

Årsga Elektroniska Förening
www.aef.se

673



FLYGVAPEN ***NYTT***

NR 2 1967

med **VÅRDKASEN**





NÄR KOMMER NÄSTA NUMMER?

Nr	Manusstopp	Utgivningsdag	Motto för fototävlingarna
3	3/5	13/6	"Min roligaste bild" Frivilligutbildning Transportflyg
4	30/8	17/10	
5	26/10	15/12	

FLYGVAPEN NYTT

i nnehåll

Ledare: Starttecken	3
R. A. F. och framtiden	4
Att försvara sig psykologiskt	6
Inför Dagen H	8
1943 och beredskapen	10
Civil igen	15
Recension av böcker	16
Från vår läsekrets	17
En som verkligen kunde flyga	18
Hänt vid flottiljerna	29
Sport	23

KONTAKT MED FLYGSÄKERHETEN

Ledare	25
Om konsten att målspana	26
"Bra gjort"	34
Flygföraren och minnet	32
Fototävlingen	35

- Ansvarig utgivare:
Generalmajor C H NORDENSKIÖLD
- Redaktion:
Överstelöjtnant EINAR TIBELL
Stabsredaktör LENNART OLANDER
Stabsredaktör JAHN CHARLEVILLE
- Redigering och lay-out:
JAHN CHARLEVILLE

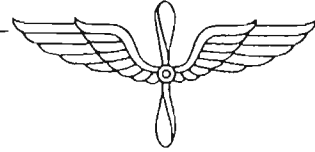


Bidrag
från FV:s alla personalkategorier välkomnas.

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

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

AB Öpe-tryck, Östersund 1967



Starttecken

Kungl Maj:ts proposition nr 110 år 1967 lades på riksdagens bord den 20 mars. Propositionens väsentliga innehåll behandlar System 37 och den mynnar ut i en första beställning av 87 attackflygplan AJ 37 och 13 skolflygplan Sk 37.

Propositionen erbjuder en intressant läsning. Flygmaterielberedningens yttrande har redovisats mycket utförligt. Den slår fast att den kostnadsökning som bl a orsakats av att typarbetstiden på beredningens eget förslag förlängts med ett år är fullt godtagbar för ett projekt med sådan omfattning. Till detta kan sägas att fördyringen för System 37 jämfört med motsvarande utländska projekt är mycket liten.

Beredningen slår också fast att vad gäller System 37 "såväl den tekniska som den ekonomiska utvecklingen numera kan sägas vara tillfredsställande", samt att "någon anledning att ifrågasätta möjligheten att genomföra projektet finns inte längre". I dessa uttalanden instämmer försvarsministern. Det är vår förhoppning att detta entydiga klarläggande av de politiskt ansvariga myndigheterna i fortsättningen skall lyfta projektet över de angrepp som tidigare förekommit i mer eller mindre grumlig avsikt.

Avslutningsvis talar försvarsministern om att "med anledning av försvarsutredningens direktiv för överbefälhavarens utredningar om försvarets framtida omfattning och struktur kan viss omfördelning mellan försvarsgrenarna bli aktuell inom den ekonomiska ramen för försvaret. Detta har så långt som varit möjligt beaktats i flygmaterielberedningens undersökning. Enligt min mening bör sådan omfördelning mellan försvarsgrenarnas delramar göras med hänsynstagande till likviditetsförhållandena för resp försvarsgren, så att en smidig anpassning till de nya förutsättningarna blir möjlig".

Den nu lagda propositionen är ett lovande första steg mot förverkligandet av System 37. Men om systemet skall bli vad det är avsett att bli och har kapacitet att bli, nämligen en högeffektiv komponent i landets försvar, då får det inte stanna vid att man enbart fullföljer en del av det flygande systemet. Det är väsentligt att antalet enheter ligger på en stridsekonomisk nivå. Även stridslednings- och basorganisationerna måste hållas på en nivå som möjliggör att man kan tillgodogöra sig det flygande systemets hela effekt. Försvarsministerns tidigare citerade yttrande tyder på att de politiskt ansvariga myndigheterna är medvetna om detta.

System 37 var hel inplanerat i den delram som enligt tidigare försvarsbeslut avsågs för flygvapnet. Det kunde även tveklöst rymmas inom lägre utredda ramar. Den nu föreslagna och enligt vissa förslag även i framtiden starkt reducerade försvarsbudgeten kommer inte att medge en kvantitativt tillräcklig och i förhållande till andra flygvapenkomponenter välavvägd anskaffning av System 37. Det kräver starka ingrepp i de icke flygande komponenterna i systemet av vilka en del redan gjorts. (Ett slående exempel på betydelsen av marginalpengarna.) Hade de nu plötsligt förändrade förutsättningarna varit kända då systemet började planeras, är det minst sagt tvivelaktigt om chefen för flygvapnet hade föreslagit System 37 i dess nuvarande utförande till anskaffning.

Mot bakgrund av detta har man rätt att tolka försvarsministerns uttalande positivt. Resurserna för att fullfölja System 37 måste bli tillräckliga så att dess möjliga försvarseffekt till fullo kan utnyttjas. ■

Det brittiska flygvapnets framtid har diskuterats livligt på sistone. Följande sammandrag ur en artikel i "Royal Air Force's Quarterly" antyder en del av problematiken.

Royal Air Force kämpar än för sitt liv ...

■ ■ När man diskuterar frågan rörande ett flygvapens framtid, måste man göra klart för sig vad slags flygvapen det gäller. Det finns "flygvapen" t ex i Afrika som endast består av några transport- och sambandsflygplan. Detta är dock inget flygvapen. En annan ytterlighet är USAF med ca 15.000 flygplan, allt från propellerdrivna skolflygplan till strategiska bombplan och fjärrobotar. ■ Ett sådant flygvapen är ekonomiskt otänkbart i Storbritannien och inte heller nödvändigt med hänsyn till landets åtaganden. ■ ■ ■

Hawker Siddeley Kestrel, P 1127.



Det talas om att endast utnyttja P 1127 som ett konventionellt jaktplan, utan att helt utnyttja dess V/STOL-egenskaper. Detta skulle innebära ytterligare slöseri med pengar och en genialisk konstruktion.

Det gäller att nå det praktiskt möjliga — det flygvapen som skulle behövas och det som parlamentet anser sig ha råd med. Men det senare har föga strategiskt värde, blott ett begränsat taktiskt värde och innebär därför ett visst slöseri med pengarna. Ett sådant flygvapen kan dock rentav vara farligt — om t ex en nation anser sig vara stark men i själva verket är svag och blandar sig frivilligt i en situation, som den inte kan klara av. Man behöver bara dra sig till minnes Frankrike av år 1939, som ansåg sig skyddat bakom Maginotlinjen.

BÄTTRE UTAN R.A.F. . . ?

Det vore bättre för Storbritannien att vara utan sitt flygvapen än att ha ett som visserligen är starkt nog att från början sättas in i en kamp, men som inte kan slutföra den. Det brittiska flygvapen som nu planeras är av ungefär samma styrka som det svenska. Men det kan inte ta upp kampen med annat än svaga motståndare och som kämpar utan medhjälpare.

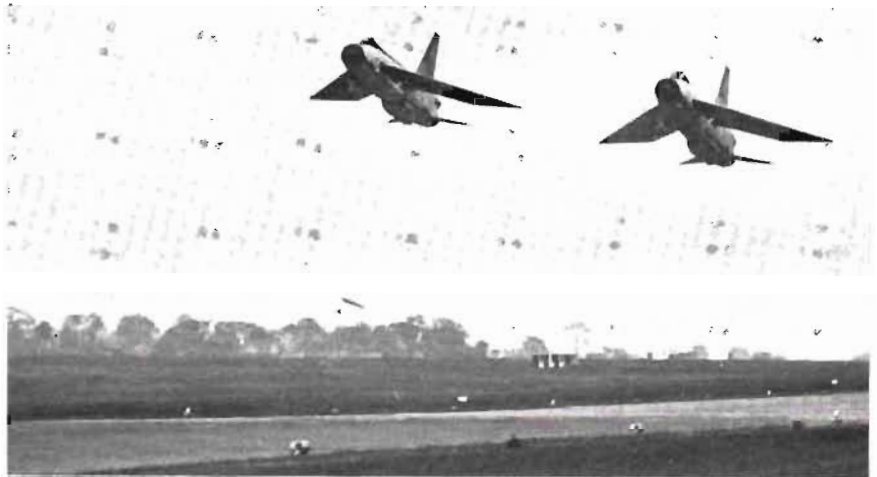
Är det därför rimligt att även i fortsättningen ge ut ca 2.000 milj. pund om året för ett helt och hållet otillräckligt system?

Det lilla Sverige, som hårt håller fast vid sin neutralitet och som är redo att göra uppoffringar för den skull, utarbetar det mest ekonomiska försvarssystemet som garanterar överlevnad mot alla krigsnivåer utom den nukleära (mot vilken det inte torde finnas något försvar). När man kommit fram till det bästa systemet, till en kostnad som trots allt är avskräckande, ja då börjar man skapa detta system — så långt möjligt med egna resurser.

POLITIK IN I BILDEN

Hur skrämmande och sorglig är då inte

P 1, Electric Lightning.



Man har sagt att "Lightning" är det bästa jaktplanet — varför skall det då ersättas med "Phantom"?

Englands försvarsplanering — eller skall vi säga brist på planering. En deprimerande kontrast! Aldrig har en nation satsat så mycket med så litet utbyte och tydligen utan att lära sig ett enda dyft. För tio år sedan utgjorde R.A.F. en "sköld" för Väst mot varje slag av aggression. Men olyckligtvis blev 1957 ett år fyllt av allvarliga problem. Det var det år då det gick partipolitik i försvarsfrågan. Mannen på gatan kunde inte förstå försvarsproblematiken eller strategin inför atomåldern. Det var lätt att sätta igång propagandakampanjer mot atombomben, varje inänsklig förstod dess förstörelsekraft. Varför skulle man kräva att de skulle förstå problematiken kring Västs ringa personella resurser ställda mot Östs stora styrkor utan skyddet från avskräckning genom kärnvapen?

SANDY'S FAMÖSA BOK

Den bemannade vapenbäraren kom i farozonen. "Robotar och raketer bedöms i omfattande utsträckning överta det bemannade flygplanets roll..." stod det i Plowden-kommitténs rapport. Duncan Sandys famösa "White Paper on Defence" från april 1957 sa: "Med anledning av de stora framsteg som redan gjorts med mark-luftrobotar har regeringen kommit till den slutsatsen, att R.A.F. knappast torde behöva någon ersättning för mera avancerade jaktflygplan än P 1 "Lightning", varför arbetet med dylika projekt kommer att läggas ned."

Ändå har vi i dag fyra nya jaktplantyper under arbete för R.A.F.!

Resultatet av tio års villande hit och dit beträffande de offensiva flygstridskrafterna är än värre. Robotutvecklingen sas även här tala för, att man inte

borde utveckla bemannade bombplan i fortsättningen.

- När nu dessa tio år har gått, är det intressant att studera vad vi har istället för dessa bombplan. Var är alla robotar och raketer?

PÅ SOPHÖGEN

"Thor"-roboten skickades tillbaka till USA 1963. "Bluc Streak" blev omodern innan den kom i produktion — alltför sårbar för anfall. Den lades ned 1960 efter att ha kostat 84 milj. pund. "Skybolt" kastades på den sophög där tidigare "Bluc Streak" låg, till ett pris av 27 milj. pund.

Sällan har sämre beslut fattats. De extravaganta ubåtar som nu byggs för-

ses med "Polarisrobotar" — som kanske snart inte har någon chans att nå sina mål.

- Om man sammanfattar: efter tio års enorma utgifter har Storbritannien inga operativa fjärrrobotar att komplettera sina cirka 100 V-bombare med. Man har inte fått någon ersättare för "Canberra" eftersom TSR-2 lades ned.

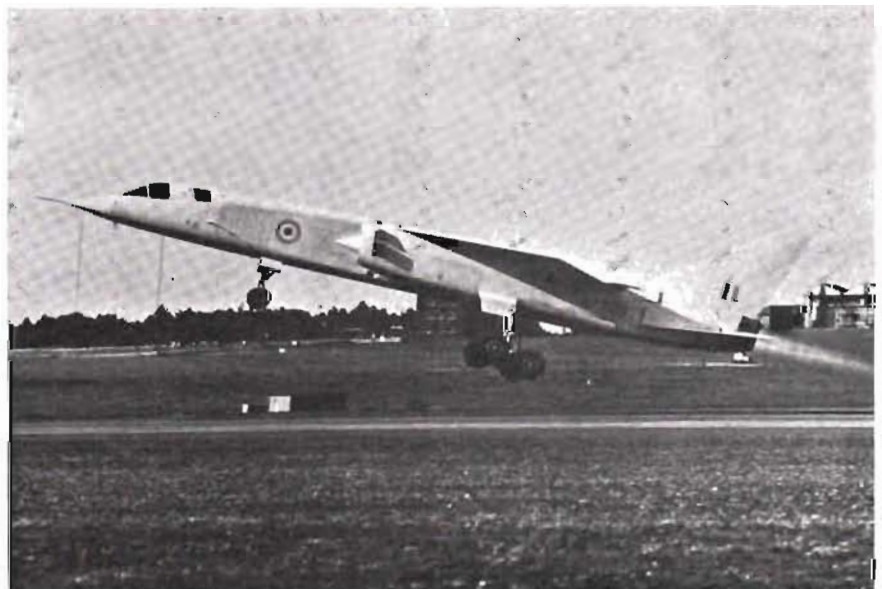
VÄRRE ÄN HITLER

Inte ens Hitler var så framgångsrik då det gällde att utradera det brittiska flygvapnet som engelsmännen själva varit under de senaste åren.

Det är nästan så att man tror, att ord som "air" och "aviation" har blivit något av ett anatema i regeringskretsar. ■

ORR

TSR-2 är försvunnen — men inte bortglömd! Det skulle spara pengar och ge R.A.F. en ny taktisk styrka om detta flygplan sattes i produktion.



TSR-2. Det första — och enda — exemplaret.

All krigsföring syftar till att nå vissa politiska mål. Oavsett om medlen är i klassisk mening militära åtgärder, ekonomiska påtryckningar, propaganda, ryktes-spridning eller kombinationer av dessa och likartade medel skall de ytterst skapa psykologiska effekter, som bryter ned motpartens motståndsvilja och tvingar till eftergifter eller underkastelse.

PROPAGANDAN

Vill man definitionsmässigt avgränsa psykologisk krigsföring från militär, ekonomisk eller annan krigsföring brukar man ange skillnaden i medel. Och medlen i den psykologiska krigsföringen är huvudsakligen press, radio, TV, flygblad m m, genom vilka man kan sprida nyheter, långsiktig information eller propaganda i syfte att positivt påverka motståndandan hos det egna folket eller negativt hos motpartens befolkning.

Medlen är naturligtvis användbara i såväl krig som fred vid strävan att nå utrikespolitiska mål. Huvudinriktningen kan i båda lägena vara antingen offensiv eller defensiv. I stormakternas politiska dragkamp under efterkrigstiden har vi kunnat bevittna, hur en offensiv psykologisk krigsföring ter sig. Det betyder ändock inte att de negligerat det psykologiska försvaret av hemmafronten.

- När Sverige i början på 50-talet skulle ta ställning till "erforderliga anordningar för tryggnad av en god psykologisk beredskap", rådde ingen tvekan om att vår beredskap skulle ha defensiv karaktär. Vi skulle ha ett psykologiskt försvar. Sverige har inga angreppsplaner, strävar efter att icke bli indraget i krig och har som utrikespolitisk doktrin "alliansfrihet i fred syftande till neutralitet i krig". Försvarsinriktningen var och är självklar. Det hindrar givetvis inte, att — om landet skulle dras in i en väpnad konflikt — det kan bli nödvändigt att använda de psykologiska stridsmedlen angreppsvis.

FÖRSVARSVILJAN

Ansvar för eventuellt nödvändiga åtgärder bär ytterst statsmakterna. I de relativt få fall under efterkrigstiden, då vi haft kännning av utifrån kommande

■ "Det kalla kriget" som vi upplevt under två decennier och dagligen fått beröring med i press, radio, TV och på film kan utan reservation betecknas som psykologisk krigsföring. ■ ■ Även om Sverige bara undantagsvis dragits in i det pågående maktpolitiska spelet är det rimligt att svenska folket frågar sig, hur vi i fred garderar oss mot den propaganda som strömmar över oss och hur vi förbereder oss för att motstå propaganda-attacker i händelse Sverige skulle påtvingas en väpnad konflikt. ■ ■ ■

försök till psykologisk påverkan av svenska folket, har statsmakterna också tillgripit motverkande medel i form av deklARATIONER och uttalanden. Någon effekt på svenska folkets motståndanda och försvarsvilja kan dessa påverkansförsök inte sägas ha haft. I varje fall visar de kontinuerliga opinionsmätningarna, att såväl motståndanda som försvarsvilja haft tämligen konstant höga värden hela efterkrigsperioden. Grundläggande betydelse har självklart utformningen av såväl inrikes- som utrikes- och försvarspolitik haft för denna stabilitet.

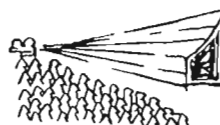
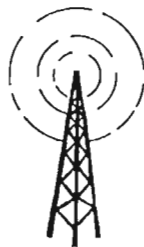
Statsmakternas psykologiska försvarsåtgärder i fred kompletteras av främst press, radio, TV och folkrörelserna. De senares bidrag speciellt genom organisationen *Folk och Försvar* är betydande. Dessa medias informationer och fria debatt om säkerhets- och utrikespolitiska problem utgör ett starkt värn mot utifrån kommande påverkansförsök, bidrar till att skärpa det kritiska sinnet hos svenska folket och att bevara dess motståndanda och försvarsvilja.

Huvuduppgifterna för den 1954 inrättade "Beredskapsnämnden för psykologiskt försvar" är i fred att planera det psykologiska försvaret i krigs- och kris-situationer. Den planeringen kan i sina grunddrag sägas vara i allt väsentligt klar. Efter kort varsel — vid beredskapslära eller efter beslut av regeringen — kan nämnden övergå till krigsorganisation och direkt under regeringens ledning fungera som *Statens upplysningscentral* (UC).

- Yttersta syftet med upplysningscentralens verksamhet i krig skall självklart vara att *bevara* och *stärka* folkets motståndanda och försvarsvilja.

SKAPA LUGN OCH TILLIT

Främst sker det genom att säkra en så *sann* och *fullständig* nyhetsförmedling som möjligt. Det krävs i en situation



PSYKOLOGISKA FÖRSVARET

Vårt psykologiska försvar i krig fordrar vederhäftig upplysning i fred

- det är nu försvarsviljan byggs upp

präglad av höggradig psykisk press och oro för att skapa lugn, säkerhet och tillit till statsledningens och totalförsvarsmyndigheternas uttalanden och strävanden. En sann nyhetsförmedling är därtill effektivaste metoden att motverka ryktesspridning och fientlig propaganda.

Men motståndsansans och försvarsviljans styrka måste också hävdas genom att *gemenskapskänslan* vidmakthålles i ett skede då familjebanden bryts, miljöbyten påtvingas och alla fredsnormala kontakter störs. Psykologiska försvarsansträngningarna måste följaktligen i krig genom UC-organisationens medverkan inriktas på att få de mänskliga kontakterna, det sociala livet och kulturutbytet att löpa så normalt som möjligt. Därför är krigsplanläggningen så utformad att folkrörelserna, bildningsorganisationerna osv skall fungera, och så att människorna skall ha tillgång till teater, konst, musik, bibliotek och nöjen oavsett var de hamnar.

● En uppgift av helt annan art är också ålagd det psykologiska försvaret i krig, nämligen att direkt *motverka* fientlig propaganda som riktas mot vårt folk och att till utlandet *sprida kännedom* om våra politiska mål och försvarsansträngningar.

BEREDSKAPSPLANER

Planläggningen har självklart tagit hän-

syn till allt detta och mer därtill. Beredskapsplaner i detalj finns och över ses kontinuerligt för press, radio, TV, folkrörelserna, kultursektorn, opinionsforskningen osv.

Fredsorganet — beredskapsnämnden — som svarar för krigsplanläggningen är sannerligen inte någon stor organisation. Nämnden består av 15 ledamöter, som representerar massmedia, folkrörelserna, Folk och Försvar, utrikesdepartementet, Civilförsvarsstyrelsen och försvarsstaben. Under sig har nämnden en rad delegatio-

ner med specialuppgifter och dessutom har den till sitt förfogande ett litet kansli med tre funktionärer och kontorspersonal.

● Utöver krigsplanläggningen sysslar nämnden i fred med opinionsmätningar, viss massmedia- och närliggande forskning samt utbildning av de krigsplacerade i det psykologiska försvaret.

I krig sväller organisationen avsevärt. Statens upplysningscentral får disponera några hundratal handplockade personer, som bemannar organisationen.

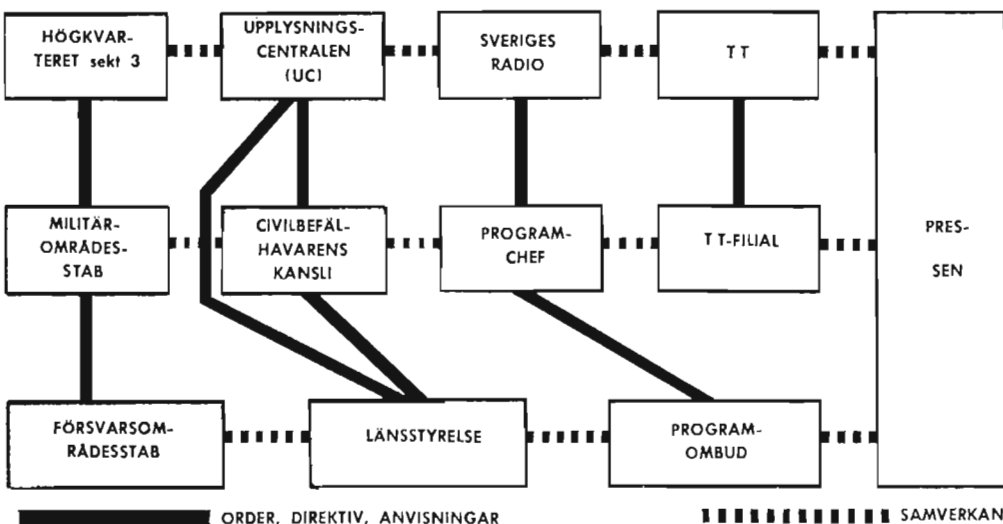
Ledningsorganisationen består av framstående representanter för massmedia, vilket garanterar bästa *samverkan* mellan UC samt press, radio och TV under de svårigheter nyhetsförmedlingen får i krig.

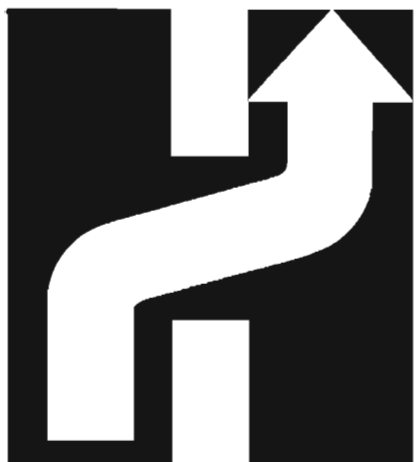
STUDIEBEHOV

Samverkan och *rådgivning* i publiceringsfrågor är oundgängligen nödvändig speciellt med tanke på att tryckfrihetsförordningen och dess förbud mot censur skall gälla även i krig. Ett *förtroendeförhållande* måste skapas mellan massmedia och statsledningen för att all publicitet skall ta nödig hänsyn till landets totalförsvaret och befolkningens säkerhet och till vad krigsansträngningarna kräver.

Beredskapsnämnden har verkat i drygt ett decennium. Nämnden fann sommaren 1966 tiden inne att hos regeringen begära en översyn av verksamheten på grundval av vunna erfarenheter. Främst känner nämnden behov av att få ekonomiska och personella *resurser* för att — enligt statsmaktens utsprungliga intentioner — ta itu med mera djupgående studier av den internationella psykologiska krigsföringen och att få vidga massmedia- och opinionsforskningen. Ett ytterligare motiv för omprövningen utgör riksdagens beslut våren 1967, att handläggningen av psykologiska försvaret i fred skall ske i försvarsdepartementet och icke som tidigare i inrikesdepartementet.

PSYKOLOGISKA FÖRSVARET I KRIG





3.9 1967

Inom krigsmakten pågår precis som inom alla andra delar av samhället intensiva förberedelser för övergången till högertrafik. Det gäller för den militära sektorn med alla sina fordon och fordonstörare, alla övnings- och kasernområden att i alla avseenden vara lika väl förberedd som samhället i övrigt. ■ ■

Krigsmakten har också sådana resurser i form av utbildad personal, helikoptrar, flygplan och radiomateriel som aktivt måste sättas in i arbetet för att underlätta själva övergången.

Det samlade ansvaret för hela trafikomläggningen har lagts på *Statens högertrafikkommission* (HTK). Den trafiktekniska delen av arbetet har HTK uppdragit åt *rikspolisstyrelsen* att leda. Krigsmaktens aktiva medverkan i omställningen kommer därför i huvudsak att få formen av biträde i olika avseende till polismyndigheterna.

Många av stamfordonen måste byggas om på olika sätt inför trafikomläggningen. Främst gäller detta i fråga om fordonsbelysningen och ingångarna på bus-

Av överstelöjtnant Börje Wallberg

Vad betyder

dagen

H

för Dig?

sar. Sedan lång tid tillbaka har dessa åtgärder kostnadsberäknats och planlagts. Särskilda medel har ställts till förfogande härför och arbetet är i full gång och skall vara avslutat före 3 september 1967.

MÅNGA ÄNDRINGAR

För varje sådant område är en särskild plan utarbetad som upptar alla de ändringar som skall genomföras. Många skyltar och vägmärken måste flyttas eller helt bytas ut, in- och utfarter skall planeras om och i vissa fall byggas om,

vaktlokaler behöver ändras och parkeringsfickor vändas och märkas om för att ge några exempel på planlagda åtgärder. Även för dessa åtgärder, som bör vara avslutade 3 september 1967, har särskilda medel sänts ut till de verkställande myndigheterna.

Polisens trafikövervakning måste förstärkas under övergångsskedet. Krigsmaktens militärpolis- och trafikförband har just en sådan utbildning som erfordras för den uppgiften. Därför kommer en stor del av arméns krigsförband av denna typ, sammanlagt omkring 1.600 man, att kallas in i anslutning till omläggningen. Under tiden 1/9—12/9 avses de ställas helt till polismyndighetens förfogande för att lösa trafikövervakningsuppgifter.

Huvuddelen kommer att få tjänstgöra inom eget militärområde och i tätorter där trafiken är livligast. Omkring 250 man kommer att omgrupperas främst till Stockholmsområdet och till övre Norrland.

● Alla militärpoliser och trafiksoldater som inte inkallas har tillfrågats om de vill komma in och göra frivillig tjänstgöring 1/9—12/9. Resultatet är att ytterligare omkring 250 man härigenom kan ställas till polisens förfogande. De frivilliga kommer att tjänstgöra endast i vissa tätorter.

Det är önskvärt att tjänstgöringen så mycket som möjligt kan ske i den fastställda organisationen. Strävan är att bibehålla indelningen i kompani, pluton och grupp under tjänstgöringen tillsammans med polisen. Härigenom kan samtidigt det normala behovet av förbandsutbildning under repetitionsutbildningen delvis tillgodoses.

BEHOVET AV HJÄLP

Militärpoliser och trafiksoldater som är under grundutbildning kommer att förstärka polisen enligt samma grunder som de särskilt inkallade förbanden. För dem gäller emellertid att de skall vara beredda att vid behov förstärka polisen även senare under hösten efter 12/9 1967.

För att hjälpa allmänheten — främst barn, äldre och handikappade till rätta i den nya trafikmiljön — behövs ett stort antal biträden för så kallad vägledningstjänst. För hela landet avses rekryteras och utbildas minst 100.000 vägledare. En stor del av dessa utgörs av skolelever, men rekrytering kommer att ske även genom föreningar, korporationer och frivilligföreelser. På vissa platser kan det dock komma att uppstå behov av vägledare som icke kunnat förutses. Därför kommer huvuddelen av åldersklassen

1967—68 att ges omkring fyra timmars utbildning i vägledningstjänst.

Under våren 1967 kommer två befäl från varje förband inom krigsmakten att sändas till instruktörskurser i vägledningstjänst som ordnas regionalt av länspolischeferna. På detta sätt utbildat befäl skall sedan leda åldersklassens utbildning. Särskilda instruktioner och minnesregler för vägledningspersonal har utarbetats av HTK. Polismyndigheten skall sedan kunna vända sig direkt till lokala militära myndigheter och erhålla hjälp med vägledningspersonal. Åldersklassen kommer således att utgöra en reserv och tanken är att den vid behov skall kunna sättas in främst efter 12/9 1967 sedan övriga organisationers personal löst sina vägledaruppgifter.

● Under tiden 2—4/9 kan det uppstå stora lokala behov av personal för ändringsarbeten på gator och vägar. Även för denna uppgift skall delar av åldersklassen kunna sättas in efter lokala överenskommelser. Några särskilda förberedelser för dessa uppgifter bedömer man icke skall erfordras.

Sammanlagt får åldersklassen tas i anspråk högst sex dagar. Befäls- och yrkeskolor på förbanden bör helt undantas från dessa uppgifter.

MILITÄR ASSISTANS

Länspolischeferna har ett stort behov av att kunna överblicka trafiksituationen inom sitt län under omställningstiden. Det bästa hjälpmedlet är helikoptrar och flygplan, av vilka polisen ännu har alltför få. Krigsmakten kommer därför att under tiden 2—4/9 strälla 26 helikoptrar och flygplan till polisens förfogande. Varje länspolischef kommer därmed att kunna disponera minst en luftfarkost. Till denna insats kommer bidrag från alla tre försvarsgrenarna. Möjligheterna att utöva ledning är även beroende av signalförbindelserna. För att upprätta samband samtidigt mellan polisens avdelningar, de militära förbanden och flygplanen i luften har vissa av krigsmaktens radioapparater visat sig särskilt lämpliga. Ett stort antal av de stationerna kommer därför att användas för detta ändamål och därmed lånas ut till polisen under omställningsdagarna.

FÖRBJUDEN TRÄNING...

I princip får ingen träning för högerkörning ske före 3/9. Att släppa ut högertränade förare i vänstertrafik medför alltför stora risker.

Det enda undantaget kan komma att göras för motorfordonsförare i de mili-

tärpolis- och trafikförband som i omedelbar anslutning till trafikomläggningen skall ställas till polisens förfogande. Bestämmelser för omfattningen och innebörden av den utbildningen kommer att fastställas i samråd med HTK och rikspolisstyrelsen.

Efter 3/9 skall högerträning ske med de motorförare som är under utbildning. Högerträningen måste då läggas ut på bredden och genomföras både under utbildningen och som fritidsundervisning i samarbete med bl a civila motororganisationer.

● De militära besiktningsmännen och — där så är lämpligt under deras ledning — instruktörerna i körkortsutbildningen vid förbanden kommer att under våren och sommaren ges tillfälle att gå igenom den kurs som utarbetats av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för bilinspektörer och trafikskolepersonal.

PLANLAGDA ÖVNINGAR

Under hösten efter trafikreformen kommer som vanligt övningar med repetitionsutbildningsförband att genomföras. Övningarna blir ju pga begränsningarna i inkallelserna inte så stora som normalt. Dessa övningar måste planläggas med stor hänsyn tagen till trafiksäkerheten och i nära samråd med polismyndigheterna. Här blir det aktuellt bl a att så mycket som möjligt utnyttja militära övningsfält, att göra begränsningar av hastigheter, förflyttningar med "breda fordon" och cykeltolkning. Trafikvolymen

kan också behöva minskas genom att exempelvis underhållsövningar begränsas eller vissa fordon lämnas på utbildningsplatserna.

Det är vår strävan att till trafikomläggningen ha moderniserat alla reglementen som berör trafikfrågor. Nya upplagor av "Sam Trafik" och "Soldat Motor" med ändringstryck angående högertrafik och ett nytt reglemente "Trfi K", som ersätter bl a "Trfi A", avses vara framme i så god tid att genomgång av de nya reglementena kan ske före 3/9 1967.

KUNSKAPSBEHOVET

Den bästa förberedelsen för övergången till högertrafik är ett allmänt gott trafik-kunnande. Genom olika åtgärder försöker man nu också höja allmänhetens trafik-kunskaper. Krigsmakten har anslutit bl a till trafiksäkerhetskampanjen "Du i trafiken". Vid förbanden genomförs under 1967 genomgångar och filmförevisningar, foldrar delas ut och orienteringar lämnas om lokala trafikförhållanden. Den verksamheten kommer att utökas allt mer ju närmare "dagen H" vi kommer.

Kontakten med polisen, civila trafiksäkerhets- och gatumyndigheter samt motororganisationer är av stor betydelse dels för att krigsmaktens personal skall stå väl rustad inför högertrafiken dels för att krigsmakten på effektivaste sätt skall kunna hjälpa de civila myndigheter som bär huvudansvaret för trafikreformens genomförande. ■



Var ordentligt och rätt programmerad inför högertrafikomläggningen den 3 sept i höst. Studera noga all information som når Dig — lyssna på radion!

1943 och beredskapen

■ **FLYGVAPEN-NYTT** fortsätter här skildringen av de allvarsmättade händelserna på flygvapnets "beredskapsfronter" under det kritiska året 1943. Vi inleder med "Sommarkrisen 1943", beredskapsförstärkningarna inför uppsägandet till augusti 1943 av 1940 års transitioavtal med Tyskland, "ensidigt" genomfört av vår statsledning. Därefter följer en parallellredogörelse för vår stora "Flygvapenövning 1943" (beredskapstidens största) och de med dennas upptakt och förlopp samtliga, stora beredskapsförstärkningarna till så gott som hel mobilisering. ■ ■ Efter ett sammandrag av övningsskedenas ändamål och väsentligaste förlopp behandlas den i slutet på augusti 1943 påbörjade återgången till lägre beredskap samt det för all personal ute på förbanden ganska överraskande, tvära avbrott däri, som vållas av "Septemberkrisen 1943". En kris, som orsakas av plötsligt skärpta, hårda tyska åtgärder den 28–29 augusti i vårt ockuperade grannland i syd — Danmark. ■ ■ ■

Av överstelöjtnant NILS KINDBERG

Sverige söker R. A. F.-

I juni 1943 — före midsommar — anses läget inte mera oroande än att en tidigare på året, av ÖB till slutet på sensommaren planerad större samövning mellan krigsmaktens samtliga försvarsgrenar — kallad *Försvarsmaktsövning* — allriamt skall förberedas. Krigsorganiserade ledningsorgan och förband skall delta. Andra enheter kan bli nära berörda.

Den 22 juni utger chefen för flygvapnet i anslutning till ÖB:s avsikter och direktiv en preliminär orientering till underlydande chefer m fl, omtalande att:

- en förut varslad, stor försvarsmaktsövning under ÖB:s egen ledning är planerad till omkring månadsskiftet september—oktober 1943, samt att,
- en "Flygvapenövning 1943" ledd av flygvapenchefen skall hållas i senare delen av september, före ÖB:s övning.

FRAMFLYTTNING

Sommarens stora händelser på krigets fronter utanför Sverige och den här hemma överskuggande händelsen — det svenska uppsägandet av 1940 års transitioavtal med Tyskland — rubbar dock cirkelarna. Den planerade försvarsmaktsövningen måste inställas, flygvapenövningen tidigareläggs och kombineras med en del samövningar mellan flygeskadrar och vissa armé- och marinstyrkor. Den påbörjas samtidigt med en till sluttet av juli anbefalld beredskapsskärpning och då intagen krigsbaserings med det då i det närmaste helt krigsorganiserade flygvapnet och övriga försvarskrafter.

Beredskapsökningarna och därmed nära samhörande, krigsmässiga övningar under sensommaren och början på hösten 1943 blir också så nära förenade med varandra — både under själva verkställandet och senare i deltagarnas minne — att de i försvarsberedskapstidens historik brukar omnämnas såsom ett enda stort gemensamt begrepp, sammanfattat i namnet "Flygvapenövning 1943".

För enkelhetens skull skall dennas händelseförlopp — före den efterföljande "Septemberkrisen" — nedan skildras i avscende på:

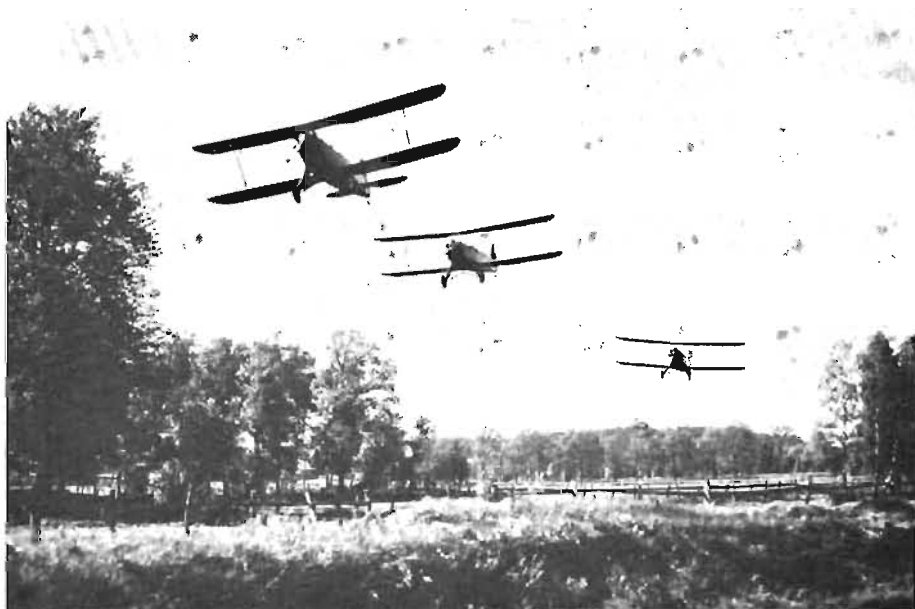
- förberedelserna till ca 15 juli,
- beredskapens stärkande och de första övningarna till ca 5 augusti,
- beredskap och övningar från 6 augusti,
- förlopp intill planerad "återgång" i lägre beredskap m m inemot slutet av augusti.

FÖRBEREDELSE

Åtgärderna för kommande flygvapenövning och beredskapsförstärkning blir:

- den 25 juni utsänder flygvapenchefen en då hemlig, orienterande skrivelse, som främst meddelar, att i nyssnämnda flygvapenövning deltagande förband från inehavd bered-

Före och under beredskaps-åren rådde skärpt flygverksam- vid F5, Ljungbyhed bl a med skolflygplanen Sk 12. Kri- gets närhet ökade övnings- passen och bl a övades låg- flygning. — Sk 12 (Focke Wulf Fw 44 J Stieglitz, med en mo- tor på 145 hk typ Siemens Sh 14 A, toppfart ca 180 km/tim) var ett bra och omtyckt flyg- plan med goda instruktiva egenskaper. Ett tiotal inköptes från Tyskland 1936 och andra licensbyggdes på 40-talet vid CVV.



Hjälp då avtal med Hitler bryts

skap skall organiseras under i stort sett samma betingelser som vid en mobilise- ring,

att möjligheterna att hålla anbcfall- da beredskapstider skall prövas,

att övningen skall avse dels tillämp- ningsövningar i bas- och underhållstjänst, dels tillämpningsövningar för flygför- band,

att basförbanden skall bemanna dels vissa O- (ordinarie) flygbaser, dels T- (tillfälliga) baser, samt

att befälsförhållanden, sammansätt- ning och basering skall bli i huvudsak desamma som i krig.

- den 5 juli ger ÖB ut verkställighets- order om tre förberedda fjärrspanings- grupper ur Södermanlandsflottiljen (var- dera gruppen om fyra flygplan typ S 16 — Caproni) färdighållande "snarast", för kommande spaning på respektive väst-, syd- och ostkusten, efter med 24 tim förvarning verkställd ombasering,

- den 7 juli fastställer ÖB en ny, del- vis ändrad indelning av Sverige kring- liggande hav i bl a flygspaningsområden,

- samma dag anbefalls även vissa för- beredelser för kommande inkallelser, bl a utsändning av förvarnande order till be- rörda värnpliktiga,

- den 8 juli — sedan planerna för hela krigsmaktens kraftigt förstärkta bered- skap under den kritiska uppsägningstiden samt för de kommande större övningar- na ytterligare klarnat — kan flygvapen-

chefen sända ut vissa på ÖB-direktiv grundade, men fortfarande preliminära föreskrifter för sommarens blivande be- redskapsökningar och storövning. Han meddelar då:

- en större övning med en stor del av krigsmakten skall "sannolikt" äga rum från slutet av juli,

- flygvapnet avses att "krigsorganise- rat" delta, med flygledning, krigsflyg- och krigsbasförband, nyuppsatta "flybo- staber" i södra, västra och norra flygbas- områdena, flottiljdepåer, skolor och verkstäder m m, allt enligt gällande mo- biliseringsplan,

- en del enheter i Övre Norrland och vissa arbetsförband skall t v inte organi- seras,

- de färdigorganiserade förbanden m m skall baseras för "Krigsfall I" (försvars- krig mot Tyskland),

- inkallelser av flertalet flygvapnets re- server tillhörande och av våra värnplik- tiga till en flygvapenövning från den 26 juli skall varslas genom utsändning av ovan omnämnda "förvarnande" order,

- ledighet — med undantag av sådan i "trängande fall" — kan endast undan- ragsvis påräknas,

- vissa bestämmelser i stort för utbild- ning i flygtjänst, teknisk och stridsmäs- sig marktjänst m m skall gälla under den kommande flygvapenövningen, varjämte — och det visar allvaret — krigsflygfäl-

ten skall iordningställas för omedelbar användning.

Andra order reglerar spärning, mine- ring och vissa minförsök på flygfält — de senare inom ett nordligt militärområ- de.

R.A.F TILL HJÄLP .. ?

Den 13 juli står det klart för Sveriges regering att den — inför de möjligheter till ryskt angrepp på oss, som kan upp- stå i samband med uppsägandet av 1940 års transitavtal — måste åtminstone sö- ka förbereda militär västmakts hjälp åt vårt land. Vårt jaktflyg är svagt, dess förband inte uppsatta till i 1942 års fem- årsplan planerad totalstyrka och dess flygmateriel heterogen och underlägsen dåtida tyskt krigsflyg. Man tänker sig därför som en förstahandsåtgärd att för- söka få stöd av till Sverige överförda jaktflygförband ur det brittiska flygvap- net — Royal Air Force.

Vid ett sammanträde nyssnämnda dag mellan försvarsminister Sköld, statsrådet Ewerlöf och ÖB, general Thörnell, erhål- ler ÖB regeringens uppdrag att i anslut- ning till vissa tidigare sonderingar för- bereda ett eventuellt insättande på sven- ska flygbaser av brittiskt jaktflyg. Det följande klarläggs härefter:

- Sveriges flygbassystem är 1943 fullt kapabelt att ta emot så mycket jaktflyg, som Storbritannien över huvud taget kan vilja basera här,

1943 och beredskapen

- på grund av i hemlandet då aktuella, mycket krävande stridsuppgifter, bl a i samband med stödet åt den västallierade bombflygoffensiven mot Tysklands hemort m m, kan RAF blott avvara något fåtal jaktförband hit,

- om några sådana alls kan avdelas, anser man i Sverige ett ökat jakttskydd åt Skåne vara ett förstahandsintresse.

Någon skriftlig planläggning eller ordgivning i frågan blir det inte. Det hela har formen av diskussioner och överväganden av bl a svenska möjligheter att biträda R. A. F. med service, underhållstjänst, luftbevakning och stridsledning m m. Den ifrågasatta brittiska flyghjälpen blir dock inte av. Detta bl a därför att Tyskland — inför Sveriges då uppnådda totala militära styrka och under intrycken från de ökande motgångarna och svagheterna på de egna fronterna — efter en kort förhandlingsperiod den 5 augusti 1943 motvilligt går med på det av Sverige begärda uppsägandet av 1940 års för oss och hela Norden så plågsamma transiteringsavtal.

VÅRT EGET FLYG

Innan vi går in på den i slutet av juli under samtidig hög beredskap på krigsbaserna till försvarskrig mot Tyskland inledda stora flygvapenövningen, dess anbefallande, förlopp och erfarenheter m m, kan en översikt av flygvapnets dåvarande resurser, indelning etc vara befogad. Man konstaterar då:

- totalt kan om så erfordras ca 430 krigsflygplan omedelbart insättas i operationer,
- härav är 115 jaktplan (J 9, J 11 och J 20); ett 40-tal "tung" bomb- (attack-) plan B 3; ca 140 lättare plan (B 5 och B 17); 10 torpedplan (T 2); ca 45 tvåmotoriga fjärrspaningsplan (S 16 Caproni); och ett 70-tal enmotoriga spaningsplan (S 12, S 14 och S 17). Tillsammans med på verkstäder varande ca 130 plan närmar sig siffran för hela vårt dåtida krigsflygplanbestånd 560 plan i allt,
- den svenska flyg- och vapenindustriens alltjämt rådande otillräckliga kapacitet och leveranssvårigheter vållar brister i många detaljhänseenden, vilka kan bli ödesdigra för svenskt flygs uthållighet — om de pågående förhandlingarna med Tyskland i händelse av misslyckande övergå till krig.

Flygvapnets indelning (i stort lika i krig) och dess basering vid månadsskiftet juli—augusti 1943 blir:

- *flygledningen* — underställd chefen för flygvapnet, dåvarande generallöjtnanten *Bengt G:son Nordenskiöld* — flygstab I och II samt flygförvaltningen; i Stockholm,

- *E 1* (första flygeskadern) — chef dåvarande översten *Paul af Uhr* — tre bomb- (attack-) flottiljer (F1, F4 och F6); en enmotorig och en tvåmotorig spaningsdivision (1/F3 och 1/F11); summa ca 130 plan baserade på krigsflygfält i Uppland, Dalarna, Värmland och Närke,

- *E 2* (andra flygeskadern) — chef dåvarande översten *Åge Lundström* — en lätt bomb- (attack-) flottilj (F7) och en lätt bomb- (attack-) division (1/F12); en jaktflottilj (F9); en enmotorig och en tvåmotorig spaningsdivision (2/F3 och 2/F11); summa ca 100 plan baserade på krigsflygfält m m i Västergötland och vid Göteborg,

- *jaktflyg* — direkt underställt flygvapenchefen — två jaktflottiljer (F8 och F10) samt en enmotorig och en tvåmotorig spaningsdivision (3/F3 och 3/F11), ca 100 plan baserade på krigsflygfält m m nära Stockholm och i Skåne,

- *armén* tilldelat — under två armékårchefer och tre militärområdesbefälhavare — en reducerad spaningsdivision, en spaningsgrupp och fyra sambandsflygplan, allt ur Östgöta flygflottilj; summa ca 12 plan på baser i Norrland, Värmland, Västergötland och Skåne,

- *marinen* tilldelat — under chefen för kustflottan och fyra olika chefer för marindistrikt i väst, syd och vid Norrlandskusten — en torpedflygdivision och fem enmotoriga marinspaningsdivisioner, allt ur Roslagens flygflottilj; summa ca 40 plan,

- *basförband* — dels tre sjöbasplutoner för ovan nämnt flyg till marinen — dels något över dussinet basbataljoner, de sistnämnda via fyra olika flygbasområdeschefer underställda chefen för flygvapnet och berjäsnande i flygvapnets huvuddelar ingående krigs- (beredskaps-) flygförband.

NEGATIVT OCH POSITIVT

Sammanfattningsvis kan konstateras, att ca 35 krigsflygdivisioner med nära 390 krigsflygplan står operationsklara. Kvaliteten hos lätt bomb- (attack-) flyg och spaningsflyg är höjd — bl a pga tillkomna, från vårt växande storföretag SAAB levererade, nya B 17- och S 17-plan. Jaktflygets och fjärrspaningsflygets läge är dock alltjämt bekymmersamt. Prestanda och driftsäkerhet hos den till flera flottiljer tilldelade — i 1940 års

Lätta bomb- (attack-) planet B 5 (vid SAAB licensbyggda Northrop B A 1 med 980 hk Trollhätte-lililverkad Mercury XXIV-motor, toppfart ca 330 km/tim), var 1943 i tjänst vid Jämtlands och Västgöta flygflottiljer. På bilden ses ett B 5-plan över mellansvensk slättbygd under förberedande övning för dykbombfällning.

SAAB 17 eller B 17 — flygvapnets 1943 i ökande antal nyillkommande lätta bomb- (attack-) plan, helt konstruerat och byggt i Sverige, fanns i divisionsstyrka från juni vid F4 och från oktober vid F6. Redan i april 1942 hade F7, och från april 1943 F12, börjat få typen. Motorn i versionen B 17 A var 1065 hk STW C 3 (svensk Twin Wasp) och i B 17 B 980 hk Mercury XXIV, också byggd i Trollhättan. B 17 A toppfart ca 430, B 17 B ca 390 km/tim. Här en B 17 ur F6 på "lägsniff" över skogsterräng.





◀ Ordergivning i bergshangar inför beredskapsstart vid F9. I bakgrunden några J 11 — jaktplanet som 1940 nödköptes från Italien och som i 62 exemplar anskaffades till den nyupprättade Göta flygflottillj. Ursprungsbe-teckningen var Fiat CR-42 och toppfarten var ca 440 km/tim.

nödläge frå: Italien anskaffade — flygmaterielen är mer än svag. En positiv faktor bör dock noteras — det sedan 1938 planlagda och utbyggda *krigsbasnätet* har 1943 nått en mot behoven rätt så väl svarande, god kapacitet.

FLYGVAPENÖVNINGEN 1943

Den 15 juli utger ÖB startordern för "Sommarkrisens" stora pådrag, beredskapsförstärkning och flygvapenövning. Med den 26 juli som första organisationsdag skall flygvapnet genomföra alla sina i det föregående antydda åtgärder för övergång till krigsorganisation och intaga den likaså ovan i stort angivna baseringen på krigsbaser, med beredskap för ett eventuellt förestående krig mot Tyskland. Vidare anger ÖB att tiden till den 16 augusti får disponeras för övningar enligt flygvapenchefens bestämmande. Sistnämnde chef utger samma dag som ÖB — den 15 juli — för verkställandet behövliga order till sina underlydande. Ytterligare order vid flygvapnet följer den 20—27 juli för flygvapenövningens ledning, transporter till baser, rapportering, upplägning av basförråd m m.

Den 26 juli utger ÖB order om skärpt flygvapenberedskap. Den 30 juli följer inom flygvapnet behövliga, kompletterande föreskrifter. Kontentan blir:

- att största delen av de jämlikt tidigare order krigsorganiserade förbanden skall inneha *beredskap C* (= full stridsberedskap klar inom 24 tim),
- att en jaktflyggrupp vid vardera Göteborg, Stockholm och i Skåne samt ett spaningsplan på vardera västkusten, i Skåne och i Värmland dagligen skall stå i 5 min startberedskap för neutralitetsvakt respektive spaning, från gryningens början till en halv timme före skymningens slut, samt
- att förband ur flygvapnet, som inte tidigare beordrats övergå till krigsorganisation (främst vissa i Norrland), inom 48 tim skall stå klara att krigsorganiserade avgå till aktuella krigsbaser.

GOD ANDA

Redan den 26 juli — första organiseringsdagen — börjar inkallad reservpersonal och värnpliktiga anlända till utrustningsorterna. Fortsatt inryckning, utrustning och komplettering i olika hänseenden av därvarande beredskapsförband, försvarsanordningar m m följer. Andan hos inryckande personal är god och tillförsikten — trots vetskap om den

allvarliga bakgrunden till inkallelserna — genomgående hög. Organiserandet och övriga förberedelser för avtransport till krigsbaser går snabbt. För basförbandens del och vissa andra sker inmönstring, utrustning osv genomgående på "fältdepåer" (förråd invid baserna av personlig utrustning och av för basverksamheten behövlig flygstationsutrustning o d).

Den 26—30 juli verkställs för krigsbaser m m behövliga järnvägstransporter. Den 27—29 juli sker övriga transporter i huvudsak flygande. Ute på baserna ställs flygplanen upp i flygplanvärn eller annat skydd, fordon etc döljs under maskering eller i lador, under träd osv. Ute i landet pågår av bl a flygförvaltningen tidigare igångsatta åtgärder för att skapa bombskyddade, i berg insprängda *centralförråd* för drivmedel, ammunition m m. Och vid svensk flygindustri — den enskilda såväl som den statliga — pågår arbete under högtryck för att få under översyn varande flygplan klara och ny flygmateriel leveransfärdig.

Den 4 augusti — dagen före det svensk-tyska avtalet om transitotransporternas inställande — föreligger rapporter om en del hotande, tyska sjömilitära åtgärder syd Skåne. Vissa övergående skärpningar inträder — bl a i avseende på flygbasförsvaret. Under den 5—6 augusti återgår beredskapen efterhand till vad förut varit anbefallt.

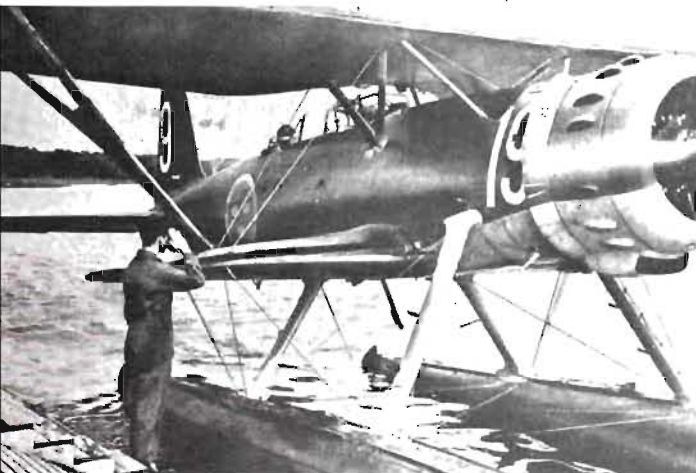
□ "Flygvapenövning 1943" förlöper i huvudsak enligt nedan:

- till den 16 augusti övningar enligt flygvapenchefens bestämmande. Dessa omfattar stridsutbildning, fortsatt inredande av krigsbaserna, förbandens (eskadrars, flottiljers, divisioners m m) samtrimning och samövning med vissa förband ur armén. Bl a märks därvid samverkan med arméns militärbefälhavare på flygbasförsvarets områden, samt — efter den 5 augusti, dagen för avtalet med Tyskland i transitofrågan — vissa mindre beredskapslättnader,
- tiden 16—25 augusti fortsatt flygslagsutbildning, ombaseringar, krigsmässig bas- och underhållstjänst, samövningar eskader- och militärområdesvis samt mellan flygvapnet och marinen. Bl a märks en större luftförsvarsövning i östra Sverige, med bl a Stockholm såsom anfallsmål och krävande övningar i jaktförsvar för jaktflyget, samt dubbelsidiga övningar, ledda av eskaderchefer — allt un-

1943 och beredskapen

der efterhand något lättad beredskap för omedelbar neutralitetsvakt,

- den 26—30 augusti tillämpningsövningar i större förband, ökat antal ombaseringar till T-baser, stridsskjutningar och bombfällningsövningar samt fortsatt övning i krigsmässig bas- och underhållstjänst. Bl a märks därvid att stridsskjutningarna och stridsbombfällningarna sker mot mål, uppbyggda på ett 10-tal olika platser, över nära nog hela landet — i sydöstra Skåne, Vättertrakten, Mälardalen, Jämtland och Västerbotten,
- i följd av ovan omnämnd lägeskärpning i Danmark den 29—30 augusti och därav orsakad "Septembris" i Sverige



Spaningsplan S 12 (tyskbyggda Heinkel He 114) på flottörer beställdes 1940 till en i februari samma år av riksdagen beslutad spaningsdivision om 12 plan vid Roslagens flygflottilj (F2). De levererades först 1941 — då i starkt transportskadat och nedrostat skick. Tysk, luftkyld stjärnmotor BMW 132 K på 750 hk. Planets toppfart ca 290 km/tim.

fortsätter "Flygvapenövning 1943" i praktiken ända till ca den 10 september.

Efter avslutandet får den stora övningen följande klart positiva eftermål: "Flygvapenövning 1943 blev av utomordentligt värde, inte bara för den deltagande personalen och förbanden, utan även för flygvapnet i dess helhet, genom de impulser den gav till förbättringar på taktiska, tekniska, organisatoriska och andra områden, till gagn för flygvapnets fortsatta utveckling, krigsberedskap och utbildning för krig".

INSTÄLLD ÅTERGÅNG

Den 23 augusti orienterar ÖB muntligt försvarsgrenchefer m fl om ett då rådande lugn på utlandsfronterna och om sin avsikt att anbefalla återgång till lägre beredskap fr o m den 31 augusti. Flygvapenchefen vidareför orienteringen och utger därav betingade order om förberedelser för planerade återgångstransporter till freds- (flottilj-) baser m m. ÖB utger den 24 augusti order om den skärpta sommarberedskapens upphörande, med undantag för viss kvarstående neutralitetsvakt o d. Ny, lägre beredskap skall gälla fr o m den 1 september. Flygva-

penchefens härav föranledda order till förband m m utsänds den 25—27 augusti.

De förhoppningar, som inkallad värnpliktig personal m fl då hyser om snart förestående utryckning och hemfärd grusas dock snart och eftertryckligt. Den 30 augusti på eftermiddagen — när på T-baser förlagda basförbandschefer med staber meddelar sina order för återgångstransporter på järnväg o d samt avtackar respektive förband för under den långa sommarkrisens beredskap visad god arbetsvilja och goda prestationer — ankommer ett teleprintermeddelande från ledningen, som i ett drag annullerar återgångsordern. Likartat blir förhållandet

vid alla flygvapnets "utevarande" staber, flyg- och basförband och vid depåförband.

SEPTEMBERKRISEN 1943

Kontraorderernas orsak är inledningsvis nämnda — hårda tyska åtgärder i det av Hitler-tyskland sedan den 9 april 1940 ockuperade Danmark. Den 28—29 augusti 1943 utplånas resterna av dansk civil och militär administration av tyska ukaser, som dekretar *totalt tyskt maktövertagande* inom alla gränar av danskt statligt liv m m. Sveriges stats- och försvarsledning tvingas då räkna med,

- att flyktingströmmar Danmark—Sverige skall uppstå,
- att åtgärderna mot Danmarks statsledning och återstående krigsmakt skall följas av mot Sverige riktade tyska militära åtgärder och krav.

Händelserna i direkt samband med den nya krisen blir sammanfattningsvis:

- den 30 augusti på eftermiddagen fattar ÖB i samförstånd med regeringen beslut om:

att inhibera den nyligen anbefallda beredskapsminskningen, och anbefalla fortsatt, ånyo skärpt beredskap,

- den 30 augusti—1 september är kri-

sen akut, ett allvarligt läge består till ca 9 september, först ca 10 oktober bedöms faran helt överstånden,

- den 30 augusti ca kl 1200 utsänder ÖB genom försvarsstabens kommunikationsavdelning order om inhiberande av tidigare anbefallda återgångstransporter,
- i anslutning härtill utgår order till ÖB underlydande chefer m fl om de organiserade förbandens kvarstående på krigsbaser under fortsatt hög beredskap, ordena går signalledes med "blixt-" och "il-"meddelanden,
- den 30—31 augusti beordrar ÖB svenskt jaktflyg att trygga flyende danska örlogsfartygs färd från Köpenhamn undan tyskarna. Härvid märks,

att Skånska flygflottiljen med hela sin tillgängliga styrka — en J 8- och två J 20-divisioner — den 30 augusti eskorterar danska örlogsfartyg under färd till Karlskrona på sträckan Falsterbo—Hanö, och

att en jaktdivision ur Svea flygflottilj (jaktplan J 9) efter ombasering från Stockholm (Barkarby) till Rinkaby i nordöstra Skåne såsom sin första uppgift eskorterar andra delar av danska flottan från trakten av Landskrona till Karlskrona,

- den 31 augusti mottar förbanden en del kompletterande order, bl a om 24 tim stridsberedskap,
- den 2 september — sedan förhållandena i Danmark utvecklats i lugn — anser ÖB vårt läge möjliggöra en del begynnande svenska beredskapslättnader, bl a återgång till fredsbaser (flottiljdepåer) för flygstyrkor och vissa motortransporterade enheter m m. Flygvapenchefens order följer ca kl 1800. Fortsatt beredskapsorganisation i flygeskadrar m m, liksom bestämmelserna om dold och spridd uppställning av flygplan osv skall dock allttjämt gälla.
- Den 4 september anser ÖB läget så stabiliserat att order om fortsatt återgång och annan lättnad kan utsändas och den 7—8 september förbereds och verkställs de sålunda medgivna återgångstransporterna på järnväg m m.

ETT HALVT ÅRS "LUGN"

Den 6 september beordrar ÖB intagande av en tidigare — redan den 27 augusti, före septemberkrisens utbrott — beordrad lägre stridsberedskap och en minskad organisation av neutralitetsvakt och annan flygvapenberedskap m m.

Sålunda minskad beredskapsorganisation osv blir i huvudsak bestående intill början av nästa krisperiod — i medio av mars 1944. Denna period av höjd beredskap är känd som "Vårkrisen 1944". Den blir bl a orsakad av krigsläget österut, kring Finland. ■

MUCK

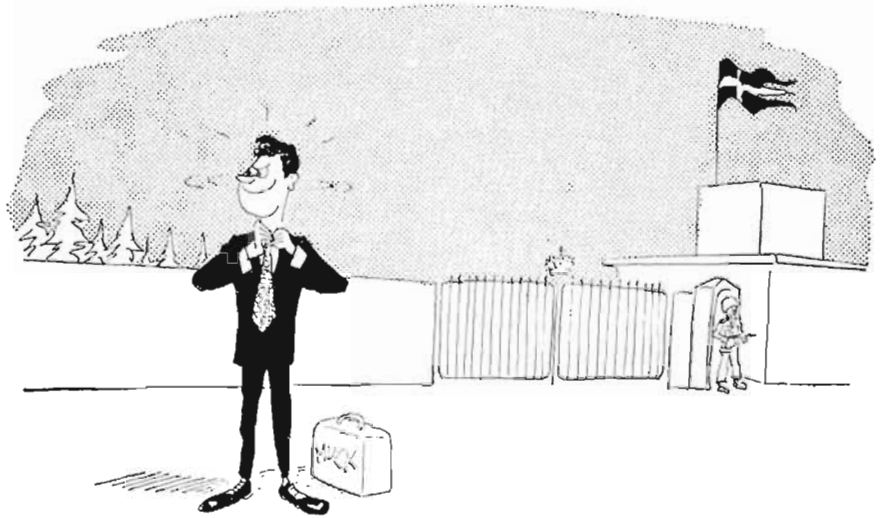
- åsså

ä' man

CIVIL

IGEN

"Civil igen" heter en informationsbroschyr som utdelas till de 42.000 värnpliktiga som rycker ut i vår. Broschyren har utgivits av Lönsparkommittén i samarbete med Försvarsstabens personalvårdsbyrå och den ger i lättsmält form de värnpliktiga råd hur man skall planera framtiden och gardera sig ekonomiskt. — Här följer ett sammandrag ur broschyren.



Det är inte så lätt att planera för framtiden, när man inte har den avlägsnaste aning om lur den ser ut, säger många som nu ska rycka ut från värnplikstjänstgöringen.

TÄNK ÖVER EN STUND

Det är just därför man bör slå sig ner en stund och tänka över i lugn och ro. Man har så mycket att vinna på att *planera*. Bara en sådan detalj som att anmäla sig till ortens bostadsförmedling... Den som inte redan gjort det kommer att finna att det står en ännu längre kö framför honom när han plötsligt träffar Henne och vill ha en lägenhet. Det är en form av planering...

Man kan själv hjälpa till att lösa bostadsfrågan genom att *spara* till ett egna hem eller en lägenhet. Ju tidigare man börjar, desto snabbare når man målet. Det har ju blivit allt vanligare att man måste spara för att få en lägenhet. Den som har en sparad slant har största chansen.

Den som sparar i förväg till bosättningen tjänar åtskilligt på att slippa kö-

pa på avbetalning. Det är som bekant dyrt att köpa på kredit. Man kan få betala ända till 30—40 proc mer, när man handlar på avbetalning i stället för kontant.

FRITIDEN

Så har vi någonting som heter fritid... Den kräver sitt speciella planerande och sparande. Vi får ju alltså mer fritid framöver. Arbetstiden blir kortare och semestererna längre. Så det gäller att planera. Sommarstugan, semesterresan, båten är mål som man som regel bara kan nå genom att spara.

Det handlar nästan alltid om att ha pengar tillgängliga. Med pengar bakom sig kan man klara av oföretsdda situationer. Med pengar har man över huvud taget helt andra valmöjligheter än utan. Pengar ger större *fribet*. Man behöver inte krusa någon om det gäller. Man bestämmer själv.

JAG KAN INTE SPARA ...

Jag har aldrig kunnat spara något. Och

antagligen kommer jag aldrig att kunna det i fortsättningen heller, heter det ofta.

Men det går faktiskt att bli ekonomiskt garderad. Och att bli det utan att egentligen märka det. Det enda riktiga är att *lägga undan* sparslanten först. Bestämmer man sig för att sätta av en summa vid varje avlöning — precis som man gör med källskattepengarna — då går det alltid att klara sig på det som är kvar. Metoden kallas för lönsparande.

SPARADE 815 MILJONER

För att uppmuntra det regelbundna sparandet anslår riksdagen årligen medel till utlottningar bland lönspararna. Var och en som anmält sig till lönsparandet genom bank eller arbetsgivare deltar i vinstutlottningen om han gjort avtalsenliga insättningar. Under åren 1950—1965 sparade 490.000 ungdomar av sina löner över 815 milj kr. Under åren 1962—1966 har 98.400 ungdomar vunnit 8,5 milj kr i ungdomssparandets vinstutlottning. Högsta vinsten är 25.000 kr. ■

Aeroklubben har — tillsammans med Medborgarskolan — som första nummer i en serie av handböcker om och för segelflyget gett ut "Flyglära och aerodynamik för segelflygare". Som författare står Bengt Söderholm. Boken är både avsedd som underlag för den teoretiska undervisningen fram till segelflygcertifikat och som grund för fortsatta studier.

Ny handbok för segelflygare

Boken ger genom sitt snygga utförande ett mycket gott intryck. Ur innehållssynpunkt glädjande är kapitler om stabilitet och styrning — även om förklaringarna med hjälp av tryckcentrumvandring som balanseras med hjälp av stabilisator knappast gör det möjligt för läsaren att förstå, hur en rak flygande vinge kan bringas att flyga stabilt.

V-formens verkningsätt har så ofta förklarats felaktigt att det finns anledning att notera Söderholms nu riktiga förklaring, dvs att den fungerar genom en sidoglidning och därav orsakad effektiv anfallsvinkelskillnad mellan den främre och bakre vingen.

BRA OCH VÄLKOMMET

Teori för stall, vinkning och spinn har i de flesta flygläror behandlats alltför summariskt. Bokens relativt utförliga behandling blir därför desto välkomnare. Kapitlet om friktionsmotstånd och gränsskikt är visserligen av speciellt stor betydelse för segelflygare, men kan och borde med fördel läsas även av motorflygare. Betydelsen av att hålla vingno-

sen slät för att förhindra för tidigt omslag mellan laminärt och turbulent gränsskiktstillstånd kan svårligen överbetonas. I avsnittet om vingprofiler ges även det kvantitativa måttet 0,01—0,1 mm på de acceptabla ojämnheter för segelflygplan.

Vissa ofullkomligheter finns tyvärr även i denna bok. Speciellt avses då beskrivningen av lyftkraften och inducerat motstånd samt av begreppen statiskt och dynamiskt tryck.

Om en flygelev vill eller skall lära sig något om lyftkraften, bör det väsentligaste vara att "ett flygplan får sin lyftkraft genom att dess vingar ger en viss luftmassa en impuls nedåt". Luften utövar därvid en reaktionskraft på vingen vars komposit vinkelrätt rörelseriktningen kallas lyftkraft och vars komposit bakåt utgör det inducerade motståndet.

Ju större den luftmassa per sekund är som vingen påverkar, desto mindre hastighet nedåt behöver den ges, för att den aktuella lyftkraften (= flygplanets tyngd) skall erhållas. Stor spännvidd,

stor hastighet och stor luftträtthet ger stor massa och liten erforderlig nedåthastighet. Reaktionskraften kommer att lura mindre bakåt och det inducerade motståndet för den aktuella flygvikten kommer att minska.

SLENTRIANMÄSSIGT

Att Bengt Söderholm i sin bok skulle våga avvika från konventionella talesätt beträffande lyftkraft och inducerat motstånd hade kanske varit att begära för mycket. Även den nyligen utgivna volymen "Flyg" i Svalan-Life-serien innehåller samma eller i vissa fall än mer symboliska förklaringar. Kritiken riktar sig därför endast i ringa mån mot Söderholms bok men desto mer mot den allmänna slentrianen ifråga om vad som kan anses lämpligt att lära ut om teorikunskaper.

Man får hoppas att boken kan komma ut i flera upplagor och att ett förtydligande av tryckdefinitionerna och om möjligt även eliminering av Bernouilliförklaringen då kan ske. ■

I-S

Introduktion till ADB-världen

Den alltmer rika bokfloran om automatisk databehandling har i Prisma getts ett nytt tillskott ("Datamaskinen och den mänskliga hjärnan" av Donald G Fink). I detta fall som så många andra rör det sig om en amerikansk produkt, ingående i serien "Science Study Series". Priset (24:50) måste i förhållande till den meddelade informationen och i jämförelse med andra verk betecknas som överkomligt för att inte säga fördelaktigt.

Boken behandlar på ett populärt och lättfattligt sätt datamaskinernas arbetssätt både logiskt och tekniskt och ger därmed god förståelse för datamaskinens möjligheter och en god grund för mera inträngande studier. De valda exemplen är trevliga och instruktiva liksom jämfö-

relserna med den mänskliga hjärnan. En viss begränsning ligger dock i att endast maskinen och i viss mån dess programmering behandlas medan det som kallas systemarbete — hur man bygger upp en databehandlingsrutin — som i så många andra liknande böcker lämnas helt utanför.

Vissa smärre invändningar av mera formell natur bör dock göras. Boken ökar ytterligare den redan anmärkningsvärda förvirringen då det gäller uttryck och symboler, som man ju nu strävar att standardisera. Exempelvis används uttrycken flödesplan och blockschema för systemflödesplan liksom rittekniken följer sina egna linjer (ingen vits) och låter start/stopp-symbolik enligt ISO stå för beslutssymbol.

Förtjänstfullt är att den så vanliga "datasvenskan" ej har tillåtits göra sig så bred som vanligt (även om bilagan kallas "Appendix").

Litteraturförteckningen är intressant men något torftig för svenska förhållanden. Exempelvis saknas Doppings redan normgivande "Datamaskiner och databehandling".

□ Sammanfattningsvis ger boken en lättillgänglig och trevlig introduktion till ADB-världens centrala del, datamaskinen. Den bedöms vara av värde för dem av flygvapnets personal, som till billigt pris vill vidga sitt kunnande inom området innan den tid kommer då datautbildning inom vapnet blir mer allmän egenö-

N A BERGQVIST

◆ Detta debattinlägg är skrivet för att visa att det finns önskemål om ökad fortbildning med enhetliga kursplaner från de reservofficerares sida, vilka arbetar med marktjänst (striltjänst). ◆ ◆

Synpunkter i den riktningen framfördes vid sommarens kurs 5115 i Göteborg av de deltagande reservofficerarna, och det fanns även önskemål om att denna kurs eller en liknande skulle göras obligatorisk och regelbundet återkomma.

• Då motsvarande intresse inte tycks finnas från flygvapnets sida — då man i år beslutat inställa denna kurs — är tillfället lämpligt att vidarebefordra en del av de kritiska synpunkter, som framfördes vid avslutningen av förra årets kurs, till ett större forum. Undertecknad elev, som står för detta personliga referat av kursen, anser att Flygvapen-Nytt är rätt medium för detta.

• De flesta av kursdeltagarna förra året hade offrat delar av sin semester för att kunna vara med. Efter två intensiva kursveckor i Göteborg ryckte de ut med nyväckt entusiasm för sin uppgift inom försvaret. En värdefull påspädning, då intresset för den militära uppgiften med årens lopp i de flesta fall kommit i bakgrunden för den civila karriären, för hem och för familj. En regelbunden på-

fyllning av sådan entusiasm bör vara en förhållandevis billig men god investering.

• Därför var det beklagligt att de deltagande reservofficerarna hade en känsla av att man på högsta ort tar för lätt på deras vidareutbildning, som tycks mer eller mindre bortglömd. Deltagarna fann det beklagligt att kursen inte är obligatorisk. En sådan fortbildning — exempelvis vart tredje år med resterande tjänstgöringstid fördelad på praktisk tjänst de andra två åren — var ett allmänt önskemål.

• Deltagarna klagade också på bristfällig information om kursen. I flera fall var deltagandet en följd av tips från kamrater, som genomgått kursen, och eget initiativ genom påstötningar till vederbörande flottilj. Trots dessa bristfälligheter hade från reservarnas sida så stort intresse för kursen visats, att kursarrangörerna tvingats lämna återbud till många, då man inte fått tillstånd att dubblera kursen.

• För de 28 eleverna, som fick delta, blev det två intressanta veckor med in-

Kritiska elever vill ökad fortbildning

tensiv undervisning och en stimulerande miljö i Sommar-Göteborg. Vid F9 har man tillgång till goda lärarkrafter med erfarenhet från tidigare års liknande kurser. Eleverna delades upp i två grupper, en för luftbevakningsledare i luftcentral och en för kompanichefer och instruktionsofficerare på luftbevakningskompani. Gemensamt fick grupperna orientering om nyheter inom luftförsvaret, varvid högt kvalificerade föreläsare hade anlitats. Större delen av undervisningen var skild för genomgång och tillämpning av respektive specialtjänster.

• Som ovan angetts fick deltagarna vid avslutningen ge synpunkter på kursens uppläggning till kurschefen, kapten O. Finnman. Det var i detta sammanhang man kom in på en allmän kritik av reservofficerarnas fortbildning.

• Att intresse från reservarnas sida för vidareutbildning och uppfriskning av kunskaperna finns bevisat av att såväl kursdeltagare som ledning var överens om att kurstiden borde utökas från två till tre veckor, så att möjlighet gavs till fler tillämpningsövningar. ■

KARL-ERIK JOHANSSON

◆ I det läge som uppstod hösten 1966, då regeringen aviserade försvarsanslaget för kommande budgetår och som för flygvapnets del innebar en sänkning av dåvarande planeringsnivå, såg sig chefen för flygvapnet nödsakad att genomföra en översyn av anslagsfördelningen inom flygvapnet. ◆ ◆

Härvid drabbades utbildningssektorn av nedskärningar.

• Utbildningsvolymen måste alltså minskas. I den hårda prioritetssättningen mellan olika kurser tvingades chefen för flygvapnet bli inställa två centralt anordnade kurser för reservofficerare i stridsledningstjänst. Detta beslut gäller nuvarande utbildningsår. Nu nämnda kurser tas i vanlig ordning upp till behandling inför nästa utbildningsår (1968—69), då det ekonomiska läget bättre kan överblickas.

• Beträffande vidareutbildning av reservofficerare i stridsledningstjänst är bil-

...och FS/U svarar

den numera något komplicerad, dels beroende på övergången till Stril 60 — som ställer speciella krav på kontinuitet i personalens utbildning och övning — dels på att reservofficerarnas utbildning och tjänstgöring skall anpassas till ett nytt repetitionsövningssystem (VU-60).

• Hela frågan om vidareutbildning är fn under utredning, vars resultat skall framläggas våren 1968. Det är därför för tidigt för chefen för flygvapnet att nu yttra sig om den framtida vidareutbildningen för reservofficerare i stridsledningstjänst. ■

FS/U

Våren 1919 inbjöd Dagens Nyheter och KSAS (dåvarande Kungliga Svenska Aeronautiska Sällskapet) två österrikiska mästeryflygare, Edmund SPARMANN och Max PERINI, att komma till Sverige med var sitt flygplan för att visa upp dessa och — en dåtida nyhet för Sverige — avancerad flygning.



● Det var dåvarande sekreteraren vid KSAS, **Torsten Gullberg**, samt flygjournalisten **David Jonason**, som för sina arbetsgivare kontaktade den dåtida österrikisk-ungerska aeroklubben och försäkrade sig om piloterna och deras flygplan.

● Sparmann var förstepilot och konstruktör vid Phönix Flugzeugwerke A/G i Wien-Stadlau. Han hade tidigare under kriget varit jaktflygare vid fronten. Kapten Perini var också frontflygare med stor krigserfarenhet. De flygplan, som piloterna i början av sommaren 1919 anlände till Stockholm med, var dels ett ensitsigt jaktplan av typen Phönix D III — som under uppvisningen flögs av Sparmann, dels ett tvåsitsigt spaningsplan av typen Phönix 121 (C I) — fluget av Perini med Sparmanns förste mekaniker "Rudi" Walter i baksitsen. Under den sista delen av färden till Stockholm hade Perini DN-redaktören Jonason som passagerare.

IMPONERANDE

Bland publiken vid flyguppsvisningen 1919 på Ladugårdsgården fanns åtskilliga högre militärer och andra dåtida dignitärer, på vilka Sparmanns och Perinis avan-

cerade flygning kom att göra ett mycket starkt intryck. Man fick då klart för sig vad modernt jaktflyg och modern utbildning kunde duga till. Uppvisningen i Stockholm en sommarsöndag år 1919 fick sedan långt gående konsekvenser för den österrikiska besättningen och deras flygplan. De båda Phönixplanen inköptes inom kort av vårt dåvarande arméflyg och både Sparmann och Walter stannade i Sverige. Perini valde dock att återvända till sitt hemland.

● Chefen för flygkompaniet, dåvarande kaptenen **Ernst Fogman** lyckades från Österrike inköpa ett antal Phönix C I (typ 121) tvåsitsiga arméspaningsplan. Med hjälp av Sparmann, von Porat,

ligen för spaning, skjututbildning och "attack". Motorn var en 220 hk Benz, 6-cyl vattenkyld radmotor. Beväpningen utgjordes av en fast främre 8 mm m/22 samt en rörlig bakre av samma kaliber.

● Kort efter det självständiga flygvapnets bildande den 1 juli 1926 överfördes 14 Dront E 1 till Ljungbyhed, där de användes såsom övningsplan. Flygvapnets typbeteckning blev då "O 4".

NYTILLVERKNING

Under slutet av år 1925 och början av 1926 anskaffades ett antal starkare, franska motorer m m till en nyproduktion av ett 10-tal Drontar vid Flygkompaniets verkstäder.

Planet som fick en efter utdöd fågel

Koch och Kjelson kopierades och efterbyggdes typen vid Flygkompaniets verkstäder på Malmen. Parallellt med anskaffningen från Österrike och tillverkningen vid Malmen av typ 121 anskaffades dessutom ett flertal exemplar av det ensitsiga, något motorstarkare jaktplanet Phönix D III. Totalt tillverkades vid Malmen minst 15 Phönix C I (Dront).

PORAT OCH DRONTEN

Av von Porat döptes typen till "Dronten". Detta namns ursprung härstammar från en icke flygande duvfågel — sedan länge utrotad av sjömän. Fågeln sades ha levt på några öar i Indiska Oceanen. Såväl "Ur-Dronten" från Österrike som den i Sverige tillverkade kopian kunde i motsats till legendens duva flyga — och det mycket bra. Detta bevisas bl a av att det fanns Drontar kvar i aktiv tjänst ända fram till år 1935, då det sista exemplaret gick ur tjänst.

● Dronten har förekommit i flera olika versioner. De österrikiska originalplanen samt de Malmentillverkade erhöill under sin tid på arméflyget typbeteckningen "E 1", där E stod för "eskortplan". Som sådant användes det dock mera sällan, utan huvudsak-

De var av typen Hispano-Suiza med 300 hk effekt. Trots att flygplantypen E 2 vid denna tidpunkt kanske var något föråldrad beslöts att tillverkningen av de nya planen skulle slutföras. Leveranserna började vid arméflyget under 1926 och slutfördes efter halvårsskiftet vid flygvapnet.

● Populärbenämningen var "Hispano-Dront" och typbeteckningen "E 2". E 2:an kom att bli flygvapnets första attackplantyp, då med beteckningen "A 1". Den användes i början vid F 4 i Östersund och senare som övningsplan vid Ljungbyhed och slutligen som reservplan vid F 1, Västerås

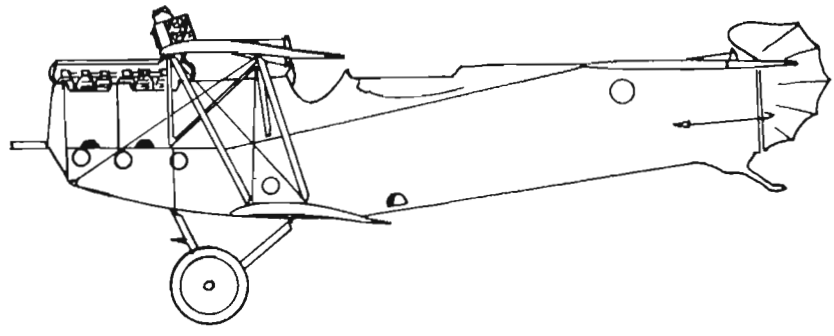
INGA BEVARADE

Så sent som 1928 färdigställdes vid Flygverkstäderna vid Malmen två Drontar med Isotta-Fraschini-motorer på 250 hk. Dessa "Isotta-Drontar" användes som övningsplan vid Ljungbyhed, med beteckningen "O 5".

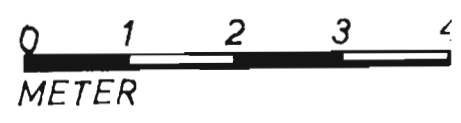
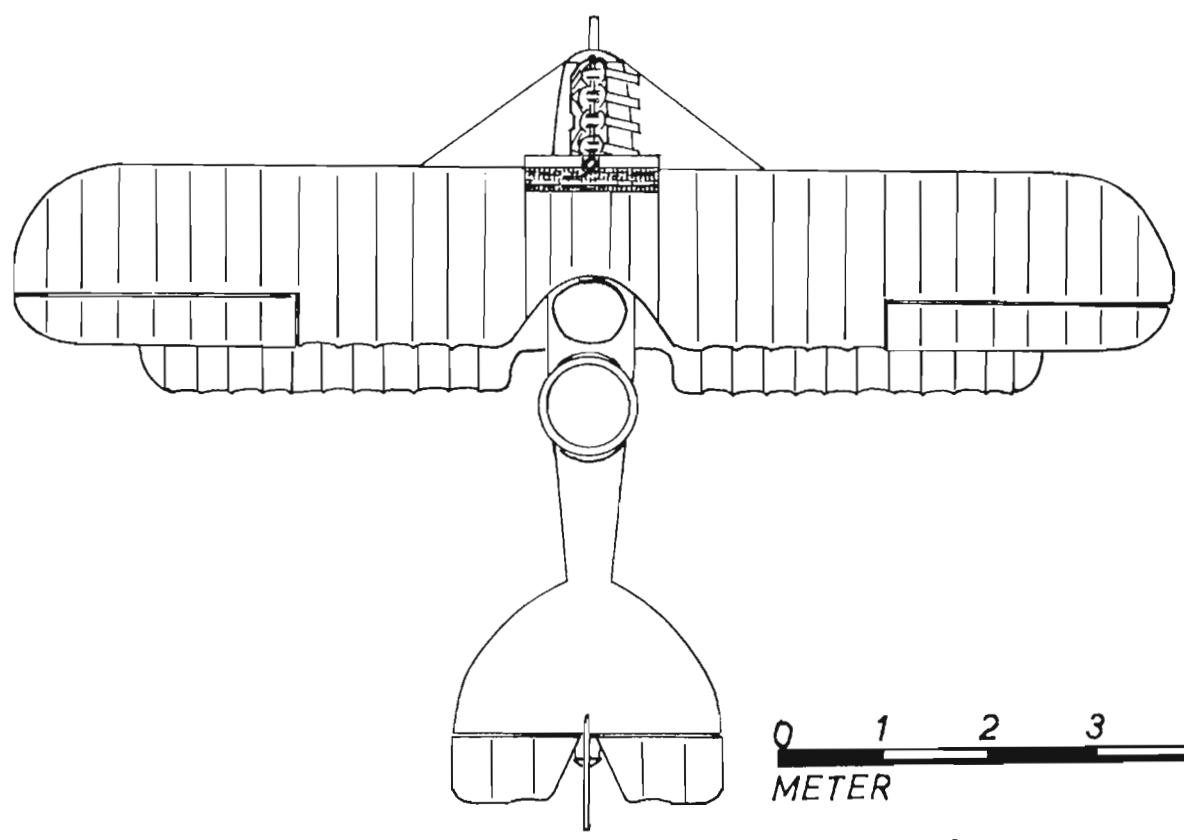
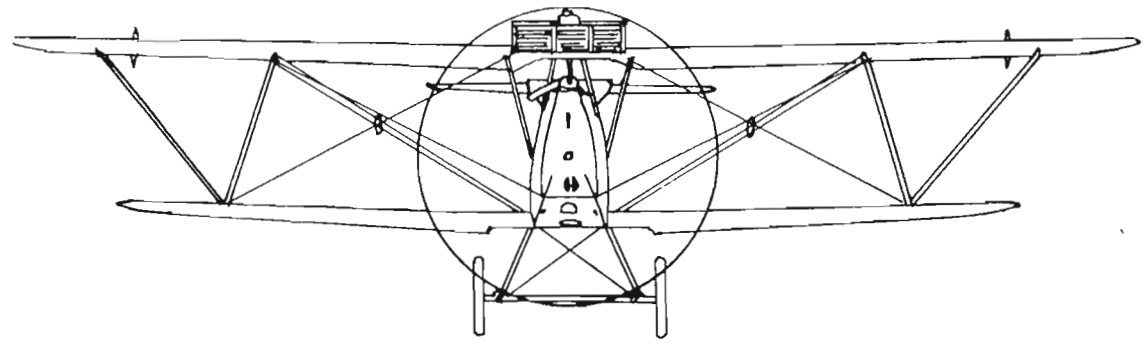
● Trots att det under perioden 1919–1935 funnits ca 30 Drontar i svensk tjänst har tyvärr inget exemplar bevarats — varken inom eller utom vårt land. ■

Bo Widfeldt

Phönix Dront (Ö 4)



mn



BW 18.2.1967

I VILLANDE SKOGEN

I början av mars "drabbades" den flygande personalen på F15 av de årligen återkommande säkerhetsövningarna. I år förlades den tillämpade delen av säkerhetsutbildningen, dvs uteliggningen, inom flottiljens hank och stör. Snötillgången var riklig i den skogsterräng, som föreställde nedslagsplatsen efter nödut-

F 15

att ordna sitt viloläger i en säkerhetsmaterielkoja. Vädret var inte alltför besvärande. Växlande molnighet och temperatur under 0°. De flesta "nödsrällda" sov gott under natten, och många grymtade otåligt över att då och då bli väck-

språng. Det var små möjligheter att skära några hållbara snöblock, varför de flesta valde



foto: john forsell

ta av de vakter, som hade ansvaret för att ingen skulle somna in alltför hårt p g a syrgasbrist, kolosförgiftning e d. En

trevlig och givande övning som bekräftade tidigare vunna erfarenheter om hur man bör ordna nödbivack. ■

LAGEN OM ALLTINGS...

Torsdagen den 23 februari kl 14.00 inledes nedanstående dramatiska händelseförlopp på F15.

Då ringde Sundsvalls trafikledning till F15 och meddelade, att en C 119 Flying

foto: john forsell



Boxcar ur belgiska flygvapnet hade fått hydraulläckage och dirigerats mot F15, p g a att Sundsvall hade dimma. Medan samtaler pågick, började den belgiska besättningen att anropa på kanal C. Efter diverse rådbråkande på det engelska språket och en mängd repetitioner, lyckades belgarna och trafikledarna göra sig förstådda av varandra. Belgisk-engelska är svårt att tyda...

Av trafikledaren fick besättningen veta, att de skulle bli nerledda med hjälp av PAR. En minut senare gick PAR:en sönder och samtidigt kom en hastig och oväntad väderförsämring. En olycka kommer sällan ensam. Men med pejl och långväggsfyr leddes flygplanet in mot basen, och strax norr om denna fick besättningen marksikt genom en glugg i stratustäcket, som då låg på ca 120 m. Plané genom gluggen och 14.23 satte en maskin — med för F15 ovanlig storlek — hjulen på banan.

Räddningshelikoptern, som låg i beredskap i luften, fick ungefär samtidigt motorstopp på en motor och nödlandade på en tjärrn 5 km söder basen. De ombordvarande fick en trevlig promenad i en meters snö till närmaste väg 1 km från landningsplatsen. — (Det är tydligen inte bara snön som kan hopa sig... på F15.) ■

I år var det F21:s tur att arrangera FV:s mästerskapstävlingar i vinteridrott. Redan på nyåret började planeringen. Överstelöjtnant *Erdman Smitt* utsågs till tävlingsledare.

FVM I VINTERIDROTT

Tidsplaneringen gav sig ganska självt. Mars är vår vackraste månad här uppe i Norrbotten och där fanns bara dagarna 8/3—10/3, hårt inklämda mellan MB ÖN vinterfälttjänstövning, som pågick till 7/3 och flottiljens egen luftmålsskjutning, som började 14/3.

Måndagens soliga förmiddagsväder förbyttes i dimma och ett väderomslag, som började råra på snötäckret. Trots att solen åter visade sig på tisdagseftermiddagen ingav det starkt moddiga väglaget betänkligheter inför första tävlingsdagen.

VINTERFÄLT TÄVLAN 8/3

Under natten fick vi ett par köldgrader, som stabiliserade situationen. Morgonsolen gick upp i ett svagt töcken, som höll tillbaka en del av dess goda värme. Det artade sig till en bra början. Vid 8-tiden var preludierna vid Kallax så långt komna att första busslasten tävlande kunde avgå. Och sedan följde de andra efterhand med kurs på Pitetrakten. Halvannan mil sydväst om stadens centrum ligger Rismyrliden, dit skjutningen och startplatsen förlagts.

På lidens slänt mot sydsydväst låg de tre skjutstationerna för lag om tio man i varje. Före dessa fanns en inskjutningsstation, där man fick pröva sina vapen.

Målen vid första stationen utgjordes av en helfigur och en hund i profil på 135 m avstånd, vilka skulle bekämpas på 15 sek.

Andra stationen hade en förminskad helfigur och en halv hund i front på 80 m avstånd, tid 20 sek.

Till sist uppdykande och försvinnande en helfigur, närstrid och en tredjedelsfigur på 115 resp. 130 m avstånd, vilka visades 8 sek vardera. Skjutställningarna var resp liggande, knästående samt vid sista stationen stående mot helfiguren och liggande mot tredjedelen.

● Att döma av resultaten och den allmänna åsikten bland skyttarna får skjutningen anses ha varit relativt svår. De bästa resultaten erhöll flottiljopolis *Ulf Johansson* F4 med 25 träff, kapten *Lars Junggren* F7 24 träff och rustmästare *Elis Karlsson* F13 23 träff — av 30 möjliga.



foto: thore olson

Så kom punktorienteringen. I finter och bukter, upp på bergen och ner i skogen gick spåret och tio tillfällen att kolla besticker och sticka rätt bjöds man på vägen. Efter hand som tiden gick tunnade solen ut sin slöja och gav så mycket den orkade så här en marsdag i Övre Norrland. I skogen höll väl spåret men på bergknallar och i gläntor ville inte stavfäster svara för stakning. Det blev så stora variationer på föret, att den valla, som till äventyrs var kvar, bara skänkte bitvis glädje. Och blötast var spåret de sista kilometrarna in mot målet — Storfors Idrottsplan — någon kilometer söder bron där E 4-an passerar Piteälven. Ingen av de 96 startande bröt loppet inen många hade fått kämpa hårt. Trots detta var löparna allmänt glada efter loppet främst beroende på det sköna vädret och det vackra spåret. Banläggaren, fotografen Thore Olson, fick många rosor.

● De bästa resultaten på punktorienteringen var 1:e flygplanmästare *Tore Jonsson* F16, 18 mm, meteorolog *Rune Lindström* F21, 19 mm, och meteorolog *Edvard Karlsson* FS, 20 mm fel.

De 15 kilometrarna avverkades bäst av överfurir *Nore Westin* F21 1.15.01, flottiljopolis *Per Hassis* F21, 1.17.45 och flottiljopolis *Edvin Björling* F4, 1.23.06.

Aldre oldboys:

1:a Rustm Bertil Eriksson, F13	146,3 p
2:a Kn Lars Junggren, F9	151,4 ..
3:a Fanj Sven Hasselberg, F13	153,2 ..

Yngre oldboys:

FV-mästare 1.fplm Tore Jonsson, F16	131,6 p
2:a Fljpol Ulf Johansson, F4	135,4 ..
3:a 1.fte Arne Höög, F13	142,0 ..

Seniorer:

1:a Met Rune Lindström, F21	132,3 p
2:a Öfu Nore Westin, F21	144,2 ..
3:a Met Edvard Karlsson, FS	147,9 ..

Juniorer:

1:a Fältf Rune Hjortling, F12	173,1 p
2:a Asp Lars Göthe, F5	182,5 ..
3:a Asp Göran Hansson, F5	187,5 ..

STAFETT 3×10 KM

Morgonen den 9/3 var disig och grå. Inga köldgrader. Gårdagens vackra väder hade skämt bort oss. Men så började vinden friska i och molntäckret spricka upp. Redan vid 10-tiden hade dimmolnen skingrats vid Skidfrämjandets anläggning i anslutning till lulebornas slalombacke i Måttsundsterrängen. Dit hade start och målplatsen förlagts. Vid starten kl. 1030 fanns bara ett diffust dis kvar och all var bäddat för ett lopp i varm snö. Spåret rapporterades dock vara fast och med gott stavfäste.

På utsatt starttid gick ett färgglatt startfält ut i spåret. Det var 20 lag som startade på ett öppet fält nedanför slalombacken. Täten togs av flygtekniker

Lennart Jönsson, F12 tätt följd av 1:e flygtekniker Adolf Wiklund, F4 lag 2 och flottiljpolis Per Hassis, F21 lag 1.

Varje sträcka kördes i två 5 kilometersvarv runt Måttsundsberget i en relativt krävande bana. Vid högsta punkten på banan fanns en tidskontroll, som rapporterade 2,5 kilometertiderna. Den relativt stora åskådarskaran fick på så vis en mycket god bild av loppet. Även denna dag var svårigheterna med vallningen påtagliga. Första rapporten omtalade att samma löpare fortfarande höll tåten och detta förhållande bestod även vid varvningen efter 5 km. Där tog Hassis, F21 ledningen men snart kom Wiklund, F4 och gav sitt lag en ledning med 20 sek vid första växlingen före F21 och F12, som kom tätt anslutna. Denna tätgrupp hade dragit ifrån det övriga fältet med drygt 2 min till flygtekniker Jan Nordin, F4 lag 1 och ytterligare halvannan min till F5:s lag 1 och 2, aspiranten Göran Hansson resp fältflygareleven Olle Eriksson.

erna Nore Westin F21 och Ivan Jordal F4 och efterhand som rapporterna gav en ökande ledning för F21-laget minskade den spänning, som loppets två första sträckor bjudit på.

Som tredje lag kom F4 lag 1 och först därefter kom två lag, där en kamp utspelades vid målskycket, F5:s lag 1 och F15:s lag 1.

SKIDLÖPNING 15 KM

Morgonen den 10/3 hade vi ett par tre minusgrader. Meteorologen spådde att vi skulle slippa dagsmeja på förmiddagen. Vid starten provade löparna vallningen

De tre bästa lagens tider blev:

	10 km	20 km	30 km
F21 lag 1	37.40	1.15.45	1.52.07
F4 lag 2	37.20	1.16.56	1.59.27
F4 lag 1	39.51	1.22.58	2.05.07

och det såg ut att kunna bli ett snabbt lopp. 08.10 gick första start och sedan gick de nära 100 deltagarna ut med 30 sek mellanrum.

Banan gick i huvudsak i samma spår som stafetten dagen innan men med en utökning av 2,5 km. Den bjöd på såväl konditionskrävande stigning i början som på snabba utförlöpor för de teknikstarka i slutet.

Fältet blev i högsta grad blandat. Innan alla hade startat hann flera löpare varva efter sina första 7,5 km. Ett flertal av favoriterna hade fått höga startnummer, vilket medförde många ommöbleringar i resultatstegarna in i det sista.

Den köldknäpp, som natten givit, hade gjort spåret hårt och speciellt i utförsbacken i slutet av varvet blev farten för svår för många och orsakade skidbrott för några. Men blott ett fåtal av de startande tvingades bryta loppet.

Äldre oldboys:

1:a 1fte Adolf Wiklund, F4	52.50
2:a 1fte Georg Molin, F4	55.56
3:a Fljpol Per Sjödin, F21	1.00.09

Yngre oldboys:

1:a Fljpol Per Hassis, F21	51.44
2:a Fljpol Ulf Johansson, F4	53.56
3:a 1.fplm Tore Jonsson, F16	55.12

Seniorer:

FV-mästare Öfu Nore Westin, F21	48.34
2:a Öfu Ivar Jordal, F4	54.28
3:a Fte Lennart Jönsson, F12	54.49

Juniorer:

1:a Vpl Sören Burman, F21	50.20
2:a Asp Göran Hansson, F5	54.02
3:a Vpl Lars Hedlund, F3	57.14

Förbanden i lagträvlingen är indelade i tre grupper, där de två bästa i grupp 2 och 3 flyttas upp till grupp 1 resp 2, varvid de två förband i dessa grupper, som erhållit lägsta poäng flyttas ner till närmast lägre grupp.

De tre bästa i dessa grupper blev:

Plac	Förband	Poäng			
		8/3	9/3	10/3	Totalt
Grupp 1					
1:a	F21	94	0	38	132
2:a	F4	117	3	41	161
3:a	F15	132	12	140	284
Grupp 2					
1:a	F5	155	9	129	293
2:a	F9	148	39	254	441
3:a	F12	252	21	184	457
Grupp 3					
1:a	F16	294	27	212	533
2:a	F11	331	42	333	706
3:a	F18	312	51	360	723



Ack... skida ho' slinter i bukten a finter...

foto: thore olsson

● Tätstriden övertogs för F4 lag 2 av flottiljpolisen Ulf Johansson och för F21 lag 1 av vpl Sören Burman och deras kamp kom att fånga en stor del av intresset under de två följande varven före sista växlingen. Den goda prestation, som F12 startman flygteknikern Lennart Jönsson gjorde, kunde icke fullföljas utan tätstriden blev en duell mellan F4 och F21 och denna duett drog ytterligare ifrån det övriga fältet.

Efter första varvet hade Burman tagit in F4:s försprång och strax därefter passerade han Johansson och gav på det andra varvet F21 en ledning på en dryg minut. Tätlagens slutmän var överfuri-

AROS PÅ INVIT

Buss på F16! Så löd fältropet bland Uppsala-studenterna — för att nu inte tala om alla söta studentskor — tisdagen den 14 mars. Och så stormade ca 350 akademiker, somliga med barn och blomma i vårsolens glans, in på flottillen för att bevittna den grandiosa flygdag som AROS tagit initiativet till. AROS är, som vi alla vet som läst artikeln i förra numret, akademikersektionen av reservofficerssällskapet i Uppsala.

Från S:t Eriks torg bussades studenterna ut till F16, där man samlades vid 14-tiden efter att ha fått ett program i nypan av flottiljvakten. Ett program som blev rena värdepapperet — för på numren utlottades fria flygturer!

CF16, överste *Björn A:son Hedberg*, hälsade studenterna välkomna prick 14.15 med ett kärnfriskt kort anförande. Och så kunde spelet börja. Löjtnant

F 16

Bengt Paulsson startade uppvisningen med sin "Tunna", som han rollade och loopade med den äran. Så var det dags för en tre-grupp "Drakar" med kapten *Hans Hagman* som "etta". Mest effektfull blev förstås den "split up" gruppen excellerade i mitt ovan studenternas huvuden. Farten, ca 1.000 "knutar", imponerade syn- och hörbarligen...



foto: nils andersson

● Den vårglänsande skönheten Draken (fpl 35 C) röntte stor uppmärksamhet under akademikerinvasionen på F16 och på bilden ses Marie-Louise Wallenberg (fröken och fil stud vid Göteborgs nation) behagfullt nedsjunken i sittbrunnen medan väninnan Charistina Winberg (fröken och studerande från Uppsala) sänder nyfikna kastanjblickar lite så där från ovan. ■ ■ Kadett Hans Erling lyckas också vara intresserad av skönheten... ■

Livbåtsövning i simhallen lockade se'n hundratals skådelystna studenter, som såg kadett *Tommy Bandholz* "hoppa" med fallskärm för att sedan klara livhanken i det våta med den uppblåsbara gummilivbåt han förde med sig — tillsammans med all övrig utrustning, nödradio och andra agremanger.

Sist och slutligen och roligast blev det för de lyckligen lottade studenter som

fick en flygtur med Sk 16. Tjugotalet studenter och studentskor fick klä ut sig till flygare och se studerkammaren från ovan.

En fullträff, kunde initiativtagaren *Rolf Jonsson* i AROS summera efter studentbesöket. Och ett effektfullt återgåldande av det besök på Fysikum som flygkadetterna fick göra för en tid sedan. ■

OLA

BERÖMVÄRDA INSATSER

Fänrik *Torgny Holmberg*, F13, och flottiljpolis *Hans Carlsson*, F3, har båda belönats med 500:— kr av Skandiakoncer- nen för berömvärda insatser i samband med branden på F3:s officersmäss i november 1966. De räddade nämligen fyra grupper Döderhultsfigurer (de ovärderliga träskulpturerna).

Flottiljpolis Carlsson, som ledde släckningsarbetet med F3 brandstyrka, kände

icke närmare till lokaliteterna inne på officersmässen.

F 13 Fänrik Holmberg, som var på tillfälligt besök på F3, var dock väl förtrogen med mässen och visste väl Döderhultsgruppernas placering. — När elden vid ett tillfälle salnat gick flottiljpolis Carlsson, iklädd rökdykarutrustning och med ett rep om midjan, omvärd av tjock rök och mörker, in i mässbyggnaden. Fänrik Holmberg dirigerade så flottiljpolisen medelst tillrop och ryck i linan fram till den plats där Döderhultsgrupperna förvarades.

En utmärkt insats — väl värd sin belöning. ■



Fänrik
Torgny Holmberg
F13



Flottiljpolis
Hans Carlsson
F3

ETT 50-ÅRSMINNE

År 1911 tog förberedelserna för ett militärt flyg fastare form. I juli 1912 hade det första svenska flygförbandet etablerats vid Axvall i Västergötland, för att året därefter flyttas till Malmen. Det fick namnet Kungl Fälttelegrafkårens flygavdelning. Namnet var inte så omotiverat som kanske kan tyckas av fälttele-

och flygväsendet. Han blev fjärde svensk som erövrade internationellt diplom som förare av friballong, vilket skedde 1905. På egen bekostnad genomgick han flygskolan i Douai i Frankrike och avlade sina certifikat med en Beföringsmärkning den 10

F 3

självklart att han skulle bli den nyupp- satta flygavdelningens första chef.

Med outtröttlig energi verkade kapten Hamilton för utvecklingen av detta embryo till ett svenskt flygvapen. Under första världskriget ägnade han ett enormt arbete åt att anskaffa och modernisera den svenska arméns tyvärr alltför bräckliga flygmateriel i krigsdugligt skick.

KONTAKT



med
flygsäkerheten

I en tid av minskande försvarsanslag kan kanske flygsäkerhetstjänstens möjligheter att nå resultat ifrågasättas, eftersom resurserna naturligtvis reduceras för bl a sådana modifieringar eller nyanskaffningar av materiel, som från flygsäkerhetssynpunkt är önskvärda men inte oundgängligen nödvändiga. Detta är utan tvekan en vanskelig situation – men detta negativa moment får inte överdrivas.

● Nu rådande gynnsamma flygsäkerhetsläge förklaras bl a av att materielen varit relativt driftsäker och tillgång funnits till simulatorer och tvåsitsiga skolversioner av krigsflygplan, dvs resultat av ekonomiska investeringar i flygsäkerhet. Till det goda flygsäkerhetsläget har emellertid i lika hög grad insatser på andra områden bidragit – t ex den fördjupade insikt, som vunnits om flygsäkerhetens mål och medel och som gjort det möjligt att i stor utsträckning undvika eller eliminera flygsäkerhetsrisker. Detta har i praktiken skett bl a genom förbättrade utbildningsföreskrifter och procedurer samt genom en fortlöpande standardisering av flygverksamheten. Denna haveriförebyggande aktivitet kan fortsättas lika intensivt oberoende av anslagsförändringar. Denna verksamhet är desto viktigare ju mindre resurser, som kan avdelas till anskaffning av flygsäkerhetsfrämjande hjälpmedel.

● Många gånger kan ett flygsäkerhetsproblem lösas genom anskaffning av hjälpmedel. Så skulle t ex risken för landningshaverier kunna reduceras genom anskaffning av optiska fyrar, som även under dager och i motsol ger landande förare kontinuerlig information om flygplanets läge och vertikala rörelser i förhållande till den idealiska planebanan. Sådana fyrar skulle helt säkert underlätta för föraren att uppfylla de krav på precision, som landningen på relativt korta banor med moderna krigsflygplan ställer. (Våra nuvarande fyrar kostar installerade ca 5.000 kr per styck. En fyr, som uppfyller alla angivna krav, kostar med installation ca 60.000 kr per styck.) På motsvarande sätt skulle kollisionsriskerna inom TMA och kontrollzoner bäst undvikas genom anskaffning av TMA-radar med betjänande personal.

● I ett ekonomiskt svårt läge kan inte flygsäkerhetsproblemen alltid lösas på angivet sätt. Detta betyder emellertid inte att man skulle avstå från en lösning. Landningshaverierna måste mötas med en ökad insikt om orsakssammanhangen och en skärpt precision hos förarna på de väsentligaste punkterna. Denna fråga behandlas i den snart utkommande "Flygsäkerhetsanalysen 1965–1966".

● Kollisionsriskerna inom TMA och kontrollzoner sammanhänger vanligen inte med de moderna flygplanens höga prestanda, eftersom många tillbud inträffat då flygningen skett med neddragen fart. Tillbudet har i allmänhet inte heller berott på svåra siktförhållanden. Vid sidan av att rapporteringen av tillbud numer sker med större villighet – och därför inte behöver tyda på en i verkligheten ökande frekvens – kan en orsak vara en försämrad målspaning. Det är icke osannolikt att vanan att vara radarkontrollerad eller radarövervakad och därmed allmer instrumentbunden har bidragit till att minska kvaliteten på nuvarande målspaning. Dessutom syns förarna i alltför hög grad lita på trafikledningsorganens möjligheter att leda och övervaka också i fall, då tillgängliga resurser inte möjliggör säker ledning.

● Rätt åtgärd för att minska kollisionsriskerna förefaller i dagens läge vara att särskilt uppmärksamma målspaningstekniken och uppöva färdigheten i detta hänseende. En artikel i ämnet återfinns i detta nummer av "Kontakt med flygsäkerheten". ■

● *Har Du glömt Din målspaningsmetodik? Vad vet Du om ögats begränsning? Läs och lär!* ●

Under de sista två åren har genom DA-systemet inrapporterats ca 200 kollisionstillbud per år mellan flygplan i luften. Antalet haverier p g a kollisioner har varit 2–3 per år. Många av de rapporterade tillbudena har dock inte inneburit någon verklig kollisionsrisk.

Vårt moderna flyg kräver bättre metodik vid målspaning

Rapport skrivs i allmänhet, när förare upptäcker ett annat flygplan i ett – som han uppfattar det – sent skede på skärande-, konvergerande- eller kontrakurs. Föraren blir dessutom ofta överraskad när ett flygplan, som han anser att han borde sett tidigare, plötsligt upptäcks i närheten och han uppfattar då situationen som kollisionstillbud. Avståndet när det andra flygplanet upptäcks är i verkligheten oftast betryggande. Undanmanövrer har kunnat genomföras genom normala väjningsmanövrer.

Riskmoment

De rapporterade tillbudena har emellertid vid vissa tillfällen inneburit verk-

liga kollisionsrisker. Cirka 60 proc av dessa har skett i samband med start och landning och flygning i kontrollerat luftrum. I områden med intensiv trafikövervakning är frekvensen mindre än i andra områden. Ungefär 40 proc av tillbudena har skett i okontrollerat luftrum.

Höga farter ökar självfallet riskerna. Följande tabell ger en god uppfattning om när en förare måste upptäcka ett annat flygplan för att hinna göra undanmanövrer.

Om flygplanens banor skär varandra under 90°-vinkel, måste upptäckten (varseblivningen) teoretiskt ske senast på 1,4 km avstånd vid 600 km/tim och på 2,2 km vid 1.000 km/tim. Vid

kontrakurs blir värdena ungefär 2 resp 3 km. Tittar föraren vid 1.000 km/tim ned i sitsen för att tex avläsa instrument (2 sek) har flygplanet flugit blint nära 1/2 km. Med ökande farter försvåras ytterligare förarens möjligheter att i tid upptäcka andra flygplan och vidtaga åtgärder för att undvika kollisioner.

Av stor betydelse för att undvika kollisioner är förarens möjligheter att se och upptäcka andra flygplan. Fysiologiskt sett finns det faktorer, som begränsar dessa möjligheter – vilket framgår av följande.

Konsten att upptäcka

Det centrala seendet omfattar en kon ▶

Reaktions- och handlingstabell

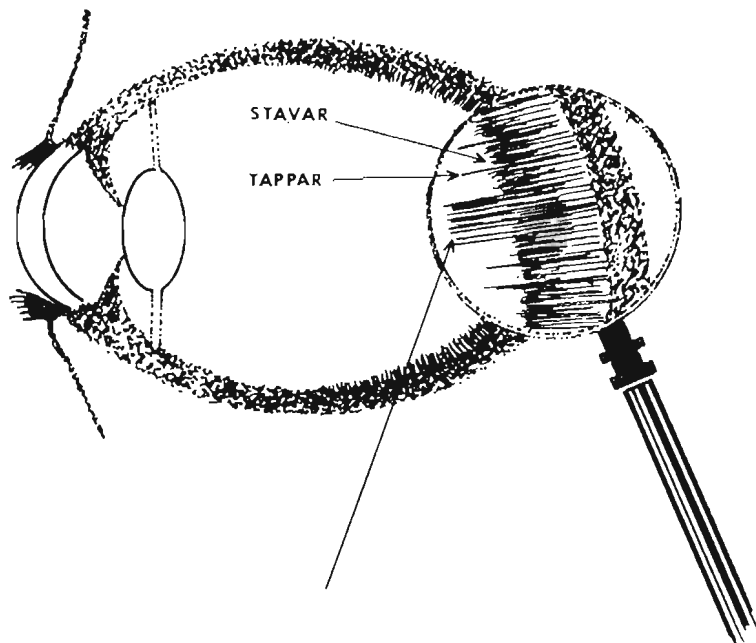
	Händelse	Tillryggalagd distans (m)					
		Tid i sek		600 km/tim mot stillastående mål (Tex hkp)		Två fpl på kontrakurs Fart hos båda fpl 1.000 km/tim	
		För händelsen	Från första varseblivelsen	Under själva händelsen	Från första varseblivelsen	Under själva händelsen	Från första varseblivelsen
Reaktioner	Varseblivning, impuls till hjärnan	0,10	0,10	17	17	36	36
	Huvudvridning, ögonrörelse, fokusering	0,30	0,40	51	68	170	206
	Identifiering	0,65	1,05	110	178	366	572
Beslut	Beslut om undanmanöver	2,0	3,05	340	518	1132	1704
Fördröjning	Impuls från hjärnan till händerna (fötterna) ansättande av roderutslag	0,4	3,45	64	582	214	1918
	Flygplanet ändrar attityd	2,0	5,45	340	922	1132	3050

Vid

mörkerseende

... försök att alltid använda rätt delar av den "fotokänsliga filmen" i bakögat.

Näthinnan (den fotokänsliga filmen) består av tappar för dagseende och stavar för mörkerseende. ▼



▲ Observera ansamlingen av tappar i centrum av bakögat ("gula fläcken"). De används vid dagseende – detalj- och färgseende.

med ca 10° toppvinkel. Inom det området kan normalt ett flygplan med tio meters spännvidd upptäckas på ca tio kilometers avstånd. Det förutsätts då att blicken hålls riktad mot samma punkt omkr två sek och att ögonen är inställda på oändligt seende, dvs fokus (skärningspunkten) måste ligga 15–20 m bort.

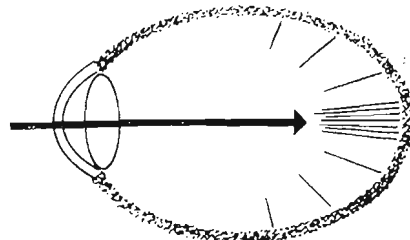
Det perifera seendet omlappar en halvsfär på knappt 180°. Synskärpan avtar mot ögats periferi, vilket leder till att förmågan att upptäcka flygplan åt sidorna avtar snabbt. Av praktisk betydelse för upptäcksmöjligheterna är en kon med ca 30° toppvinkel. Inom denna kon kan ett flygplan med tio

meters spännvidd ses på normalt fem kilometers avstånd. Om blicken sveper runt horisonten utan att fixera någon punkt nedgår upptäcktsavståndet. Upptäcktsavståndet nedgår också med ökad svephastighet.

Tryckfallsjuka

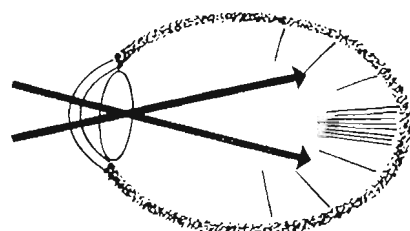
Det finns speciella problem vid höghöjdsflygning – vid eller högre än 9000 m. Kvävebubblor kan bildas i blodet. "Bends" (tryckfallsjuka) kan uppträda och nervsystemet kan påverkas, vilket kan leda till synnedsettande effekter. Syresättningen i blodet minskar vid höghöjdsflygning om syrgastillförseln är otillräcklig. Bland det första som påverkas av detta är synen. I första hand

▼ Fixera ej ett föremål på natten!



▲ Använd stavarna vid mörkerseende! De är 1.000 ggr ljuskänsligare än tapparna.

▼ Se vid sidan av föremålet på natten!



▲ Att använda tapparna på natten är föga lämpligt. De är till för dagseende.

försämras det perifera seendet och mörkerseendet. Om man tex flyger på 4000 m utan att erhålla syrgas, reduceras mörkerseendet med ca 50 proc. Detta sammanhänger med ögats uppbyggnad. Blodgenomströmningen är mindre genom näthinnans ytterkanter och därför avtar det perifera seendet först. Av bilden framgår att stavarna, som har betydelse för mörkerseendet, är mera perifert koncentrerade än tapparna.

Det är svårare att ställa in blicken på oändligt seende på hög höjd, eftersom yttre referenspunkter (tex moln) vanligtvis saknas. Det innebär att fokuseringen kan komma att ske på kort av-

stånd, t ex avståndet till instrumentbrådan. De flesta förare har väl upplevt en smutsfläck på huvan som ett flygplan och kanske to m gjort undanmanövrer. Inställning och fixering av blicken bör ske mot horisonten, molninformation eller vid förbandsflygning mot andra flygplan inom förbandet.

Rökning — en flygrisk

Synnedläggelse kan ske utan att man anar det. Tobaksrökning ger en ökad koloxidhalt i blodet. Detta medför en försämrad syretillförsel till ögonen, som härigenom utsätts för samma synnedläggelse som vid syrebrist. Denna effekt är framförallt märkbar vid mörkerflygning. Koloxiden har dessutom den negativa egenskapen att den ganska långsamt lämnar blodet.

Det inträffar ibland att förare fått syrebristsymptom trots att syrgasutrustningen fungerat utan anmärkning. Vid närmare undersökning har det visat sig att primärorsaken varit lättare koloxidförgiftning p g a läckage i avgassystemet i förarens bil. Föraren har inte känt några obehag före flygning utan symptomen har blivit märkbara först på höjd. Förklaringen är, att effekten av koloxiden blivit märkbar genom att syresättningen i blodet minskat p g a ökande flyghöjd.

Trötthet, nedsatt kondition, g-påkänningar minskar självfallet också synskärpan.

Kontrastverkan

God kontrastverkan ökar upptäcktsav-

ståndet. Intermittent (= blinkande) ljus — antikollisionsljus — förbättrar också möjligheterna till tidig upptäckt. Detta gäller framförallt det perifera seendet. Flygplan Sk 60 kommer här för att utrustas med antikollisionsljus.

Flygplanens kontrastverkan förbättras om de målas i lämpliga färger. Är avståndet till ett flygplan mer än sju km har målningen dock knappast någon betydelse — färgen kan då inte urskiljas. Undersökningar utomlands tyder på att det är mycket svårt att få fram en färg som samtidigt ger god kontrastverkan mot olika typer av bakgrund. På krigsflygplan önskar man dessutom av operativa skäl en så liten kontrastverkan som möjligt. Kamouflagemålad flygplan syns dåligt uppifrån och mot mörk bakgrund, t ex mörka moln. Däremot syns de bättre mot ljus himmel eller horisont än silver- och guldfärgade. Omålade och gula flygplan är lättare att upptäcka mot marken än kamouflagemålad.

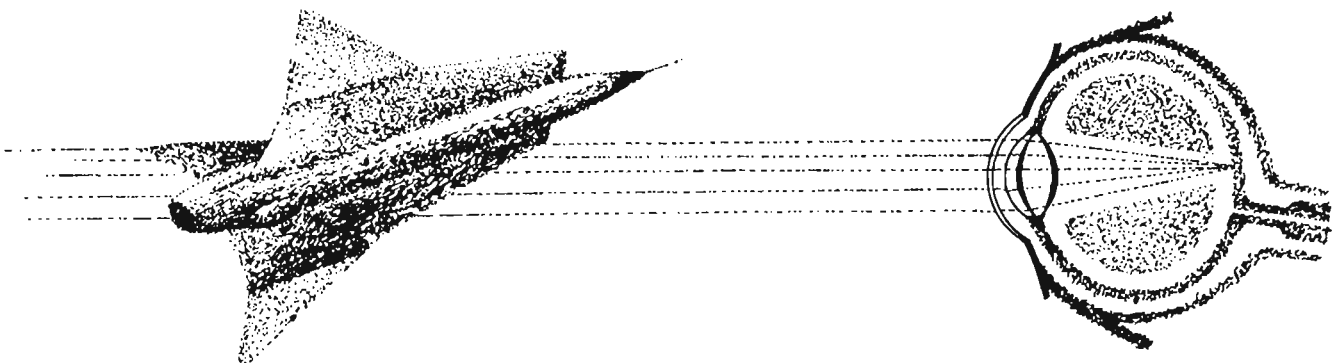
Utnyttja Dina kunskaper — och Du råkar ut för färre kollisionstillbud!

1. Målspana i rätt riktning — dvs i den sektor där annat flygplan kan väntas dyka upp — men glöm inte en systematisk uppföljning av de övriga sektorerna. Välj — om Du har möjlighet — ett flygläge så att Du utnyttjar kontrastverkan.

Kom ihåg: Kamouflagemålad flygplan syns dåligt uppifrån och mot mörka moln men bra mot ljus horisont eller bakgrund.

Silverfärgade och ljusst målade flygplan (gula) syns sämre mot ljus himmel (bakgrund) men bra mot marken och mörk bakgrund (moln).

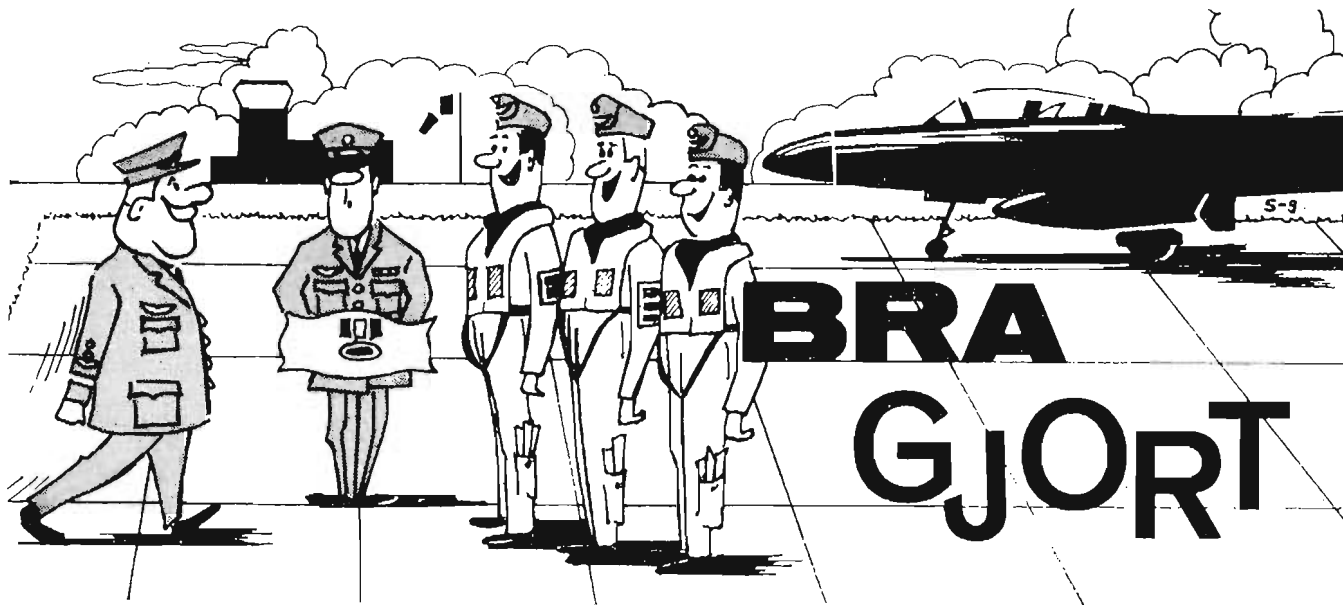
2. Ställ in ögonen på oändligt seende genom att då och då fixera molninformationen, marken eller annat flygplan i förbandet. Har Du tittat ned på instrumenten bör Du därefter titta på någon yttre referenspunkt, så att ögonen åter ställs in på oändligt seende.
3. Fixera blicken ca två sek mot samma punkt. Flytta sen blicken i sidled ca 30° och fixera en ny punkt osv. När en nivå är avspanad gå till nästa nivå — 30° över eller under den första osv.
4. Undvik rökning helt de närmaste timmarna före mörkerflygning!!!
5. Rikta blicken under mörkerflygning något vid sidan av det Du vill se (fixera) — så ser Du bättre!
6. Kontrollera vid tillfälle att Du inte har koloxid i bilen!
7. Läs och repetera artikeln "Att värda och behärska sin syn" i Kontakt med flygsäkerheten — FV-Nytt nr 4/66, sid 37. ★



I en artikel om och kring målspaning och dess ökade betydelse med modernt jetflyg, hämtad från amerikansk flygsäkerhetstidskrift, stod följande sarkastiska men likväl tänkvärda sentens:

■ The increased head-on closure rate of jet aircraft requires a sharp lookout. — "If you waste seconds deciding what to do . . .
 . . . it is no longer necessary to take corrective action . . .
 . . . because you are going to be straining yourself unnecessarily . . .
 . . . and you are going to die all tensed up!! . . ." ■

- ● — Plötsligt kände jag, berättar flygingenjören av 1:a graden, JAN TJERNSTRÖM, F18, en stöt i flygplanet som omedelbart följdes av onormalt kraftiga vibrationer. Jag kollade genast motorinstrumenten och varningstablån. Allt verkade dock normalt.
- Men så efter ca 30 sek sjönk motorvarvet plötsligt förbi 90 proc och ned mot allt lägre värden. ● ● ●



Det var den 30 november i fjol som Tjernström skulle göra en kontrollflygning med en J 35 B. Start skedde med ebk-stigning till 14 km höjd på syd-sydvästlig kurs. Väl uppe på denna höjd började motorn plötsligt manka — enligt ovan relaterade händelseförlopp.

— Jag gick in i högersväng och påbörjade plané med sikte på F11. Men motorn svarade inte vid gaspådrag. Jag drog då av gasen. I samma ögonblick tändes oljetryckslampan och strax därefter började det ryka i kabinen.

— Jag drog av gasen till marktomgång och då avtog rökutvecklingen. Jag minns, säger Tjernström, att jag vid ett tillfälle noterade ett varvtal på ca 30 proc. Motorn svarade dock inte och vibrationerna var påtagliga. Då oljetryckslampan alljämt lyste, bedömde jag återstarts försök som helt utsiktslöst.

● Vibrationerna kvarstod men flyginstrument och roder fungerade normalt. Under den fortsatta planén och landningen leddes Tjernström av Nyköpings ATC.

— Under hela inflygningen hade jag normal styrfunktion. Jag nådde F11 på ca 4.000 m höjd. Jag lade därför upp bedömningslandningen som ett utbrett varv genom en vänstersväng 270°. På medvindslinjen var basen och bansystemet skymt av ett molntäcke. Nyköpings kontroll gav mig dock kurser och avstånd.

Many receive advice, only the wise profit by it.



foto: sven-eric cederholm

● I höjd med läbaneänden fick Tjernström syn på banan och kunde fortsätta inflygningen med ögonkontakt. I detta läge låg dock Tjernström längre ut än normalt, men han hade bra höjd och god fart. Han påbörjade insvängningen, och för att få en brant plané tog han ut stället redan vid insvängningens början och sedan luftbromsen.

— Planén blev brant, berättar Tjernström vidare, och jag kom ut på finalen med ca 400 km/lim efter en medvetet ansatt svag påronsäng för att minska farten något. Då jag kom över banan med ca 350 km/lim utlöste jag bromsskärmen just i sättningsögonblicket — med mycket god bromsverkan. Flygplanet drev, antagligen pga sidvinden, något åt höger men genom fullt sidoderutslag, kunde jag hålla planet kvar på banan.

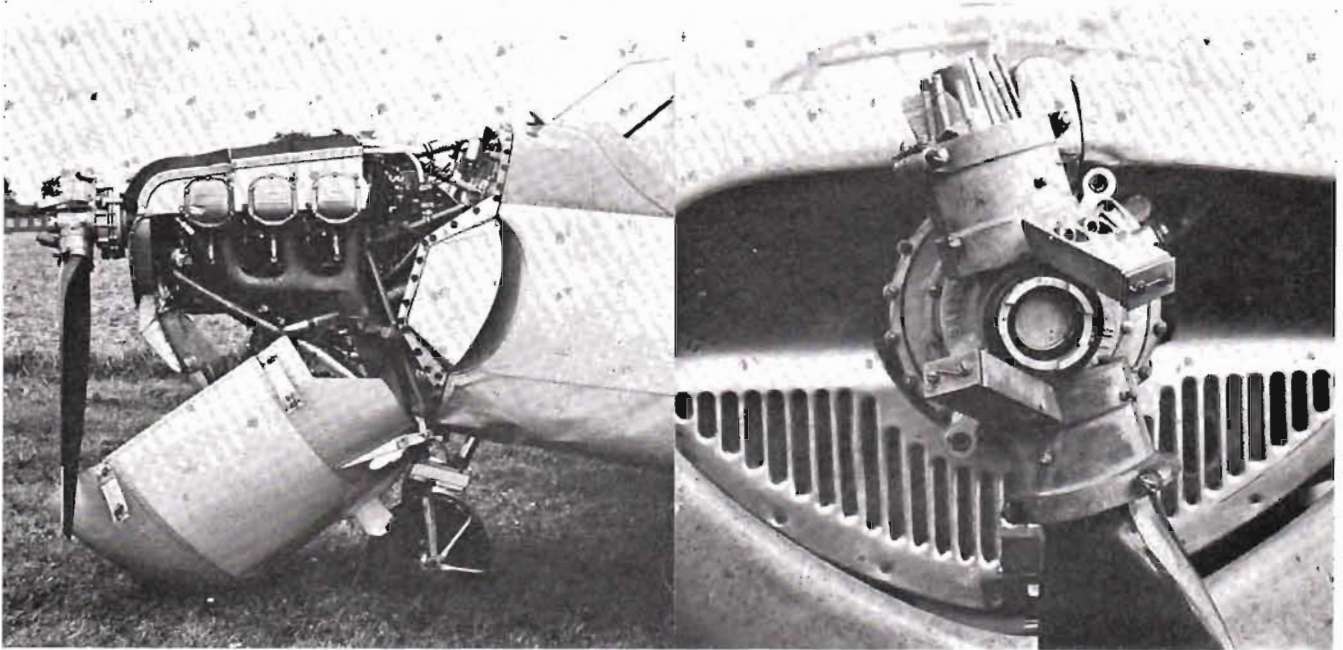
● Trots ogynnsamma väderförhållanden har nödlandningen kunnat genomföras och flygplanet räddas — tack vare föredömlig flygkicklighet och gott omdöme från Tjernströms sida och en god assistans av trafikledaren Per-Olov PETERSSON, F11.

● Då flygplanet stannade utveckledes en kraftig rök, varför det belades med skum. Flygingenjören Tjernström hade dock inga svårigheter att snabbt lämna planet.

● Haveriet hade förorsakats av ett skovelbrott i lågtrycksturbinen. ■

● ● Morgonen den 28 september i fjol var en helt vanlig morgon på F5, Ljungbyhed. Vädret såg fint ut, 3/8 strato cumulus med basen 1.800 m. Markvinden var svag och växlande. ● Dagens första flygpass förbereddes. ● ● ●

text: jahn charleville



I ett av skolflygplanen typ Sk 50 satt flygläraren, 1:e fältflygaren Harry Hans Ingemar THÖRNQVIST, och fältflygareleven Leif Tommy Valtersson. De skulle öva stall och vikning.

● I upptagningen efter vikning på ca 1.000 m — just då eleven drog på fullgas (fart ca 275 km/tim) — smäll det plötsligt till och flygplanet började skaka våldsamt. Flygläraren Thörnqvist trodde först att en explosion hade inträffat. Han såg hur motorplåtarna lossnade och hur instrumentbrädans täckplåtar ramlade av. Planet kändes manöverodugligt.

— Felet inträffade efter omk 17 min av passet, berättar Thörnqvist. Vi hade gjort flera urgångar ur stall och vikning, när det plötsligt smäll till.

— Jag gjorde en upptagning, men de kraftiga skakningarna i hela planet kvarstod. Jag drog av gasen direkt och spände sedan loss eleven — fallskärmshopp föreföll vara den enda tänkbara åtgärden.

● Då Thörnqvist uppmanade eleven att hoppa, tvekade dock denne, varför Thörnqvist ingrep och fällde elevens huvlucka samt spände loss honom. Sedan spände han loss sig själv och öppnade sin egen huvlucka. Samtidigt kuperade han motorn, för att den inte skulle skaka loss.

He who would do a great thing well must first have done the simplest thing perfectly.



foto: börje bodé

— I och med att farten minskade upphörde vibrationerna och vid 150 km/tim kände jag att planet reagerade normalt igen. Jag beslöt mig då för att nödlända. Eleven var då på väg att hoppa, så jag grep tag i honom och fick ner honom igen.

● Thörnqvist hade vid förberedandet av nödutsprånget slagit ifrån huvudströmbrytaren, stängt bensinkranen och slagit ifrån magnetomkopplaren. Då radiokontakten med eleven var bruten, måste Thörnqvist ropa till eleven att han förberedde nödländning.

● Thörnqvist visste att han var i närheten av Simmelsberga flygfält. Han slog till huvudströmmen, kopplade in radion och meddelade F5 vad som inträffat och att han avsåg nödlända med stället ute.

● Anledningen till att Thörnqvist nödländade med stället ute var, att både han och eleven ej hunnit spänna fast sig igen. — Nödländningen gick u a och inga personskador uppstod.

● Haveriet orsakades av ett propellerbladsbrott. Bidragande orsak till brottet var troligen en spricka i bladet, belägen på ett sådant ställe att den inte kunnat uppläckas utan demontering av bladet. — Flygplanet företedde svåra deformationer på framkroppen. ■

Just Du valdes ut bland tillgängligt "råmaterial" eftersom Du hade acceptabel intelligens och koordinationsförmåga – på samma sätt som flygplanskonstruktören valde material efter hållfasthet, vikt och tänjbarhet eller sprödhet. Genom övning och erfarenhet har Ditt beteende ändrats, beroende på Din förmåga att minnas och att tillämpa de kunskaper Du inhämtat. Du är i hög grad beroende av Ditt minne. Normalt erfarenhetsmaterial lagras i minnet och är tillgängligt att utnyttjas för säkra och effektiv flygverksamhet.

● Livsviktiga handlingsmönster eller nödåtgärder måste inövas. Allt detta är minnesfunktioner som Du vid rätt tidpunkt måste kunna utnyttja på rätt sätt. Den mänskliga mekanismens minne är ingalunda ofelbart. Detta bevisas genom det stora antal större eller mindre incidenter orsakade av så kallade mänskliga felfunktioner som t ex att underhållspersonal glömmar att koppla eller låsa en

montering eller föraren glömmar att fälla ut landstället. Om möjligt söker man stöda minnet med checklistor, men likafullt råkar man ut för glömska. Varför?

Vad är ett minne?

I sin enklaste form är minnet människans förmåga att magasinera svar. Hundratusentals data kan bevaras i Ditt minne under Din livstid, men endast ett begränsat antal av dessa är omedelbart tillgängliga och många av dessa kan Du inte ens viljemässigt mobilisera. Fastän det mänskliga minnet har en större kapacitet än en datamaskin, kan detta minnesmagasin icke utnyttjas på befallning eller vid ögonblickligt behov. Vissa minnesintryck har även aktivt undertryckts trots att de är magasinerade i individens minnestföråd.

● Den mentala process som erfordras

Hur m - oc

◆◆ Hur är det beställt med Ditt minne? ◆ Den svaga länken i all flygverksamhet är människan. Man kan gissa eller teoretisera om hur den människan skulle se ut, som bara vore konstruerad att flyga ett flygplan. En idealflygare borde vara en mänsklig datamaskin med fysik som en mångarmad – och i vissa fall långarmad – robot. ◆◆◆

nns Du h vad?

för att mobilisera ett minnesintryck till medvetandenivå från det undermedvetna kallas att "komma ihåg". Under flygverksamhet arbetar minnet på tre olika sätt: det kommer ihåg, identifierar och magasinerar.

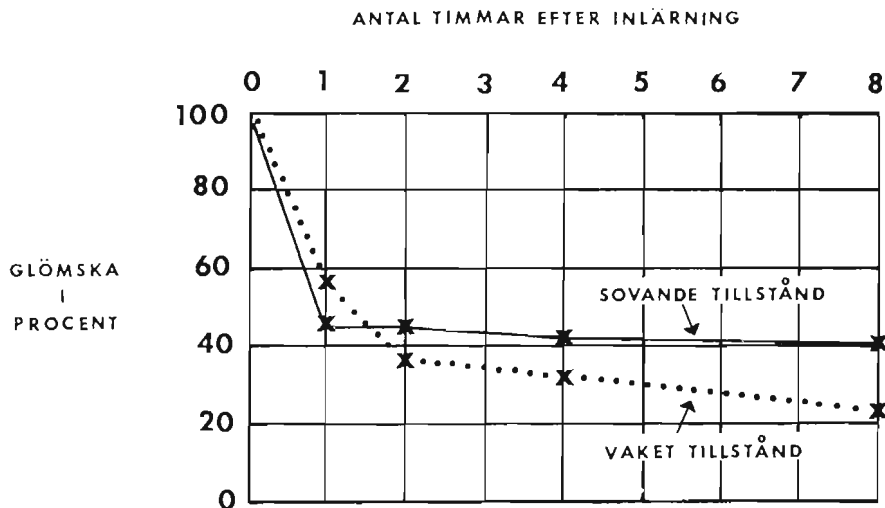
Att komma ihåg är att kunna ta fram minneskunskap. Flygtjänsten kräver att besättningen skall kunna memorisera nödåtgärder. Trots detta är Ditt minne utomordentligt otillförlitligt för ett hundra procentigt genomförande av sådana viktiga uppgifter. I en undersökning av ett stort antal flyghaverier har det visat sig, att nödåtgärder varit erforderliga i nästan 95 proc av fallen. I ca 85 proc tillämpades nödåtgärder, men över hälften av de vidtagna åtgärderna var felaktiga! Vidare har man inte kunnat finna något samband mellan allmän erfarenhetsnivå och rätt utförd nödåtgärd. Denna undersökning har i stället givit stöd för antagandet, att **ökad flygtid** under sista månaden

och därigenom förbättrad flygtrim minskar risken för haverier vid alla erfarenhetsnivåer.

Handla programmerat!

Identifiering är vanligen en känsligare metod för att komma ihåg. Vanligen kan Du känna igen dvs identifiera mer material än Du kan komma ihåg. Detta är principen för att minnas väl inövade rutinåtgärder; t ex att fälla ut landstället på baslinjen eller någon annan rutinåtgärd under inflygning. Du känner igen eller identifierar Ditt läge i landningsvarvet och sätter detta läge i direkt förhållande till en manuell åtgärd, t ex att fälla ut landstället. Det är mindre sannolikt att en individ som följer bestämt **inövade** beteendemönster glömmen en åtgärd än den, som "tänker själv" och ständigt varierar sitt handlingsätt.

● Flygsimulatore har visat sin stora be-



Sömn omedelbart efter inläring resulterar i en något längre och bättre ihågkomst av intrumfad läsning av mindre intressant karaktär.

tydelse i dessa avseenden. I stället för mindre tillförlitliga hågkomster av muntligt inlärd procedurer kan man i simulatören utnyttja identifiering i förening med bestämda manuella handlingsmönster för att bemästra nödlägen.

● Magasinerings används vid förnyad inläring. Ett sådant exempel är **repetition** av nödinstruktioner i simulator. Även sedan Du inte längre kan komma ihåg eller identifiera åtgärder eller handlingsmönster, finns detta bibehållet i Ditt minne. Att lära sig en andra gång går i allmänhet lättare och fortare än första gången. Vad man då lärt sig stannar lättare kvar i minnet. Detta kan dock ha vissa ogynnsamma följdverkningar – vilket kommer att behandlas senare.

Att glömma . . .

För att riktigt kunna förstå inlärningsprocessen krävs att man studerar dess motsats – vad som orsakar glömska. Studerar man förhållandet mellan haverier och tillbud med hänsyn till månatlig flygerfarenhet (flygtrim), visar det sig att glömskan spelar en viktig roll. aktigt.

Laboratorieexperiment, som studerar förmågan att komma ihåg material efter muntlig inläring, visar att erfarenhetsnivån (konsten att minnas det muntligt inlärd) snabbt sjunker om man inte **kontinuerligt** övar sig. Detta har Du säkert själv iakttagit, när Du studerade för en examen eller friskade upp SFI före ett flygprov. Du uppnådde då kanske en god placering eller imponerade på flygläraren. Trots detta demonstrerar otaliga olyckor pga mänskliga defekter, att även personal, som fått fin kritik på sina kunskapsprov, kan göra misstag. Nedanstående diagram visar att det mesta av det man pluggat in på detta sätt glöms bort inom en förvånansvärt kort period.

En sömnperiod (den heldragna linjen) omedelbart efter inläringen resulterar i att material som lärts in muntligt behålls något längre. Över hälften av det muntligt inlärd materialet glöms inom en timme – åtskilligt stannar dock bara kvar i ca en kvart.

● Denna kurva demonstrerar också vilken inverkan på minnet den verksamhet har, som direkt följer på en inlärningsperiod. Detta brukar kallas **retroaktiv hämning** inom psykologin. Vad du än sysslar med efter en inlärningsperiod så hindras eller döljs det inlärd. Förvånansvärt nog finner man den största skillnaden då påföljande

aktivitet omfattar sådant, som liknar det man just lärt in. Man har en tendens att minnas nytt material, som kan vara obetydligt, men ändå klart skiljaktigt.

Två viktiga moment

När Du studerat kurvan ställer Du Dig kanske undrande till värdet av antingen den grafiska framställningen eller dess princip – eftersom Du förmodligen anser, att Du kommer ihåg det mesta av det Du lär Dig från dag till dag. Svaret härpå står att finna i de **två** viktigaste faktorerna i inlärningsprocessen: **kontinuerlig användning** av minnesmaterial och det **inlärdas betydelse**. De omfattande experiment, som ligger till grund för figuren genomfördes med sådant material, som sparsamt utnyttjades av försökspersonerna. Mycket av det Du lär Dig i samband med handhavandet av Din aktuella flygplantyp har ett betydelsefullt samband med den flygplantyp Du tidigare flugit eller under grundläggande flygutbildning. Detta erfarenhetsmaterial använder Du dagligen. Genom denna ständiga **repetition** blir det lättare att komma ihåg. Mindre detaljer eller åtgärder, något som man sällan övar, glöms lättast.

Ett annat hinder för minnet uppstår tex när instrumentpresentationen är omvänd mot vad man är van vid. Detta kan gälla arrangemang av knappar, kontroller och manöverorgan i det flygplan Du för närvarande flyger jäm-



fört med motsvarande arrangemang i tidigare flygplantyper. Det kan även gälla i och för sig obetydliga förhållanden som belyses av följande exempel.

● Omedelbart efter start kände föraren skakningar i sitt flygplan och kunde inte hålla höjden. Flygplanet havererade tre km från banan. Färdmekanikern hade sin största erfarenhet och var utcheckad på en flygplantyp i vilken kylklaffreglaget fungerade omvänt vad som gällde för det havererade flygplanet. I stället för att stänga

Artikeln – som bygger på utländska källor – har bearbetats av 1:e specialflygläkare **ARNE FRYKHOLM**.

kylklaffarna öppnade färdmekanikern dem, vilket alltså resulterade i haveri.

Farlig undanflykt

Man kommer bättre ihåg tidigt inövade åtgärder än nyligen inlärd. En viktig faktor, som gör minnesfunktionen vanskelig är att flertalet flygare genomgår huvuddelen av sin inläring under de tidigaste åren av flygutbildning och på de först flugna flygplantyperna. Detta erfarenhetsmaterial gör att Du intuitivt känner ett mindre behov av att i detalj studera och verkligen lära Dig nya flygplantyper. Störningar i senare invanda beteendemönster rubriceras bara som "sämre system än vi hade i de gamla kärorna osv". Sålunda måste man för att kunna minnas någorlunda tillförlitligt även aktivt kunna glömma eller undertrycka tidigare minnesmaterial.

● Det finns en hel del man kan göra för att kontrollera eller styra sitt minne. Man minns bäst sådant man lärt sig grundligt. Blanda inte ihop otillräcklig övning med minneslapsus. Om Du aldrig riktigt lärt Dig en procedur är det fel att säga att Du glömde den!

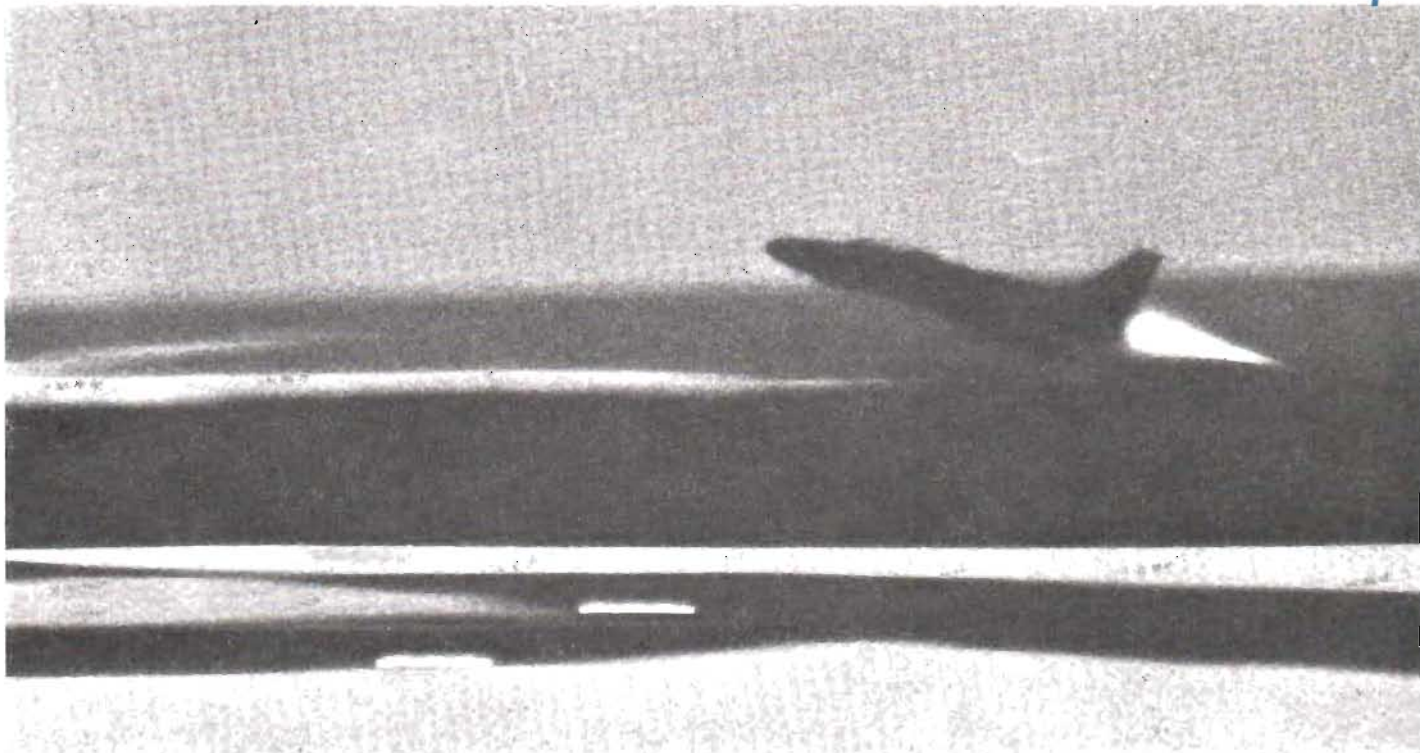
Du kommer ihåg vad Du **vill** komma ihåg. Du minns lättare livfulla, ovanliga eller känsloladdade upplevelser. Detta kan leda antingen till att ett riktigt handlingsmönster orubbligt etsas in i Ditt minne eller – om det gäller en skrämmande upplevelse – att en fobi eller tvångsreaktion blir följden. Dessa förhållanden är viktiga för utbildarna att beakta.

Farlig störning

Du minns meningsfulla beteendemönster, som hjälper Dig att logiskt och punktvis i bestämd ordningsföljd fullborda en förelagd uppgift. Blir Du distraherad, kan detta medföra att kedjan bryts och att Du glömmet någon minneslänk. En 360°-sväng på baslinjen eller pådrag efter misslyckad landning har ofta resulterat i landning med infällt landställ. Du kommer bara ihåg en liten del åt gången. Igenkänning och association kan användas för att styra en serie av minnesintryck.

● ● Du kommer bäst ihåg sådant Du ofta gör eller åtgärder Du ofta tillgriper. Du behöver bäst minnas nödåtgärder, vilka Du sällan praktiserar eller övar. Repetera dem därför ofta! Människan – eller rättare sagt Du – behöver inte vara den svagaste länken. Se till att Ditt minne arbetar funktionellt.

Minns Du till exempel, vad Du just nu har läst???



FOTOTÄVLINGEN

■ ■ Gratias Carl-Åke! – till en suverän bildkollektion. Dina bidrag stod i en klass för sig. Kontrasterna mellan mörka och ljusa partier i kombination med en väl avvägd objektkomposition samt den murriga kornigheten i filmen får Dina bilder att utstråla en fantastisk grafisk känsla.

■ Då Du dessutom märkligt nog var bland de få som

rätt tolkat innebörden av tävlingens motto, har tävlingsjuryn beslutat att endast ett pris skall utdelas denna gång. – Förste och ende pristagaren kommer från F4 och är kristnad till CARL-ÅKE BERGMAN. ■ ■ Nästa gång handlar det om "Min roligaste bild". Bidrag skall vara insända till redaktionen senast den 10 maj. ■ ■ ■



