhetsarbetet kan alltså uppnås inom detta område. De fall, där en förare själv försatt sig i en kritisk situation genom att nonchalera säkerhetsbestämmelser mm, är dessbättre sällsynta i vår verksamhet.

Den absoluta majoriteten av felfunktioner hos föraren synes i stället bero på att en människa av både fysiolgiska och psykologiska skäl inte alltid är i stånd att fungera "som en maskin". Vi vet för närvarande för litet för att helt kunna kartlägga de mänskliga felmekanismerna och DA-systemets information om förarfunktionen i olika sammanhang skulle ge möjlighet till ytterligare kartläggning på detta område. Enligt tesen "ju större informationsunderlag desto större förbättringsmöjlighet" har man eftersträvat att kunna sammankoppla en inträffad felfunktion hos en förare med alla de förhållanden och faktorer, som kan tänkas ha påverkat förarens sätt att fungera i situationen i fråga.

Vid en inträffad felfunktion hos en förare — tex glömska — har man sålunda i det nuvarande DA-systemet tillgång till bortåt 70-talet olika informationsbitar om föraren i fråga, tex hans flygbetyg från olika utbildningsperioder, hans totala flygtid och dess fördelning på flygplantyp och övningar, flygtidsuttagets karakteristika etc. Genom tillgång till detta förhållandevis stora dataunderlag vid varje inträffat förarfunktionsfel hoppas man kunna kartlägga orsakssammanhangen ytterligare genom att i analysarbetet ta in informationsmaterial gällande andra förare med tex samma flygtid, av samma kategori, samma ålder och utbildningsståndpunkt. Materialet kan sedan jämföras med sådana som råkat ut för liknande händelser på samma veckodag, tid på dagen, samma flygplantyp etc. Härigenom kan man i vissa fall

**Skamsenhet för
begångna misstag
och rädsla
för bestraffning
har väckt
frågan om ett
anonymt DA-system
—förståeligt!— men
beklagligt från
flygsäkerhets-
synpunkt!**

kanske få ett svar på frågan, varför människan/foraren fungerar på det ena eller andra sättet under flygning. Ytterst kanske vi då också kan få ett säkrare svar på frågan hur våra kommande krigsflygplan skall utformas för att bli "förarvänliga" eller omvänt, vilka egenskaper vi från flygsäkerhetssynpunkt vill ha hos våra framtida förare.

Det må i detta sammanhang starkt betonas, att avsikten med datasystemet inte är att samla uppgifter för kontroll av individen utan för att försöka kartlägga och analysera begreppet svensk flygförare. Det är dock givetvis klart, att man därvid måste utgå från olika individer för att eventuellt komma fram till ett "normalbegrepp".

Vad ger en anonym DA?

När man bedömer den frågan, måste man ha klart för sig att det gäller att åstadkomma en anonymitet i ordets verkliga

föraren hela tiden måste tänka på att inte blotta omständigheter och förhållanden, som skulle kunna sammankopplas med den DA han skrivit eller avser att skriva och därigenom slå hål på anonymiteten? Givetvis kan en anonym DA inte skrivas med vanlig skrivstil eftersom handstilen avslöjar, vem som fört pennan. Men kan man då åstadkomma en tillräckligt opersonlig textning? Är det realistiskt att tänka sig, att förarpersonalen skulle ta på sig omaklet att skriva ut DA på maskin?

Men låt oss bortse från dessa praktiska svårigheter och återgå till frågan, vilken information en förare skulle kunna lämna med bibehållande av anonymiteten. Prova själv hur många uppgifter på det nuvarande flygbeskedet, som Du skulle våga fylla i. Utöver en med försiktighet formulerad beskrivning av inträffat händelseförlopp blir det ett förvånansvärt litet antal av de nu önskade

**Pröva själv
hur många uppgifter
på ett flygbesked
som DU skulle
våga fylla i
—med bibehållen
anonymitet...**



Foto: O. Gellermark, F 8.

betydelse. Det räcker alltså inte att bara utelämna nummer och namn och mena, att "dom behöver väl inte gräva i saken". Även om så skedde, skulle säkerligen lika fullt tvivel och misstankar ganska snabbt uppstå hos förarna och hela idén förfelas. Man kan då börja med att fråga, om det överhuvudtaget finns någon möjlighet för en förare i en flygstyrka att förbli anonym tex inför sin divisionschef? Skulle inte all genomgång efter flygning enbart bli en parodi om

uppgifterna. Det är heller inte möjligt att uppgifterna så värst många "bakgrunds-uppgifter" om tidigare tjänstgöring i flygvapnet m m. Uppgifter som är nödvändiga, för att man skall kunna urskilja formen på den lämnade pusselbiten, så att den kan passas in på rätt plats och vara av något reellt värde. Rent praktiskt skulle vidare de uppgifter, som en förare skulle våga lämna, behöva skrivas på nytt varje gång han skrev en DA. Med anonymitet följer ju nämligen, att dessa

**Lämn
spå
—skri
fullständi.**

Med ett anonymt informationssystem är det inte möjligt att uppfylla nuvarande målsättning för DA-systemet!

från gång till gång oförändrade uppgifter inte kan lagras i datamaskinen och tas fram vid nästa DA, eftersom sammankopplingsmöjligheten (=identifiering) saknas.

Hur stort blir utbytet?

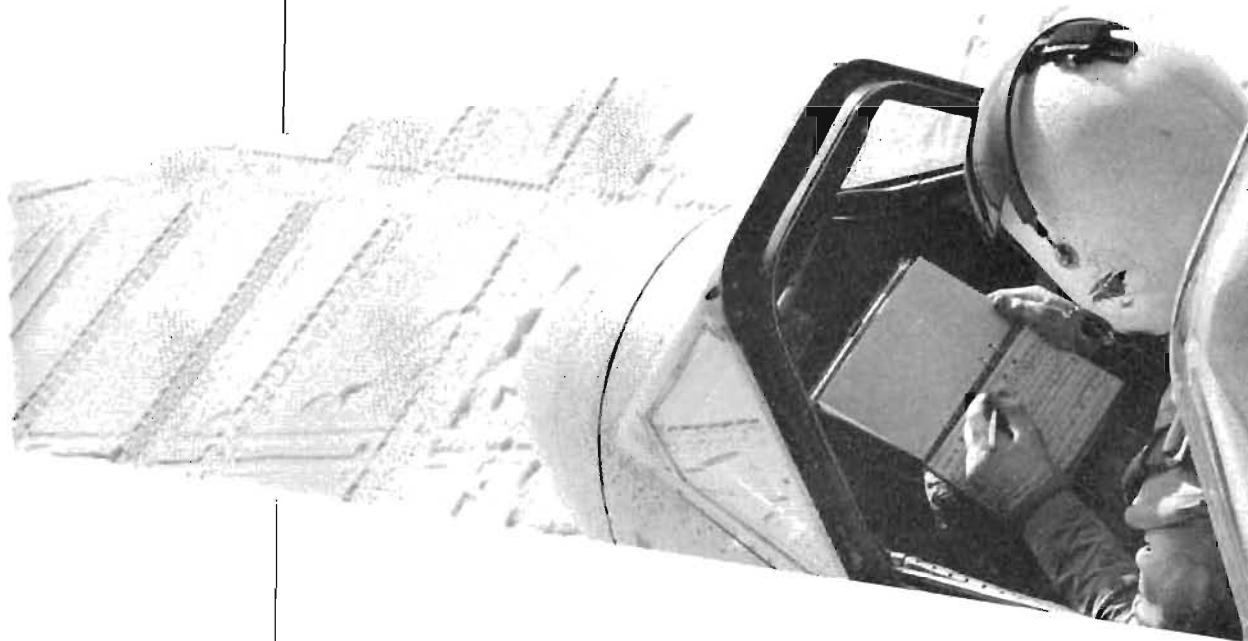
Vid iakttagande av en reell anonymitet skulle man alltså i stort få nöja sig med en information bestående av en redogörelse för en inträffad felfunktion. Någon möjlighet att kontrollera eller ställa kompletterade frågor skulle inte finnas. Några närmare uppgifter eller beskrivningar av den felfungerande "maskinen" skulle inte finnas, varför det vore praktiskt taget omöjligt att besvara frågan varför maskinen fungerade fel. Med ett anonymt informationssystem skulle det således inte vara möjligt att uppfylla nu gällande målsättning för DA-systemet. Det bör i detta sammanhang erinras om,

av haveriorsakerna. Detta framför allt som den rätta formen för rapportering av fel i materielfunktionen fortfarande skulle vara teknisk rapport. Det kan då starkt ifrågasättas, om den begränsade målsättning, som kan uppnås genom ett anonymt informationssystem, skulle rättfärdiga den arbetsinsats på alla nivåer, som ett systemiserat informationsflöde för med sig. I detta sammanhang må erinras om, att det tidigare inom flygvapnet förelegat ett icke systemiserat, anonymt rapporteringsförfarande ("flygsäkerhetsrapport"). Detta gav dock ett dåligt utbyte.

Varför inte fritt val?

Det har även ifrågasatts möjligheten till valfrihet på så sätt att föraren skulle kunna få skriva sin DA anonym, om han så ville, som en utökning av nu avgivna

**nydliga
fter Dig
n
DA!**



att det övervägande antalet haverier orsakats av fel i förarfunktionen — d v s just det analysområde som skulle mörkläggas av anonymiteten.

Den information, som ett anonymt DA-system skulle kunna ge, begränsas till — förutom haverier — driftstörningar, som berör materielen eller orsakats av så k övriga faktorer (övningsledning, väder, fältbeskaffenhet m m). Information inom dessa områden är givetvis i och för sig nödvändig och önskvärd men berör trots allt endast den mindre delen

DA rörande förarfunktionen. I och för sig skulle säkerligen en sådan valmöjlighet kunna åstadkommas, men fortfarande kvarstår begränsningen i utnyttjandemöjligheten i den anonyma informationen och det diskutabla värde informationen har genom sin okontrollerbarhet. De olika informationsflödena torde dessutom alltför ofta inte kunna smältas samman på grund av bristande bakgrundsuppllysning, varför en anonym DA i praktiken inte skulle innebära en reell utökning av analysmöjligheterna. ■

Akta HUVUDET

Huvudet är en synnerligen komplicerat byggd region, som tjänar en rad skilda funktioner. Våld mot huvudet kan därför ge upphov till en mångfald olika skador med brokig symtombild. Genom huvudets utsatta läge förekommer också skullskador vid många olika typer av olyckshändelser.

Det är därför av vikt att huvudet skonas från yttre våld. Detta gäller kanske i högre grad för den flygande personalen än för någon annan yrkeskategori. Detta beror på, att de många olika skadeformer, som kan uppstå, gör den kliniska prognosen svårbedömbär. Detta gäller inte bara skador, som medfört klara medicinska fynd och symtom, utan kanske i än högre grad de i vårt samhälle så vanligt förekommande "hjärnskakningarna" — som endast leder till en kortvarig medvetlöshet eller någon dags huvudvärk. Dessa våld ter sig vanligen för den skadade som helt triviala och ofarliga, i all synnerhet som läkaren oftast inte kan påvisa objektiva fynd. Icke desto mindre kan lång tid efteråt — smygande eller plötsligt — symtom eller funktionsnedsättning uppträda, som för vederbörande utgör en flygsäkerhetsrisk.

Tvåårig observation

Detta innebär att — även efter relativt lindrigt våld mot huvudet — en lång observations-tid måste krävas. I de författningar som reglerar de medicinska fördringarna för anställning av flygande personal stipuleras således en observationstid av två år, innan anställning kan medges.

Samma rigorösa krav är svåra att upprätthålla, då det gäller redan utbildad personal som råkat ut för en hjärnskada. I sådana fall krävs, som underlag för den medicinska bedömningen, en specialundersökning av nervsystemet och ett normalt elektroencefalogram (EEG — en metod att registrera elektriska spänningsvariationer i hjärnan).

EEG bildar hos normala individer ett speciellt mönster, vilket kan förändras bl a i samband med sjukdom eller skada i hjärnan. Med hänsyn till att till synes abnorma EEG:n i viss utsträckning förekommer hos sk normala individer, är det ibland förenat med svårigheter att isolerat bedöma enstaka EEG. Detta innebär att dessa registreringar ofta måste

ningscentral att inom en snar framtid införskaffa apparatur för EEG-registreringar. Så småningom kommer därmed all flygande personal ha sitt eget EEG arkiverat — för att detta vid behov skall kunna tagas fram för jämförelse.

Idrotten "skadlig" . . .

Orsaker till "hjärnskakningar" bland flygande personal synes främst vara den specifika form av inomhusidrott som bedrivs — samt trafikolyckorna. Inomhusidrottens vådor har väl under de senaste åren beaktats och därmed har denna sport antagit en något mildare form. Icke desto mindre förekommer fortfarande att många huvuden får känna på kraftiga törnar under dylika övningar.

Årligen förlorar flygvapnet ett antal flygförare i flygtjänst p g a hjärnskador — exempelvis genom idrotts- och trafikolyckor. Då många dylika skador synes relativt onödiga, har "Kontakten" velat granska detta problem lite närmare.

upprepas med månaders intervall, innan ett säkert uttalande kan lämnas. Därför kan vederbörande tvingas gå avkopplad från flygtjänst under lång tid. Bl a med hänsyn till denna olägenhet och de relativt vanligt förekommande "hjärnskakningarna" kommer flygvapnets medicinska undersök-

Trafikolyckorna tycks därför vara den väsentliga orsaken. För att få en objektiv uppfattning om trafikolyckornas frekvens har all flygande personal på förbanden tillfrågats, i vad mån de varit inblandade i någon trafikolycka.

Vissa tendenser av intresse synes kunna utläsas ur sva-

ren. Den väsentligaste av dessa är, att förlust av och svåra skador hos den flygande personalen p g a trafikolyckor är sällsynta och icke tillnärmelsevis förekommer i den frekvens som redovisas från motsvarande personalkategori i andra länder. Dock framgår att "hjärnskakning" är den vanligast förekommande diagnosen vid olyckor med personskador.

Anmärkningsvärt är att, av alla rapporterade skadetillfällen, 30 proc förekommer som single-olyckor (= ensam på vägen) och att denna typ av olyckor svarar för mer än 50 proc av de materielskador, som betecknats som omfattande.

Oroande F 5-statistik

Lika anmärkningsvärt är att bland trafikolyckor med omfattande materielskador endast obetydliga personskador uppstått. Är flygande personalen ett släkte med tur eller...? Men innan flygutbildningen är avslutad synes dock statistiken tala för, att turen inte är att lita på. Flygeleverna på Ljungbyhed tycks svara inte bara för den högsta trafikolycksfallsfrekvensen utan procentuellt även för de flesta personskadorna och de mest omfattande materielskadorna. Under mottot "Akta Huvudet":

- ⊗ Bringa ner hastigheten i trafiken!
- ⊗ Använd gärna skyddshjälm vid långkörningar!
- ⊗ Visa gott omdöme i trafiken — annars kan vi förlora förtroendet för Dig och har ingen nytta av Dig i luften!

Av specialflygläkare L LAURELL



Plötsligt började varningslampan till den ena generatoren blinka. Strax därefter även den andra. Rodren stavnade och trycket i hydraulsystemet sjönk. Så även oljetrycket i växellådan. Dessutom upphörde kompassen, radiotelefonin, instrumentbelysningen att fungera. — På detta sätt tedde sig flygsituationen en februaridag i fjol för fältflygare LARS ERIK ERIKSSON, F6.

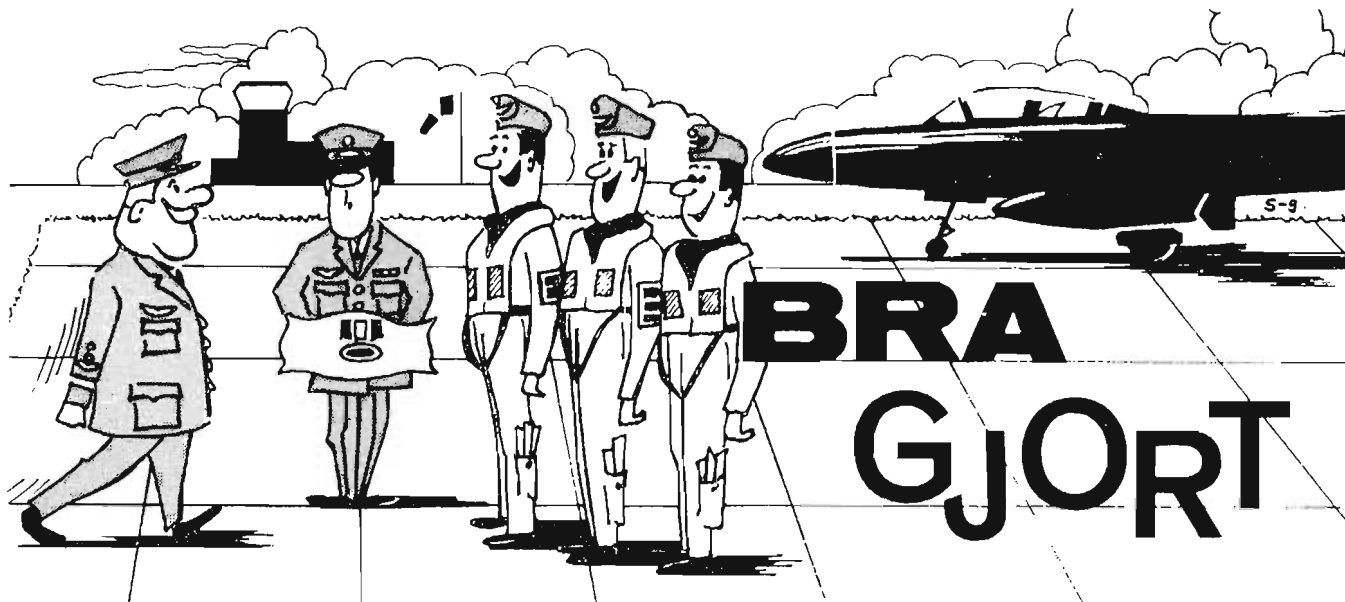


Foto: N Linderoth, F 6.

□ Fältflygare Eriksson med navigatör deltog i en mörkerövning med en A 32A. Vid anflygning mot Tönnersjö över moln inträffade första tekniska störningen och sedan följde successivt en serie störningar som satte de olika hjälpmedlen för manövrering och navigering ur funktion.

□ Lars Erik Eriksson skulle, då störningarna blev allt mer svårartade, ha haft fullgoda skäl att tillsammans med navigatören lämna flygplanet. Men trots de prekära omständigheterna gjorde han det riktiga bedömandet, att planet var funktionsdugligt. Han lyckades återföra planet till F6 och trots kraftig noshjusjazzning blev landningen väl utförd.

□ Härigenom kunde sedan grundorsaken till alla de tekniska störningarna fastställas (lossnad drivaxel till växellådan) och åtgärder för att för-



hindra ett upprepande vidtas.

□ Det kan fastslås, att Lars Erik Eriksson visat ett föredömligt lugn, ingående kännedom om sitt flygplan och stor flygskicklighet i en situation, som stegvis blev alltmer svår-bemästrad.

□ Lars Erik Eriksson tilldelades för en tid sedan Stockholms-Tidningens bragdmedalj för 1965 års bästa flygprestation.

Flottiljchefen överste NILS HANSSON uttryckte sin uppskattning så här:

— Det är just på det här sättet som man vill att den flygande personalen skall reagera — inte gripas av panik utan utnyttja alla de resurser, som finns. Man måste också komma ihåg, att Eriksson då händelsen inträffade var ganska rutinerad. Han hade bara varit ett år vid flottiljen. ■

JCH

The man who can make a hard thing easy, is an educator

— Emerson

