

KÄMPANDE GRABBAR

Med F1 som arrangör genomfördes en patrullfälttävling mellan 3-mannapatruller ur Västmanlands, Sala, Uppland/Gästrik och Folkare Flygväpningsförningars ungdomar under lör- och söndagen den 25—26 maj. 16 patruller deltog. Den första dagen genomfördes punktorientering, rapportföring och flygplanigenkänning. På den andra följde så terränglöpning, skjutning, handgranatkastning, avståndsbedömning och sjukvårdstjänst. — CF1, överste Nils Palmgren, följde tävlingarna under söndagen och konstaterade att deltagarna visade goda kunskaper samt god tävlingsanda. Kämpaglöd och koncentration visades vid många tillfällen. Till segrande patrull utdelades bla det av F1 nyuppsatta vandringspriset "Västeråsdjaken".

F 1

Resultat:

Plac.	Patrull	Deltagare	Poäng
1	Uppland/Gästrik FvF, lag 2	B. Österberg Löfgren E. Bernet	864
2	Folkare FvF	Eklundh Svärd Bachström	859
3	Västmanlands FvF	Ö. Larsson Hedberg Bo Larsson	832
4	Västmanlands FvF	H. Lestner Tommy Larsson Tord Larsson	830
5	Uppland/Gästrik FvF	Wagermark Vanerell Westergren	802
6	Uppland/Gästrik FvF	Per Rooth Ulf Rooth Gardfjell	799

HÄNT VID FLOTTILJERNA • HÄNT VI

FN-SOLDAT TILL USA

Vid besök i USA i maj i fjol överlämnade dåvarande CFV, generalen Lage Thunberg, med Kungl. Maj:it medgivande till "The Smithsonian Institution" i Washington, DC, gåvohandlingar rörande en FN-märkt J 29 F, avsedd för institutets "Air and Space Museum". Museet avsåg då att förrådsförvara flygplanet ett par år i avvaktan på nya lokaler.

I år transporterades en J 29 i början av augusti till USA med flygvapnets Tp 84 "Hercules" — som skulle till USA för hämtning av materiel. Gåvoflygplanet, som har förvarats och även uppnyggnats på F3, skulle från början lastats i Tp 84 på F3, men pga vissa reparationsarbeten på

Hercules skedde lastningen på F7. Därför förflyttades 29:an på landsväg till F7 via Motala—Askersund. För att kunna få plats med planet i Tp 84 var man tvungen att montera bort 29-vingen och vissa delar av stjärtpartiet. Vingen och övriga lösa delar transporterades på en trailervagn och själva flygkroppen rullade på egna hjul, dragen av en starttruck. Båda ekipagen framfördes i en hastighet på 20 km/tim. (Ca 1.000 km långsammare än vad "Tunnan" tidigare varit van vid...)

Denna 29:a är icke den första som skänkts till utländskt flygmuseum. När kadetterna från Flygvapnets Krigsskola i Uppsala besökte England vid 1967 års utlandsflygning, så fick en J 29 F ("Tore 08") stanna kvar där. Den hade av CFV skänkts som gåva till det brittiska flygmuseet vid Southend Airport. Överlämningen skedde den 13 juni och mu-

seet öppnades officiellt i augusti 1967. Det var en särskild ära för denna 29:a att få sin plats på museet, då detta huvudsakligen är avsett för brittiska flygplan.

1968 års utlandsresa (se FV-Nytt 4/68 under "F20") för kadetterna gick i våras till Frankrike och Italien. Det var det sista framträdandet inför en större publik, som den gamla beprövade "Tunnan" gjorde. Återvägen från Venedig gick via

Dijon i Frankrike, där ett annat fint exemplar av J 29 överlämnades såsom gåva.

Fpl 29 är alltså nu på väg ut ur organisationen — flygplanet har på sistone endast använts som "kadettflygplan" och målflygplan. Idag talar man med saknad om den absolut sista "kurvstridsfightern" och få flygplan har väl blivit ett sådant begrepp som "Den Flygande Tunnan". ■

Carlsson

F 3

FLYGHISTORIA

I Karlsborg finns sedan några år tillbaka ett museum inrymt i fästningens slutvärm. I museet, som i huvudsak har militär- och fästningshistorisk anknytning, ordnas varje sommar ett "aktuellt hörn". För årets hörn svarar F6. Som tema har valts "Flygets utveckling på Karlsborg".



• 1:e verkställare Ramström

foto: nils linderörs

Chefen för instruktionsverkstaden, förste verkställare Ramström, har haft uppdraget att svara för utformningen av sommarutställningen. Han har lagt ned ett intensivt arbete på att få fram bilder, materiel mm från gångna tider. Härvid har han haft god hjälp av sina medarbetare förste flygteknikerna Lilja och Hansson. Den senare har genom ett verkligt detektivarbete lyckats med att från privata samlingar få fram unika, tidigare ej publicerade bilder från bla dåvarande löjtnanten von Poratz första landning år 1913 på "Lusharpan", den gamla exercisheden invid fästningen.

Bildmaterial har också välvilligt ställts till förfogande av bla F3 och F4, som båda utnyttjat Karlsborg som övningsplats före F6:s tillkomst. I utställningen ingår även modeller i skala 1:11 av F6:s samtliga krigsflygplantyper genom åren från B 4:an till A 32:an. Modellerna är tillverkade av flottiljens "finsnickare" förste flygteknikern Seipel.

Fästningsmuseet besöks varje sommar av uppemot 10.000 turister och man kan konstatera att årets "aktuella hörn" väckt berättigad uppmärksamhet. Avsikten är att utställningen redan kom i höst skall ingå i en mera permanent sådan, för vilken F6 kommer att få disponera ett nyinrett rum i museet. ■

F 6

DU TRONAR PÅ MINNEN

Jämtland blev en turistattraktion rikare den siste oktober. Då invigde flottiljchefen vid F4, överste Erik Nygren, ett unikt monument och äreminne över flottiljens trojtnare J 29:an. På ett åtta meter högt fundament har man baxat upp en livs levande 29:a, visserligen utan motor, instrument och annan tyngre utrustning — men ändå. I en sista kavaljerstart försvinner hon ut över Storsjöflaket, lämnande minnen och saknad efter sig.

Det var för ungefär ett år sedan som idén till monumentet väcktes. Många fick, som flottiljchefen uttryckte det, något inälvant i blicken, när den till synes hopp-

F 4

lösa uppgiften kom på tal. Men med hängivet intresse grep man sig an problemen och nu är alltså allt klappat och klart. Stor hjälp har man haft av en entreprenörfirma, med vilken F4 haft ett långvarigt samar-

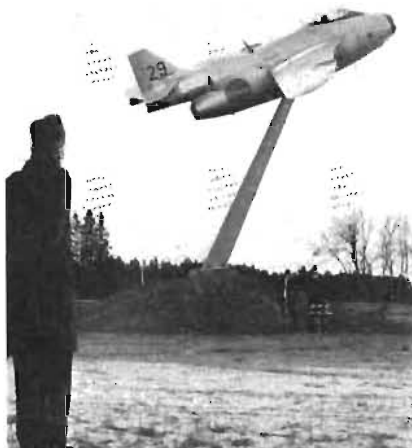


foto: carl-åke bergman

te i banbyggarsammanhang och som utan kostnad för statsverket lät uppföra fundamentet.

F4 hade haft 29:an i elva år när hon den 12 maj förra året lämnade in för att njuta sitt otium som pensionär vid F20 och i mål-

35:AN SLOG F-104:AN

I och med Danmarks köp av "Draken" (fpl 35 XD) i attack- och fotospaningsversion kommer en växande kontakt att äga rum mellan de två ländernas flygvapen. Bl a har redan några demonstrationsresor företagits till en del danska flygbaser.

I danska Flyverkommandoens officiella uttalanden i samband med inköpet av flygplan 35 har man varit mån om att påpeka typens fullständiga integrering i NATO-försvaret genom vapen, utrustningsdetaljer etc. "Även om typen är svensk och dess användning i fredstid förutsätter ett löpande samarbete med SAAB, kan den utan vidare ingå i NATO-försvaret..."

F3 i Linköping har från början varit med i denna kontakt, genom att den danske "flygbedömare", major *B V Larsen* — chef för den danska attackeskadrille 725 i Karup — just på F3 fick sin "skoltid" på "35:an" sommaren 1967. För jämförelsens skull har major *B V Larsen* också flugit in sig på typerna Douglas A-4 "Skyhawk", Northrop F-5 "Freedom Fighter" och Dassault "Mirage" III M.5. Han påpekar att samtliga dessa typer har sina fördelar, att Mirage och "Draken" är mest likvärdiga, att "Draken" har bättre ekonomi per flygtimme än "Mirage" (och tom bättre ekonomi än de North American F-100 "Super Sabre", som danska flygvapnet idag använder som attackflygplan), och att typen anses bland de bästa i världen beträffande flygsäkerhet. (!!)

Den 24—29 juni genomfördes — delvis i SAAB:s regi — en presentation av flygplan 35 D på de danska flygstationerna Skrydstrup, Karup, Ålborg och Vaerlöse. Det demonstrerade planet utgick från F3 och fördes av löjtnant *Wickström*. I

Danmarks-resan deltog från flygvapnet även överste *Hans Neij*, överstelöjtnant *Jan Henrik Torselius* (C FS/U). Till demonstrationen utgick också en del tekniker från F10, nämligen: förste flygplanmästare *Andersson*, elmästare *Persson* och flygtekniker *Abrahamsson*.

Från SAAB deltog PR-chefen *Hans G Andersson*, som berättade om SAAB i allmänhet (man säljer ju tex också bilar i Danmark...), kapten *Olov Wirén* (SAAB:s marknadschef för norra Europa), som informerade om "Drakens" produktion, utveckling, SAAB:s filosofi bakom typen, SAAB:s tankar om exportversionen m m. — Från danska flygvapnet föredrog major *B C Larsen* om Flyvevapnets syn på flygplantypen och de skillnader — speciellt utrustning — som finns mellan de svenska versionerna och den "danska" versionen.

"En utmärkt färd" tyckte F3-löjtnanten *Wickström*. "Tyvärr tillät väderleksförhållandena inte någonstans att mitt uppvisningsprogram utfördes fullt ut". — Om jämförelsen med Lockheed F-104, sa löjtnant *Wickström*: "Jag demonstrerade på samtliga baser kort start och landning och där hade jag god möjlighet att mäta 35:ans landningssträcka med F-104:ans — och det var en väsentlig skillnad. Jag landade på ungefär hälften så lång sträcka — och jag tror, att detta var det som man var mest imponerad över. Tyvärr hade jag i Ålborg icke tillfälle att "loopa" — där kan man ju med 35:an "stanna" på låg höjd, medan 104-an måste något högre upp".

Planenligt har också i början av augusti en ny demonstration ägt rum i Danmark (på Karup) för danska finansutskottet. ■

divisionen. 55.000 flygtimmar hann hon med innan kapten *Christer Tham* tillsammans med sju divisionskamrater förde henne runt i en sista vals över frösöfältet. Det var en mulen dag, i dubbel bemärkelse. Regnet strilade ner från ett blygrått stratustäcke och skapade den rätta bakgrunden till ett vemodigt avsked.

Att gammal är äldst bevisade hon in i det sista. Vädret var alltför dåligt för att man skulle våga låta flottiljens nya 32:or följa efter i dansen! Men 29:an hon kunde hon! — En silvergrå gammal dam har fått det minne hon förtjänar! ■

berns

HELT FLYKTTIGT...

Ett femtiotal man ur flygande personalen på F7 genomförde 19—21 augusti en flygsäkerhetsmaterielövning. Övningen döptes till "Flyktövning 68".

Först samlades "flyktingarna" för genomgång och sedan utrustades de med svart-randiga flygoveraller. En visitation genomfördes för att kontrollera att ingen försökte smugla med sig mat, pengar eller cigaretter. Därefter fördes de nyblivna "fångarna" ut till väntande Tp 79:or. Dessa flög dem till ett fångläger som byggts upp på ett flygfält i Västergötland. Där placerades de i skyddsrum och i en inhägnad rastgård. Det gällde sedan för fångarna att fly — att till fots ta sig en sträcka på ca 60 km genom starkt bevakad och mycket svårframkomlig terräng. En matkontroll fanns på sträckan, men därutöver hade övningledningen bestämt att flygnödproviantansatsen skulle räcka. Nu blev det tyvärr inte så, eftersom civilbefolkningen var för snäll och delade ut mat. En del deltagare fick tom ligga i bäddade sängar på nätterna!!!

F 7

Första bevakningskedjan på sträckan hade upprättats av fallskärmsjägarskolan i Karlsborg, och i den fastnade en hel del. Jägarna for fram som raketer i buskarna — "barn på julgransplundring". En av dem lyckades ensam ta sju fångar. — När någon togs till fånga fördes han till förhör. Dessa leddes dels av tolkar från tolkskolan i Uppsala dels av förhørsledare från kriminalpolisen med länspolischefen själv i spetsen. Att det var hårda förhör vittnade alla bleka ansikten om...

Nästa bevakningskedja svarade Göta trängregemente för. Poster var placerad vid alla broar över en ganska bred å, så där blev fångarna tvingade att simma för att inte bli fast. Ett annat hinder bestod av militärpolis från K 3 i Skövde. Även där togs några som gick lite för öppet fram. Ytterligare två bevakningskedjor hade fångarna att ta sig igenom innan de nådde målet. För bevakningen där svarade vaktpersonalen från F7. Dessutom fanns runt och inom området hemvärn och patrullerande polisbilar.

Sträckan blev som synes ganska lång och bevakningen stark. Övningledningen ansåg att varje man skulle lära känna sig själv med avseende på fysisk och psykisk motståndskraft. — När alla var i mål, flögs de trötta och skäggiga deltagarna till Halmstad. Musikkår (!) och bastubad väntade. — Resten av veckan ägnades åt en övning i säkerhetsmaterieljänst i Tylösand. ■

C C

F9 FRISTÄLLER FV...

Efter J 34:an (som nu skrotas) kommer F9 att förses med en mera ändamålsenlig kärra. Typbeteckning GG 9 — Den Skjutbara Skottkärran. Vid den första provturen var de ballistiska egenskaperna ej fullgoda, men

F 9

vid senare prov visades förbättringar. Testbesättnings förare lt Ove Andersson, tekniske experten fmg 1:a gr Sven Nyström och färdplaneraren 1:e lt Gösta Åhlberg, lovordade särskilt den goda sikten (inga siktskymmande stolpar) och den snabba debarkeeringen, som sköts från förarplatsen medelst katapultkast. Genom handgreppsväxling, utförd av föraren, erhålls reverseverkan och detta sinnrika system gör att samma topphastighet kan uppnås åt båda hållen. Med denna finesse kan även små fält användas, troligen är små skogsstigar tillräckliga. Fi och andra dödliga kommer i framtiden få mycket svårt att uppläcka varifrån F9 opererar. En nyhet är att ti-



foto: styttbjörn ericson

går i besättningen. Konstruktören önskar med detta nytänkande få ti att arbeta mer ute på "fältet". Ti-tornen blir då överflödiga och kan i framtiden stå som minnes-

märken. Om F9 utrustas med denna enkla, fantastiska maskin, kommer enligt oberoende rykten övriga delar av Flygvapnet att friställas!

HÄNT VID FLOTTILJERNA • HÄNT VI

LIVLIGT FRIVILLIGT

Rekryteringen till höstens frivilliga hemortsutbildning fick återigen ett positivt gensvar från de värnpliktiga. De för värnpliktiga befäl och meniga planlagda kurserna i Söderhamn, Färla, Sundsvall och Mora startades i medio september med en glädjande stor anslutning. I Söderhamns vapenkurs deltog femton värnpliktiga elever. I Färla, där tidigare en bastroppkurs avverkats, har en

F 15

repetitjonskurs för bastropp genomförts med elva elever. I Sundsvall har en markstridskurs avverkats — försvar av motståndsnäste, vaktjänst m.m. Tolv elever

deltog. Morakursen omfattade omskolning av baspersonal till luftbevakare med ett femtontal elever.

Utbildningen bedrevs huvudsakligen som veckoslutsutbildning med omväxlande teoretiska och praktiska övningar. Med tanke på kommande krigsförbandsvisa repetitjonsövningar för flygvapnet, där det enligt VU 60 ställs ökade krav på det värnpliktiga befälets förmåga att själva mobilisera och utbilda sina förband under krigsförbandsövningarna, är det av stor betydelse att så många som möjligt av det värnpliktiga befälet deltar i frivillig utbildning.

Flygvapenpojkkurser i luftbevakningstjänst har genomförts med en kurs i Söderhamn med 20 elever och en i Mora med 15 elever. — Två veckoslutskurser omfattande mobiltjänst resp. skyddstjänst är planlagda att äga rum under våren 1969.

A Westlin

NY BÄTTRE BRANDDRÄKT

En ny lättare brandskyddsdräkt, i vilken man arbetar effektivare, introduceras nu på den militära och civila marknaden. Flygvapnet, marinen och civilförsvaret har lagt ut en order för över 1/2 milj kr på denna dräkt, kallad Akvarexdräkten. Dräkten beräknas få stor betydelse vid snabba räddningsaktioner, tex vid flyghaverier, bilbränder och brandkårens snabbutryckningar.

Principen är att dräkten "speglar bort" värmen. Inte mindre än 98 proc av strålningsvärmen reflekteras bort, vilket har avgörande betydelse vid intensiva brandhärddar, som tex brinnande flygplan. I sådana katastroflägen, då människor snabbt måste räddas ur flygplan, fordras en lätt dräkt, som medger stor rörlighet och skyddar effektivt. Den kommer bli att ingå i flygvapnets brandskyddsutrustning.

Dräkten är tillverkad av lätt material, rayon och aluminiserad polyester, och avses i första hand som skydd mot strålningsvärme och stickflammar. Den är utförd enligt teleskopprincipen med knälång jacka och byxor som skyddar upp till brösthöjd. Detta ger god passform för skiftande kroppsstorlekar. För marinen del har dräkten utförts som overall.

Vid snabba aktioner är det naturligtvis av stor betydelse att dräkten är lätt att ta på sig. Stora krav ställs på att den behåller sina egenskaper efter lång lagring och upprepade rengöringar. Till dräkten hör även en nykonstruerad hjälm i armerad plast med ett visir av rökfärgad polykarbonat. Hjälmen har god ventilation och är snabbt omställbar till olika huvudstorlekar. Handskar finns också, med insidor av vattenavstötande impregnerat kromspalläder. Dräkten skyddar naturligtvis också mot damm och väta.

BRA PRESENT-BOK

25 år är historiskt sett en mycket kort tidsrymd. Men mått med flygteknikens mått har mycket hunnit hända under dessa 25 år. I samband med F16:s 25-årsjubileum uppkom tanken på att för framtiden bevara något av denna utveckling, att kortfattat presentera flottiljens historia innan fakta och minnen svepts i glömskans dis.

Resultatet blev den lilla skriften "En flygflottilj". Författare Gunnar Asklin. I boken behandlas inledningsvis flygets uppkomst och utveckling 30 år före flottiljens tillkomst. Författaren har sedan ägnat stort

F 16

intresse åt att söka skapa en bild av landskapet och trakten, av gårdarna, ägarna och granarna och av de fornminnen som finns inom flottiljområdet. En tuschteck-

ning av konstnären Yngve Svalander visar en vision av hur trakten kan ha sett ut innan flottiljen kom till. I ett avsnitt som behandlar det dragontorp som nu restaurerats på flottiljområdet får vi några ögonblicksbilder från dragonens liv på 1800-talet.

Avsnittet avslutas med en beskrivning av flora och fauna och den inspiration denna givit Upplands store konstnär Bruno Liljefors, som ibland bodde på Ärna gård. Därefter följer en beskrivning av flottiljens utveckling och verksamheten fram till dagens TIS. Boken avslutas med en förteckning över F16-personal som tjänstgjort utrikes åren 1946—1967 samt med ett kalendarium över viktigare händelser under årens lopp.

Boken utgör ett litet stycke kulturhistoria och bör intressera var och en som levtt och verkat inom flottiljen såväl alla andra som hyser intresse för vårt flygvapens utveckling till dags dato. — Ett rikligt bildmaterial — oftast med flottiljfotograf Nils Anderssons signatur — förhöjer bokens värde.

P G

O, FJÄLLHÖGA NORD

För att lärare och elever bättre skulle lära känna varandra och för att testa konditionen anordnade F20 en fjällmarsch i slutet av augusti. Marschen företogs i små grupper med en lärare i varje grupp. Från Glens lappläger (dit man kommit med flyg och buss) gällde det att i tre etapper förflytta sig via Glen och Häsjöbotnarna till Höglekardalen invid Bydalen, där buss hämtade för transport till F4. — P g a det

F 20

stora antalet elever måste övningen genomföras under två på varandra följande veckor. Då båda omgångarna gynnades av vackert väder blev uppliften lätt och stämningen god, även om grupperna ej gynnades av särskilt god fiskelycka. — Sista natten på fjället samlades samtliga till ett gemensamt läger. Under kvällen tändes lägereld och tävlingar anordnades mellan grupperna. Under dessa fick även lärarna möjlighet att försvara resp grups färger.

I H-son

SUCCÉ-SUCCESSOR



Gamla 29:an har tjänat ut även vid F20. Samtidigt som årets kadetter ryckte in kunde flygutbildningen påbörjas med ppl SK 60.

Vårt nya skolflygplan är mycket lättflyget och har redan blivit populärt både bland lärare och elever. De elever som kommit direkt från Ljungbyhed är ju redan influgna, varför någon speciell inflygning inte behövts. Flygutbildningen kunde redan från början bedrivas intensivt och med hög kontinuitet.

Att "105:an" är tvasitsigt upplevs som mycket positivt. Härigenom ökas väsentligt flygläraarnas möjligheter att följa upp flygutbildningen. Även ur servicesynpunkt är tillfredsställelsen stor med den nya kärnan. Detta torde i hög grad vara orsak till att övergången till SK 60 kunde ske utan att någon märkbar nedgång i flygtidsproduktionen skedde.

I H-son

OFFICERSEXAMEN

I strålände solsken förrättade CFV den 19 juni officersexamen vid Flygvapnets Krigsskola.

Förbandschefer och officerskursen 46—48, till vilken även C F20 överste Sven-Olof Olsson hör, deltog även. Dessutom hade ett stort antal anhöriga mött upp vilka gav extra färg och fägring åt högtidligheten.

Sammanlagt utnämndes 43 nya flygofficerare, 5 meteorologer, 9 intendenters samt 3 reservofficerare. Av flygofficerarna tillhörde 15 marklinjen och 10 var fd fältflygare. Det var för första gången i flygvapnets historia som en speciell officerskurs för intendenters genomfördes vid F20. Den teoretiska utbildningen för dessa har till stor del bedrivits vid Uppsala universitet.

Ett stort antal hedersgåvor och Idrottspril-

ser utdelades. Bl a erhöill kursetan på officerskursen Jan Ericson och på Intendenturlinjen Roland Nilsson CFV:s hedersgåva FV stickert med inskription. Jan Ericson fick även priset som främste skytt, ett gevär CG-6 skänkt av försvarets fabriksstyrelse. Premiet ur kadett John Sjöqvists minnesfond — "bäste kamrat" — tillföll Börje Robertsson.

O S-n

INRYCKNING

Efter en kort andhämtningspaus har under juli månad tre nya kurser med kadetter ryckt in vid F20. Början skedde den 15 juli med en reservofficerskurs samt kurs för meteorologkadetter och blivande vpl-officerare varefter två officerskurser följde den 22 juli.

Av de två officerskurserna är den ena den sista ettåriga kursen, medan den andra är den första kursen i den nya tvååriga officersutbildningen vid F20. Härigenom finns för första gången sedan 1947 äldre och yngre kurs vid F20. Till den yngre kursen kommer kadetterna direkt från sin grundutbildning i Ljungbyhed. Den förlängda utbildningen beror på de ökade kraven på utbildning av den blivande officeren.

S D-g

STRILIGA KURSER

F21 anordnar sedan 1963 årligen två sk veckoslutskurser för sin reservpersonal i stridsledningstjänst. Om kurserna — som i år genomfördes i mitten av oktober — skulle ha genomförts vid F21, hade restiden för deltagarna blivit längre än den effektiva utbildningsiden. Detta därför att huvuddelen av reservpersonalen bor i Syd-och Mellansverige.

Kurserna förlades i stället till F2. Fördelen hämnd var förutom den centrala belägenheten, tillgången till STRILS träningsanläggning med dess stora kapacitet, noggrannhet och rika spelmöjligheter. Tack vare en mycket välvillig

F 21

inställning och uppoifrände insats av kollegerna vid F2 genomfördes kurserna på ett smidigt och effektivt sätt.

Kurserna leddes av lärare ur F21, och lades upp med tonvikt på praktisk stridsledningstjänst under "hemmaförhållanden". Man försökte således i största möjliga utsträckning efterlikna de stridsledningförhållanden som råder i vår norra sektor. Täckbenämningar, anropssignaler, radiokanaler mm var autentiska. Detta gällde även den elektroniska kartbilden som presenterades på PPI.

Kurserna genomfördes med stort intresse av våra stridsledare i reserven — anslutningen har varierat mellan 60 och 80 proc.

Med sådana här veckoslutskurser kan reservstridsledarna hålla sig väl informerade om utvecklingen inom stridsledningstjänsten och därmed sammanhängande områden. Vid luftförsvarsövningar av olika slag i Övre Norrland har man ständigt konstaterat de betydelsefulla insatser våra reservare bidrar med. Vår stridsledningsstandard anses som god.

Dessa veckoslutskurser fyller ytterligare en väsentlig funktion. De stärker den erkänt goda känslan av samhörighet mellan befäl av olika kategorier vid F21.

A Bengtsson

VÄRLDS-SATELLIT-VÄDER

Under augusti månad har Militära Vädercentralen (MVC) med den av flygmaterieförvaltningen anskaffade anläggningen för mottagning av vädersatellitinformation deltagit i mycket intressanta och lovande prov med meteorologisk telekommunikation via satellit.

Systemet, som kallas WEFAX (WEather FAXimile eXperiment), består i att meteorologiska informationer (analyser, satellitbilder mm), som framställts och/eller tillrättalagts vid National Meteorological Center (NMC) i Suitland, Maryland, USA, per tråd

överförs till en speciell sändningsstation i Mojave,

MVC

California, vilken sänder på frekvensen 149,22 MHz till satelliten ATS-3. Från denna sker återutsändning på 135,60 MHz. Allt material utsänds i form av "bilder" uppbyggda på 800 linjer och med en överföringshastighet om fyra linjer per sekund, dvs samma system som används i de operativa vädersatelliterna för bildöverföring. Därmed kan alla sk APT-stationer (Automatic Picture Transmission) delta som mottagarstationer.

ATS-3 (Applications Technology Satellite) är en geosynkronsatellit, dvs den rör sig med samma vinkelhastighet som jorden och intar en skenbart stillastående position över ekvatorn på longitud 47 grader väst, vilket är i höjd med Amazonflodens mynning. Satelliten befinner sig på ett mycket stort avstånd från jorden, 36000 km. (Jämför jordradien, som är 6371 km). Satelliten är därmed "synlig" 4 grader över Stockholms horisont, radiotekniskt sett.

Förutom telekommunikationsapparatur är ATS-3 utrustad med två kamerasystem, ett för svart-vitt, IDCS (Image Dissector Camera System), och ett för färg, SSCCE (Spin Scan Cloud Cover Experiment), vilka var tjugooandra resp. tjugofjärde minut tar en bild av den halva av jorden som är värd mot satelliten. Dessa bilder kan sammanfogas till filmer, varvid vädersystemens rörelser och förändring kan studeras på ett synnerligen instruktivt sätt. Varken IDCS-bilderna eller SSCCE-bilderna kan emellertid tas emot direkt av flygvapnets APT-station, men bildsignalerna kan med hjälp av datamaskin vid NMC transformeras till bild enligt APT-systemet och återutsändas via ATS-3.

BAN

GENERAL 37-FLYGER



foto: hans-olof arpfors

● Vid två tillfällen i oktober har generalmajor S O Olin, chef för flygmaterieförvaltningen, flugit SAAB 37 Viggen. General Olin — tidigare chef för FC — är den första inom flygvapnet som, förutom FC-personal, flugit Viggen.