

(1961):4

FLYGVAPEN →

NYTT →

Nr 4-1961 →



Ur innehållet:

FLYGVAPNET GÅR MOT EN NYDANINGSPERIOD	S. 3
KONVENTIONELLT PÅ FARNBOROUGH	4
FLYGKRICSHÖGSKOLAN HAR UPPHÖRT	7
FESTIVALPRIS TILL FLYGVAPENFILM	16
DRAKEN IMPONERADE PÅ VÄSTTYSK FLYGDAG	20

15. DEC. 1961

FLYGVAPEN →**NYTT** →

Nr 4 - 1961 →

inriktar sig främst på frågor av betydelse för utbildningen inom flygvapnet. FV-nytt tar alltså upp frågor om försvarsgrenens organisation, taktik, utrustning, materiel m.m. FV-nytt behandlar också andra frågor av särskilt intresse för tjänsten inom flygvapnet. Vidare disponeras varje år omkring en tiondel av utrymmet i FV-nytt av chefen för försvarsstaben och det utrymmet ägnas då främst åt upplysning i för försvaret gemensamma frågor.

Det åligger flottiljchef (motsvarande) att tillse att Flygvapennytt erhåller lämplig spridning inom förbandet.

Flygvapennytt sänds också ut till pressen. I FV-nytt förekommande artiklar är helt öppna för publicering.

Flygvapennytt

framställs inom Flygledningen (flygstaben, flygförvaltningen, inspektionerna, flygöverläkaren) under medverkan från flygvapnets övriga organ (eskaderstaber, flottiljer, utbildningsanstalter, flygverkstäder m.m.). Bidrag från alla personalkategorier är välkomna.

Bidragen adresseras till: Flygvapennytt,
Flygledningen,
STOCKHOLM 80

med uppgift om avsändarens (författarens) befattning, namn och adress. Där signatur (initialer eller pseudonym) finns utsatt under manuskriptet införs blott denna signatur i Flygvapennytt, i stället för författarnamnet.

BILDEN PÅ OMSLAGET:

Klara för start Barkarby - Kongo, fr v: fanjunkare Rolf Henry Björklund, F16, löjtnant Sigvard Brege, F3, överste Sven Lampell, E3, major Harry Nannesson, E4, och kapten Lars Gunnar Jansson, F10. Mera om Kongoflygarna på sidan 25.

Innehållsförteckning

Med ★ märkta artiklar bör genomgåas med därav berörd personal.

★ Dagens fråga: Flygvapnet går mot en nydaningsperiod.....	sid 3
★ Konventionellt på Farnborough-utställningen.....	4
★ FKHS upphör - MHS träder i stället..	7
Augusta provflögs på Bromma.....	8
Holland köper flera Safirer.....	9
★ USA ökar beredskapen mot konventionellt krig.....	10
Amerikansk flyggeneral varnar för stopp i vapenutvecklingen.....	10
Skrift om svenskt totalförsvar.....	11
Om kriget kommer.....	11
Allvädersjakt till Norrland, F21 uppnår flottiljstorlek.....	12
Flygvapennytt presenterar: VTOL-flygplanet Hawker P.1127.....	14
Flygvapenfilm fick fint pris i Turin.....	16
Så kommer modern flygfilm till.....	16
F21 vann årets tävling i raket-skjutning.....	18
Internationella flygpojksutbytet...	19
Drakenshow imponerade på västtysk flygdag.....	20
FVM i fotboll F5 - F6.....	22
Helikopter räddare i brandövning...	23
Var signalsinnad.....	24
Svenska jaktplangruppens flygning till Kongo.....	25
Sigge Signal - en återblick.....	26

ANSVARIG UTGIVARE
för Flygvapennytt
generalmajor Stig Norén



Dagens fråga

FLYGVAPNET GÅR MOT EN NYDANINGSPERIOD

Mot en nydaningsperiod har väl alltid flygvapnet gått. Utvecklingen har väl aldrig stått stilla sedan vapnet skapades i slutet av 20-talet. Vad är det då för nytt i rubriken? - Jo, där ligger något nytt. Det är både till arten och graden en nydaningsprocedur, som måste mätas med helt andra mått än tidigare. Jag skall försöka ge Er en bild av vad jag syftar på.

Sedan flera år har systemtänkandet varit i gång inom flygstab och flygförvaltning. I korthet: Intet problem kan lösas isolerat. Allt hänger ihop och är beroende inbördes för att nå effektivitet. Allt detta tänkande och därav åstadkomna planer och beslut börjar ge utdelning först nu och i allt mer accelererad takt under 60-talet. Vapensystemet börjar ta form. Därför utgör den flygande delen av vårt blivande jaktförsvarssystem, 35:an, en helt annan milstolpe i flygvapnets utveckling, än vad exempelvis 29:an gjorde. Den sistnämnda är i sig själv epokgörande i flygvapnets historia, men strängt utvecklingsmässigt lika isolerad i sin tillblivelse som inköpet och införlivandet av J34 bland flygvapnets stridsmedel. Stridsledning och underhållstjänst - de andra komponenterna i systemet - har utvecklats efter egna linjer och har hjälpligt fått i efterhand anpassas som komplement. Helhetsbilden har som vi alla märkt inte varit harmonisk. Det gnissel som under tillämpning uppstått i maskineriet hos en del har alltid kunnat skyllas på att en annan del inte gjort vad man önskade av den.

Vad har resultatet blivit? Jo, stora ansträngningar har måst inriktas på att lappa på den gamla klädnaden. Organisationsförslag, materieländringar, taktik- och utbildningsmetoder har avlöst varandra i en aldrig sinande ström. Och visst har vissa förbättringar vunnits men inte i proportion till nedlagt arbete. Vi måste sluta upp med detta slöseri med arbetskraft och försöka finna en plattform att stabilisera oss på. Vårt attacksystem företer en något likartad bild, dock inte så accentuerat.

Hur kommer då vår s k nydaningsperiod nu att te sig och vad väntar jag mig av den?

Vårt blivande luftförsvarssystem är uppbyggt integrerat. De flygburna delarna - 35:an med sina radarsystem i fråga om beväpning och Bloodhound-enheter - kompletterar varandra. Stridsledningssystemet byggs upp med fullt hänsynstagande från första början till vad de flygande systemenheterna behöver, liksom även de sistnämnda ges utrustning som stridsledning och luftbevakning kräver. Basset systemet avpassas efter de flygande enheternas krav och hela underhållssystemet måste ordnas för att täcka helhetsbilden samt ge den uthållighet. Som jag antydde i min första dagorder, har företräddarna för sistnämnda system att kämpa mot de största svårigheterna för att komma upp i paritet med övriga. Detta måste emellertid lyokas dem.

Forts. på sidan 23.

Konventionellt på Farnboroughutställningen

Farnboroughutställningen, brittiska flygin-
dustrins skyltfönster ut mot världen, ägde
i år rum 4/9 - 10/9. Som vanligt visades ett
stort antal flygplan upp i luften och på mar-
ken varjämte ca 300 medlemmar i Society of
British Aircraft Constructors visade upp sina
produkter i det jätteliknande utställnings-
stället.

Samtidigt som man kan konstatera att utställ-
ningens omfång var oförminskat måste man be-
klaga att antalet nyheter som visades tyvärr
minskat år från år. I år förekom praktiskt
taget inga nyheter, varför här endast redovi-
sas några glimtar från utställningen.

Flyguppvisningen

Den under utställningsveckan dagligen åter-
kommande flyguppvisningen utgör för huvuddelen
av publiken det mest intressanta inslaget.
Under denna, som i år pågick i drygt två tim-
mar, visades ca 25 olika flygplantyper upp av
firmornas provflygare. Dessutom deltog förband
Nedan: Formeringen heter "Diamond Nine".



ur armén, flottan och RAF i uppvisningen, som
bjöd på ett mycket välkomponerat och omvärlan-
de program.

Vädrets makter var tydligen välvilligt in-
ställda till arrangörerna i år. Trots att det
såg dystert ut på morgnarna med låga moln, dis
och duggregn klarnade det framåt eftermiddagar-
na upp så att flyguppvisningarna kunde genom-
föras i stort sett programenligt.

Uppvisningen inleddes med en demonstration av
De Havilland Comet 4 C. Senare visades Handley
Page Herald och Avro 748. De två senare tur-
bopropflygplanen med vardera två Rolls-Royce
Dart, imponerade med korta startsträckor och
mycket korta landningsrullsträckor. Båda pilo-
terna använde full reversering omedelbart ef-
ter sättningen. Flygplanen hade stannat efter
uppskattningsvis 300 meters rullning.

Det fyrmotoriga transportflygplanet Withworth
Argosy C 1, som är försedd med nedfällbar last-
lucka baktill, verkade även det kunna operera
från små fält. Flygplanet backade ut till
start vid ett tillfälle, vilket såg mycket
egendomligt ut!

Småflygplanen representerades av fyra Beagle -
Austers, B 206 tvåmotorigt, 7-sitsigt rese-
flygplan samt de enmotoriga högvingade Aire-
dale, Terrier och Auster II. Airedale och
Terrier kan närmast betecknas som sportflyg-
plan medan Auster II är ett STOL-flygplan av-
sett för militära ändamål, t e artilleri- och
sambandsflygningar. Flygplanen, som samtliga
flugit för första gången i år, föreföll lätt-
flugna och ha god manöverbarhet. I demonstra-
tionen ingick exempelvis lopingar även med de
högvingade flygplanen!

Westland visade helikoptrar

Ett moment av uppvisningen ägnades åt helikopt-
rar och liknande luftfarkoster. Under detta,
som helt gick i Westland Aircrafts regi, visa-
de firman upp sina helikoptrar Belvedere,
Scout, Wessex och Whirlwind Mk 10. Under ti-
den som helikoptrarna for kors och tvärs fram-
för åskådarna, Belvedere med en jeep hängande
under i lastlinan och Wessex demonstrerande

ubåtsjakt, gjorde Westlands VTOL-passagerare-flygplan Rotodyne ett par förbiflygningar. Tyvärr demonstrerades inte start och landning med den senare.

Åtta förare ur arméflyget demonstrerade "precision flying drill" i sina "Army Sheeters" varvid helikoptrarna uppträdde gruppvis på linje. Uppvisningen, som genomfördes med precision och elegans, påminde i uppläggning och turer om en folkdansuppvisning!

Av skolflygplan demonstrerades Hunting Jet Provost, Folland Gnat, Hawker Hunter Mk 66 A och English Electric Lightning T 4. Mest imponerade Lightnings hissnings efter starten, som kom alla andra kavaljerstartar att verka mycket tama. Flygplanets goda manöverbarhet på låg höjd visades effektivt av firmans provflygare Bea Beaumont som på låg höjd med tända efterbrännkammare drog runt flygplanet varv efter varv framför åskådarna i en mycket snäv sväng. Man fick intrycket att flygplanet skulle kvickrolla vilket ögonblick som helst.

I avdelningen stridsflygplan demonstrerades de gamla bekantingarna Victor B Mk 2, Vulcan B Mk 2, Blackburn Buccaneer och Gloster Javelin. Det sistnämnda flygplanet var en flygande provbänk för De Havillands Gyron Junior BG J-10-motorer, som är avsedda för Bristol 188.

Liksom föregående år visades Shorts experimentflygplan SC 1. Däremot fick man inte se Hawkers P 1127, vilket halvt om halvt lovats i förhandsreklamen.

Handley Page HP 115 var, förutom Beagle-Auster-flygplanen, den enda nyheten vid årets flyguppvisning. Flygplanet, som är byggt för att utprova lågfartsegenskaperna hos en extrem deltavinge, användbar exempelvis i kommande överljudspassagerarflygplan, är ett rent experimentflygplan närmast jämförbart med SAAB:s "Lilldrake". Den murslevsliknande deltavingen med den framtill fastsatta bubblan för föraren och den vid fenroten placerade motorn såg mycket egendomlig ut. Av landningsfarten att döma är inte lågfartsegenskaperna särskilt framträdande.

Utöver de olika firmornas demonstrationer av flygplan och motorer deltog som nämnts RAF, armé- och flottflyget i uppvisningen. Armén svarade förutom för den tidigare nämnda heli-



Westland Belvedere



Westland Wessex



Westland Whirlwind

kopteruppvisningen för ett effektivt nummer där fallskärmsoldater gjorde hopp med fördröjd utlösning av fallskärmarna och därefter prioklandade på ett märke på flygfältet. Under det fria fallet hade hopparna rökfacklor i händerna och ritade olikfärgade streck i skyn.

Inför publikens ögon genomfördes därefter en mindre "combined operation" där det gällde att oskadliggöra en "fiende", som bitit sig fast i ett hörn av flygfältet. Övningen började med att åtta Hunters utförde låganfall mot fienden för att därefter kryssa fram och tillbaka över krigsskådeplatsen och säkra det temporära och lokala luftherraväldet. Strax därefter landattes trupp från Whirlwind- och Belvedere-helikoptrar samt trupp och materiel, bl a fordon och lv-pjäser, från fyra Beverly-transportflygplan, som nästan omärkligt smugit sig in för landning från lägsta höjd. Under tiden som

en häftig eldstrid utspann sig mellan anfallande och försvarare återkom helikoptrarna med förnödenheter. Pioneers och Twin Pioneers fällde materiel, som i fallskärm dinglade ner till de anfallande, som snart utgick som segrare i striden.

Flottflyg lufttankade

Flottan demonstrerade bl a lufttankning med två Sea Vixens, förbiflygning med fyra A.E.W. (Airborne early warning) Gannets och låganfall med en division Scimitars. Samtliga dessa



Ovan: Lightning T 4 med side-by-side-placering av lärare och elev.

flygplan opererade från hangarfartyget Hermes medan däremot No 800 Naval Air Squadron, som genomförde avancerad flygning i förband, startade och landade på Farnborough. Inflygning och landning gjordes med låg fart och mycket högt motorvarv på gränsen till "controlled crash landing". Det sista flygplanet hakade i en över banan spänd bromswire (typ hangarfartyg) och stannade på ca 150 meter.

För den flygutbildade åskådaren utgjorde under årets nyhetsfattiga uppvisning utan tvekan den avancerade flygningen i förband höjdpunkten, möjligen i konkurrens med den tidigare nämnda demonstrationen av Lightning T 4.

Fyra Jet Provosts ur Central Flying School svarade för en skickligt genomförd uppvisning. Efter ett par manövrar i ansluten fyrgrupp övergick man till att rotevis synkront genomföra resten av programmet. Liksom övriga förband och flera av de enskilda flygplanen utnyttjade man rök i de flesta manövrerna.

För övriga uppvisningar svarade förutom ovan nämnda No 800 Naval Air Squadron med tolv

Scimitars, the "Blue Diamonds" ur No 92 Squadron med 16 Hunters och No 74 Squadron med åtta Lightnings. Programmen var för samtliga förband ganska lika, rollar och lopingar utförda med de stora förbanden i mycket täta och kompakta formeringar. Inte vid något tillfälle kunde man se den minsta rörelse inom förbanden. Man fick ett intryck av att samtliga flygplan manövrerades med en spak! Utan tvekan mycket imponerande bevis på god flygdisciplin och hög utbildningsstandard.

Sammanfattningsvis kan om flyguppvisningarna sägas att det bjöds på mycket få tekniska nyheter men däremot flygshow av hög klass.

Statiska utställningar

Flygplanutställningen upptog i huvudsak de flygplan, som under flyguppvisningen visades i luften. Därutöver kan nämnas De Havilland Mk 8, Heron Mk 2 och Jet Provost Mk 51. Vidare visades en del äldre flygplan, som används för speciella ändamål.

Avdelningen för robotar tilldrog sig naturligtvis stort intresse. Här demonstrerades bl a Bloodhound, varvid man gjorde en stor affär av de svenska och schweiziska beställningarna. Royal Artillery visade upp ett batteri Thunderbird. Man fäste sig här vid det mycket stora antalet fordon, ett femtontal, som ingick i batteriet om fyra utskjutningsramper. Samma truppslag visade också markroboten Blue Water.

På robotsidan märktes också luftvärnsrobotarna Seaslug 1 och Seacat, jaktroboten Firestreak och dess utveckling Red Top, den senare troligen endast en attrapp samt attackroboten Blue Steal.

Handley Page H P 115

(Ur Aviation Week 18/9 1961)

En nyhet vid årets Farnboroughuppvisning var H P 115 som utmärker sig genom en deltagande med 76 graders pilform, den största som använts på flygplan. Typen är enbart avsedd för forskningsändamål i det lägre fartområdet. Den har därför fast landställ, och motorn ger endast 850 kp dragkraft. Längden är 13,5 meter medan spännvidden stannar vid 6 meter.

FKHS upphör - MHS träder i stället



Bildtext: Lägga märke till vingens knivskarpa framkant på HP 115.

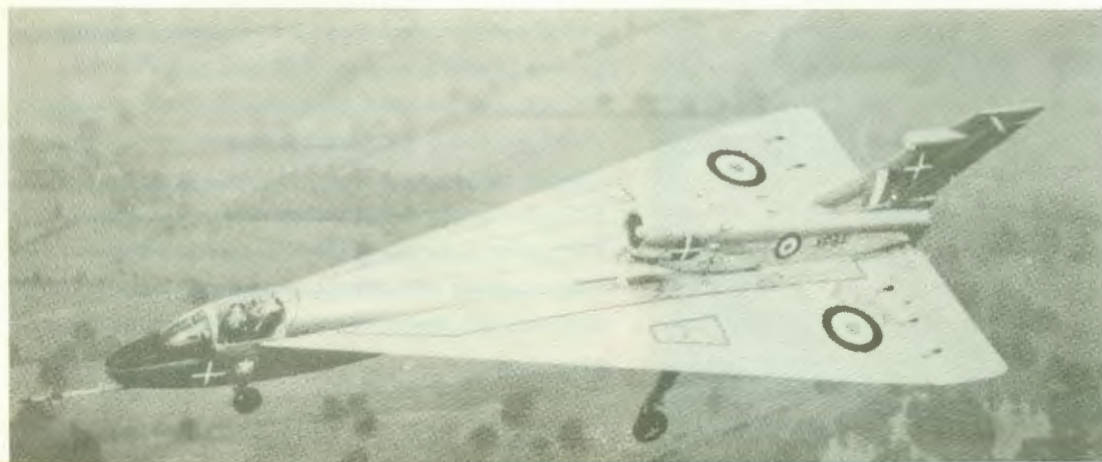
Medan HP 115 gör prov med stor pilform vid låga farter bygger man om en Fairey FD2 för att göra motsvarande prov i hög fart. Troli- gen siktar man på att få fram erfarenheter för kommande krigsflygplan såsom TSR. 2.

T h: Rodren i vingens bakkant tjänar både som höjd- och skevroder. Nedan: Den strömlinjeformade fornkroppen på fenan innehåller kameror för fotografering av de ulltrådar som klistrats på vingen för studium av luftens strömning över vingen.

FKHS - Flygkrigshögskolan - upphörde att finnas till f o m den 1 oktober i år. En kort tillbakablick kan vara på sin plats. Den första utbildningen vid FKHS påbörjades den 6 november 1939. Chef för skolan var dåvarande chefen för flygstaben, sedermera flygvapenchefen, general B G Nordenskiöld. Chef för den första kursen, som var en stabskurs, var dåvarande majoren, sedermera generallöjtnanten G A Westring. Som ett kuriosum kan anföras följande utdrag ur skolorder nr 1: "Eleverna bekosta själva sådan för personligt bruk erforderlig undervisningsmateriel m m, som ej tillhandahålles av FKHS". Man startade alltså under knapphetens kalla stjärna.

F o m 1942 tillkom även en allmän kurs, vars ändamål var att "förbereda elserna för tjänsten som divisionschef och flottiljadjutant samt att pröva elevernas lämplighet för kommandering till stabskurs ävensom, i den mån så är möjligt, till teknisk kurs".

Den första tekniska kursen påbörjades i oktober 1945, och dess chef blev byråchefen K A Norlin,
Forts. på nästa sida.



sedermåra direktör i Enskilda Banken. Därefter har utbildningen fortgått med allmänna kurser varje år och omväxlande stabskurser och tekniska kurser. De senaste åren tillkom även speciella robotkurser samt repetitionskurser för officerare vid staber och förband.

Som chefer för FKHS har fungerat:

General Nordenskiöld	1939 - 1941
Överste Stenbeck	1941 - 1942
Överste Lindquist	1942 - 1944
Generalmajor Silfverberg	1944 - 1945
Generallöjtnant Westring	1945 - 1947
Generalmajor Bjuggren	1947 - 1949
Överste Lindskog	1949 - 1957
Överste Svenow	1957 - 1961

Totalt har hittills 758 officerare genomgått skolans fasta kurser, varav 512 allmänna kurser, 170 stabskurser och 76 tekniska kurser.

1960 ÅRS PRINCIPBESLUT

Erfarenheterna från andra världskriget och den därpå följande utvecklingen har påtagligt betonat det nutida krigets totala karaktär. Därmed har även totalförsvaret vuxit sig stark, och kravet på en nära samverkan inte blott mellan krigsmaktens olika komponenter utan även mellan krigsmakten och våra övriga samhällsfunktioner har blivit en naturlig och logisk följd härav. Målsättningen har blivit att i alla instanser eftersträva och säkerställa denna nära samverkan redan i fred.

När det gäller utbildningen av krigsmaktens officerare är den nya Militärhögskolan - MHS - att betrakta som ett resultat av denna strävan. I och med att riksdagen 1961 givit bifall till Kungl Maj:ts propositioner angående försvarstabens omorganisation samt om inrättande av en för krigsmakten gemensam högskola har två betydelsefulla beslut fattats, av största vikt på vägen mot ökad integration och närmare samverkan.

Frågan om en närmare samordning av den militära högskoleutbildningen togs bl a upp av arméns officersutbildningskommitté (AOUK) samt av försvarets officersutbildningskommitté (FOUK). Detta ledde bl a till en viss omorganisation av den tekniska utbildningen inom armén, men även till att ett chefsråd bildades, bestående av de tre vapengrenarnas högskolechefer (cheferna för KHS, KSHS och FKHS). Detta chefsråd hade till uppgift att söka samordna undervis-

Augusta provflögs på Bromma

Flygvapnet har som bekant köpt ett antal medeltunga helikoptrar, vilka skall användas för flygräddningstjänst och underhållstransporter. Beställningen omfattar fyra Vertol 107 och sex Augusta Bell 204 B. Tre Vertol skall användas av flygräddningen, medan den fjärde tillsammans med Bell-helikoptrarna blir de första helikoptrar som tas i bruk för underhållstransporter inom flygvapnet. Bell visades för första gången i Sverige i oktober, då berörd flygvapenpersonal fick provflyga den.



Ovan: Vertol 107. Nedan: Augusta Bell i luften över Bromma.



ningen vid högskolorna samt vidta åtgärder för att skapa en enhetlig undervisning.

1957 erhöill ÖB i uppdrag att tillsätta en kommitté för att utreda en ännu mera samordnad utbildning. Kommittén - Försvarets Högskoleutredning 1958 (FHU) - påbörjade sitt arbete 1/10 1957 och avlämnade sitt betänkande till ÖB 30/11 1959.

Med utgångspunkt från denna utredning inlämnade ÖB 11/2 1960 ett förslag till Kungl Maj:t om inrättande av en för krigsmakten gemensam krigshögskola. Detta föranledde proposition till 1960 års riksdag, och statsmakterna fattade med ledning härav principbeslut i ärendet.

Innebörden av detta var i korta drag följande:

1. En gemensam skola inrättas, vilken lyder direkt under ÖB, men respektive försvarsgrenschef tillförsäkras erforderligt inflytande på den del av undervisningen som icke är samordnad.
2. Utbildningen vid skolan skall motsvara den hittillsvarande vid de tidigare högskolornas allmänna kurser, stabskurser och tekniska kurser.
3. Den 1960 beslutade allmänna kursen vid armén skall fast knytas till den gemensamma högskolan.
4. Den högre stabsundervisningen skall samordnas så att förutsättningar skapas för en gemensam grundsyn på våra försvarsproblem. Detta nödvändiggör en förlängning av stabskurserna vid sjö- och flygkrigshögskolorna.
5. Samordning skall ske mellan de tekniska kurserna samt i viss utsträckning även mellan de allmänna kurserna.
6. Kompletterande utbildning skall kunna anordnas för officerare som skall bekläda särskilt kvalificerade befattningar.

I praktiken innebär detta beslut i korthet följande:

Stabskurser påbörjas vid armén varje år men vid marinen och flygvapnet minst vartannat år med det mindre relevantalet. Kursernas längd blir 24 månader vid armén samt omkring 18 månader vid marinen och flygvapnet. Under ett uppehåll på 6 månader under första sommarhalvåret fullgör flyglinjens elever praktisk flygtjänst vid förband.

Holland köper flera Safirer

Saab har nyligen fått en ny beställning på skolflygplan av typ Safir 91D från den holländska statens civila flygskola Rijksluchvaartschool (RLS) i Eelde. Denna gång omfattar beställningen fem flygplan, varigenom det antal Safir-flygplan av typ 91D, som denna skola skaffat, ökat till 23. Den första serien på 18 st 91D levererades 1959-1960. Räkna man in även de Safirflygplan av typ 91A, som RLS köpte 1948 (men som 1960 ersattes med 91D), har Holland totalt skaffat 31 Safirflygplan.

Saab Safir används idag för grundläggande flygutbildning vid de svenska, norska, finska, etiopiska och tunisiska flygvapnen och dessutom för utbildning av trafikflygare i Holland, Tyskland och Indonesien.

Tekniska kurser bibehålls för armén i hittillsvarande omfattning med inrykning vartannat år. Beträffande marinens och flygvapnets tekniska kurser förklarade sig departementschefen ej kunna gå med på en utökning till 24 månader. Flygvapnets tekniska kurs får tills vidare ej förlängas utöver 12 månader. Ej heller får den påbörjas varje år, utan kommer som hittills att påbörjas vartannat år. En närmare utredning angående de tekniska kurserna har emellertid anbefallits. I avvaktan härpå har föreslagits att Kungl Maj:t ger tillstånd till en teknisk kurs för flygvapnet om 18 månaders längd med början hösten 1962.

Allmänna kurser kommer att som tidigare vid marinen och flygvapnet anordnas varje år och med en längd av cirka fem månader. För arméns del avses den första allmänna kursen påbörjas hösten 1964.

Militärhögskolans lokaler är inrymda i A 1 f d etablissemang vid Valhallavägen 117 i Stockholm. Där påbörjades vid flyglinjen den 2 oktober 1961 allmänna kursen FAK 1961-62. Den 17 oktober påbörjades stabskursen FSK 1961-63 vid flyglinjen och samtidigt påbörjades en stabskurs ASK 1961-63 vid armélinjen samt en teknisk kurs MTK 1961-63 och en allmän kurs MAK 1961-62 vid marinlinjen.

Forts på sidan 23.

USA ökar beredskapen mot konventionellt krig

(Aviation Week 18/9 1961)
(A-N-A Register 23/9 1961)

Den amerikanska krigsmakten har sedan länge varit uppbyggd mot bakgrund av den vedergällningsstrategi som USA tillämpat. Statsledningen såväl som den militära ledningen har entydigt deklarerat sin avsikt att omedelbart sätta in kärnvapen om västmakterna skulle bli anfallna.

Under de senaste två åren har emellertid såväl Chrustjev som Kennedy vid upprepade tillfällen framhållit nödvändigheten av att undvika ett totalt kärnvapenkrig. Med en sådan inställning hos de båda kontrahenterna måste man bedöma att riskerna för ett totalt kärnvapenkrig har avtagit. Omfattningen och utgången av ett sådant krig kan icke förutsägas. Enligt amerikansk uppfattning kommer östmakterna aldrig att börja ett krig utan att vara övertygade om att de har full kontroll över och möjligheter att begränsa omfattningen. Detta pekar mot att det lokala, konventionella kriget blir den metod man vid behov väljer för att nå sina syften.

President Kennedy har omsatt den nya doktrinen i direktiv till försvaret som skall vara berett att omedelbart möta varje slag av aggression var helst den än uppträder.

Som ett led i denna "omskolning" till konventionella vapen låter man nu samtliga jakt- och

Amerikansk flyggeneral varnar för stopp i vapenutvecklingen

En rättfram varning beträffande ICBM (ICBM-interkontinentala robotar) - eller vilket som helst annat av flygvapnets vapen i tjänst eller under utveckling - såsom ett slut i utvecklingen av försvarsberedskapen, framfördes i september av amerikanska flygvapnets stabschef, general Frederic H Smith Jr. Varningen uttalades, då generalen talade inför Aero Club i Washington och refererades i tidningen Aviation Daily den 27 september. I krigföringens historia är det alltid nya vapen som slår ut eller motverkar äldre vapen, sade generalen.

attackförband genomgå en skjut- och bombfällningsperiod. De flygförband som är baserade i Europa genomför sina övningar vid den amerikanska flygbasen Wheelus i Libyen. Övningarna omfattar akan- och raketskjutning samt bombfällning och anfall med attackroboten Bullpup. Avsikten är att baseringsperioderna på Wheelus skall återkomma med jämna mellanrum för att förbanden ständigt skall vara i högsta trim.

Den intensifierade träningen med konventionella vapen är riktig och nödvändig anser man inom amerikanska flygvapnet. Även om man vill försäkra sig om att användning av taktiska kärnvapen inte förhindras av politiska skäl, när det militära läget kräver en sådan insats.

Självbelåtet tal om ett jämviktsläge på atomvapensidan, i vilket långdistansrobotar och bombplan på vardera sidan tar ut varandras effektivitet är både dumdrigt och riskabelt, varnade Smith. "Vad för slags jämviktsläge skulle existera ifall vi permanentade dagens vapen och Sovjet utvecklade ett försvar mot ICBM?" frågade han. "Och hur skulle vi känna oss i ett 'jämviktsläge' om beväpnade fientliga satelliter passerade våra städer och baser på åtskilliga miles höjd?"

I kapploppningen för att hänga med i fiendens vapenutveckling och överträffa hans konstruktioner, "så kan målsättningar ställas upp därför att det är önskvärt att någonting göra," sade Smith. "Vad många då inte tänker på är att varje sådan målsättning måste följas av en utredning om huruvida den är möjlig eller inte. En sak som är önskvärd, kanske t o m synnerligen önskvärd, är inte nödvändigtvis genomförbar".

Smith pekade också på den falska föreställningen att förmågan att genomföra specialuppdrag i ett begränsat krig "kommer som en gratis följd av en allmän upprustning. Vårt jobb är väsentligen att uppnå nya strategiska möjligheter medan vi samtidigt förbättrar vår förmåga att handskas med begränsade krig eller militära aktioner".

I dag har flygvapnet bara en tredjedel av den toppstyrka på 2,3 miljoner man som fanns un-

der andra världskriget, sade Smith. Med högt prioriterade arbeten som först måste lösas tekniskt skulle det varken vara önskvärt eller möjligt att uppnå en sådan numerisk styrka nu", sade han. Regeringen har starkt betonat vikten av nya möjligheter för krigföring i begränsad omfattning, men flygvapnet har redan en betydande förmåga till sådan - "en förmåga som har utvecklats jämsides med andra utvecklingsprogram under årens lopp", sade Smith. Ett effektivt taktiskt flyg gör mycket mer än bara hindrar fienden från anfall mot mark- och sjömål. Det bär också en stor andel av hela krigföringen i ett konventionellt krig.

"Under 1952 i Koreakriget svarade det taktiska flyget för 47 procent av fiendens förluster i soldater - 49 000 av totalt 105 000. Taktiskt flyg förstörde 452 fiendliga stridsvagnar av de 595 som försattes ur stridbart skick, dvs 75 procent. 81 procent av fiendens lastbilar förstördes av taktiskt flyg - 631 av 783 - och av 413 artilleripjäser förstördes 301 av flyg, dvs totalt 72 procent".

Smith anmärkte att många av de reserv- och National Guard-enheter som inkallas i aktiv tjänst behöver modernare utrustning. "Men denna utrustning är dyrbar och tar lång tid att producera", sade han. Han nämnde som exempel transportflyget där de nuvarande C-47- och C-124-flottiljerna "är generationer efter i prestanda jämfört med moderna transportplan".

SKRIFT OM SVENSKT TOTALFÖRSVAR

Sverige har genom sin alliansfria politik en unik ställning i världssamhället. Frågor ställs ofta av utlänningar. I syfte att härvidlag fylla ett behov har vid försvarsstaben sammanställt en upplysningskrift om svenskt totalförsvar. Den söker ge en populär orientering om vårt försvar och innehåller därför bl a ett rikt bildmaterial. Efter godkännande av Kungl. Maj:t är det meningen att skriften skall tryckas på engelska, tyska, franska och spanska. Distributionen skall ske på svenska beskickningar m fl institutioner i utlandet.



Om kriget kommer

Broschyren "Om kriget kommer" har omarbetats av försvarsstaben och under hösten givits ut i en ny upplaga som delats ut till landets alla hushåll. Den föregående upplagan kom 1952 och det är utvecklingen därefter med bl a omorganisation av civilförsvaret, utrymningsplanläggningen och radiaskyddet som föranlett nyutgivningen. Försvarsgrenarna har tillställts ett antal exemplar för bl a utbildningsändamål. Bilderna ovan och nedan är ett par av de inledande sidorna i den nya broschyren.





Överste T Stålhandske, chef för F 12, överlämnar divisionen till överste B Bellander, chef för F 21.

Allvädersjakt till Norrland F 21 uppnår flottiljstorlek

Norrbottens flygbaskår F21 i Luleå har den 1 oktober i år tillförts en allvädersjaktdivision. Kåren som sedan 12 år tillbaka omfattat en spaningsdivision har nu alltså blivit dubbelt så stor. Allvädersförbandet har överförts till F21 från Kalmar flygflottilj. Med anledning av detta berättar nedan en F21-förare om kåren av i dag. Ett lag ur det till kåren överförda förbandet har för övrigt nyligen gett F21 en första inteckning i generalmajor Folke Ramströms vandringspris i raketskjutning för jaktförband. (Om raket-skjutningstävlingen berättas på sid 18).

Flygtjänsten vid F21 präglas liksom allt annat av de "speciella förhållandena i övre Norrland", ett diffust begrepp som norrlänningen gärna använder i debatter för att understryka att hans önskemål är berättigade och bör bli tillgodosedda.

Det är dock så att mångt och mycket här uppe är "speciellt". Vi är t e relativt ensamma i luften, vilket gör att vi blir lätt omtumlade när vi efter någon tids vistelse i Norrland tar en tripp nedåt Sydsverige och hör och ser flygplan överallt. Men vi rör på oss och även de mest inbitna "halvklappar" är numera helt vana vid att anförtra sig åt Radar Ost, Svea Radar och vad de nu heter alla hjälpsamma röster som uppfyller mellansvens-

Vi har utomordentliga möjligheter att träna lågflygning. Även om vi - som många sydliga förband under vinterbaseringsarna tror - inte kan härja fritt över små byar och i älvdalar.

SKJUTMÅL FÖR STRIDSBOMBER

Vi har ett skjutmål i utkanten av ytterzonen som är ett av de få där fällning av stridsbomber är tillåten och där vi har både skolmål och tillämpningsmål för akan- och raket-skjutning. Ca 15 mil väster om oss finns ett annat mål där det torde bli möjligt att anfälla med taktisk frihet.

Vi är väl det enda förband som i större utsträckning kan träna mörkerflygning under tjänstetid. Man behöver således inte se mörkt på förhållandet att flaggan halas redan omkring kl 13 under ca en månad kring jul. Detta kan även innebära vissa fördelar.

Huvudkomponenten i bansystemet på Kallaxfältet är bana 14-32 som mäter 2200 meter i längd. På vintern då utrullningssträckorna snöröjs har man 2700 meter att rulla på. Inflygningsljus och banbelysning är fullt moderna. Navigeringshjälpmedel finns det gott om och PAR får kåren i början av 1962.

tionen är omfattande och tjänsten domineras till stor del av de problem som områdets stora geografiska utsträckning medför. För att besöka de längst bort belägna kompaniömrådena får strilchefen färdas ca 50 mil.

Basorganisationen är synnerligen omfattande. Vi har för vår egen dagliga flygtjänst två kompanier. Härutöver finns en basbataljon, ett samlingsbegrepp för en handfull befäl och ca 250 vpl med vilka F21 skall hjälpa till att sätta upp basförband på krigsbaser i övre Norrland under baseringsperioderna.

OMFATTANDE VPL-UTBILDNING

Totalt utbildas vid F21 årligen 650 vpl. Detta sätter utbildningsorganisationen på stora prov, något som regelbundet avspeglas i F21:s förfrågningar efter utbildningsbefäl. Den stora mängden innebär dock inte att baskompanierna vid Kallax har obegränsad förmåga att ta emot gästande förband söderifrån. Detta är beklagligt ty vi vill gärna att folk kommer upp och ser hur vi har det.

För att kunna härbärgera det nya kompaniet har en jättehanger på 216 x 50 m byggts under 1961. Den är den största "överjordiska" anläggning som uppförts genom Fortifikationsförvaltningens försorg. Byggnaden är imponerande och funktionellt skön att beskåda. Vi hoppas att den också skall tåla snön och kylan.

Vi har en materielavdelning som sannolikt är den största i flygvapnet. Den omfattar bl a 10 ingenjörer och ett 100-tal kollektivavtalsanställda. Den betjänar två krigsflygplantyper och lämnar service åt arméns helikoptrar i Boden. I organisationen ingår en regional televerkstad med ansvarsområde ända ned mot Östersund. En viss uppfattning om uppgifterna vid F21 och dess Avd VI får man då man erfar att 15 - 20 % av flygvapnets totala bestånd av stamfordon finns vid F21.

Slutligen har vi äran och nöjet att vara värdförband för fjärde flygeskadern, flygvapnets regionala myndighet i Norrland.

Allt detta gör att F21 av idag är rätt olika det F21 som fanns under 1940-talet. Utvecklingen har gått fort.

Kanske är det som någon har sagt: Utökningen av F21 under de sista åren är den största förstärkning av Norrlands försvar som skett på mycket länge.

Nedan: Divisionschefen kapten Bild kommanderar givakt och förbimarsch.



Ovan: U blå anländer till F 21.
Nedan: Nya hangaren.



Flygvapennytt presenterar:

VTOL-FLYGPLANET HAWKER P.1127

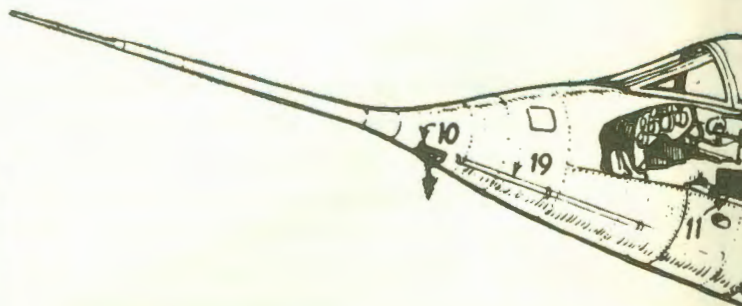
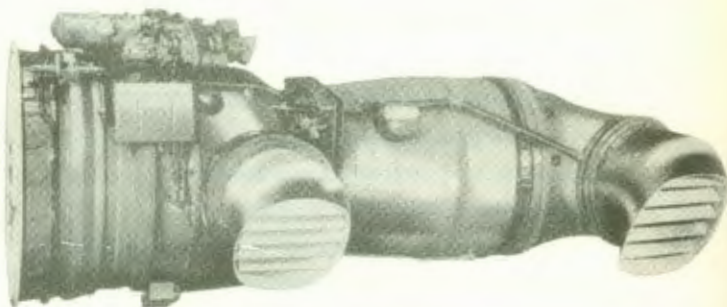
I sista numret av Flygvapennytt förra året redogjordes för de första flygförsöken med P.1127, som kanske blir världens första krigs-flygplan av VTOL-typ. Sedan dess har utprovnin- gen fortsatt och har i höst passerat en milstolpe: övergång har gjorts mellan vertikal- och horisontalflykt.

Liknande övergångar har ju tidigare gjorts med det likaledes brittiska SC1, men detta är enbart ett experimentflygplan. En senare version av P.1127 kommer troligen i en mindre serie såsom attackflygplan och stort intresse för typen har visats från flera andra NATO-länder.

Konstruktionsmässigt skiljer sig de båda flygplanen främst genom att SC1 har särskilda motorer för vertikal- respektive horisontal- flykt medan P.1127 använder en enda jetmotor. I stället avlänkas jetstrålen genom fyra munstycken nedåt eller bakåt. På röntgenskissen framgår styrningen som vid vertikalflygning (hovring) måste ske med jetstrålar.

Även om P.1127 inte kommer till någon större militär användning visar flygplanet att britterna hunnit långt på VTOL-området. Konstruktionen kommer också att ge goda erfarenheter för framtiden både tekniskt och taktiskt, vare sig den skall utvecklas eller följäas av helt nya flygplantyper.

Nedan:
Bristol Siddeley B S.53 är en mycket användbar motor av dubbelströmstyp. Dragkraften som är ca 7000 kp kan riktas bakåt för framdrivning, nedåt för hovring och framåt för bromsning. Det sistnämnda läget torde dock inte vara aktuellt för P.1127. Förtroendet för denna motor är så stort att man aldrig provat den i någon "flygande provbänk" innan den kom till användning för P.1127.



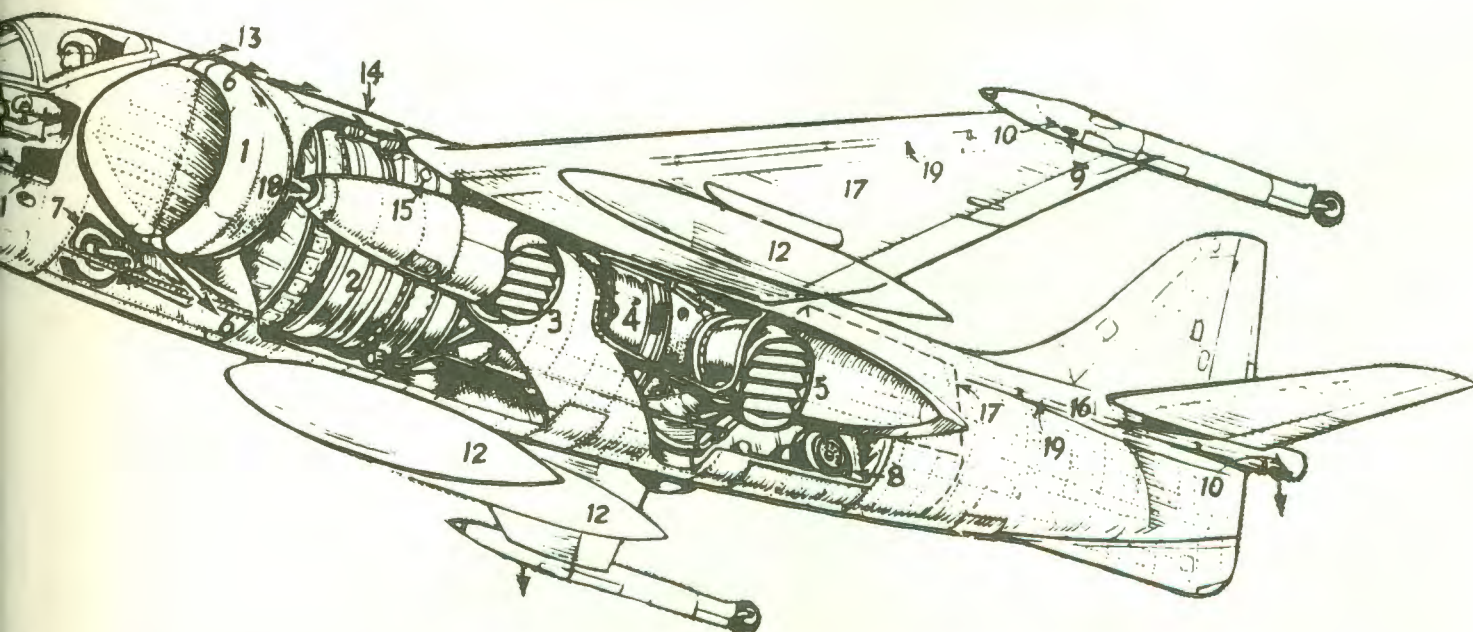


Bildtext röntgenskissen

För närvarande domineras VTOL-flygplanen av framdrivnings- (och motorlyft-)systemets storlek. Bilden visar flygplanet efter en vertikalstart just som munstyckena börjar rotera för att ge dragkraft framåt. Man räknar även med att kunna bygga en tvåsitsig version genom förlängning av nosen.

Sifferförklaringar:

1. Luftintag med variabel form (dess kant är uppblåsbar)
2. Kompressor
3. Munstycke för den kalla kompressorluften
4. Heta delen av motorn
5. Munstycke för de heta utloppsgaserna
7. Noshjul
8. Huvudställ
9. Stödhjulsställ
10. Jetmunstycke för kontroll i roll- resp loopingplanen
11. Katapultstol
12. Utvändig last
15. Oljetank
16. Stabilisator - höjdroder
17. Troligt bränsleutrymme
18. Kylluftintag
19. Luftrör till styrmunstyckena (från motor-kompressorn)





Dåvarande CFV, generallöjtnant T Rapp, överlämnar Turinpriset till fr v filmofficeren E Hultén, regissören H Sahlin och fotografen C-E Edlund.

Flygvapenfilm fick fint pris i Turin

Flygvapnet har ett sammansvetsat filmteam, som började sin egentliga verksamhet för ett tiotal år sedan. Det består av flygstabens filmofficer kapten Erik Hultén, regissören Helge Sahlin och fotografen Carl-Erik Edlund. Denna trio startade sin verksamhet 1953-54 med den på sin tid uppmärksammade flygfilmen Jaktflygare som handlade om J 29 "Flygande Tunnan". Sedan följde en hel rad informationsfilmer om flygvapnets verksamhet både i luften och på marken.

Så kommer modern flygfilm till



Stabsregissör Helge Sahlin berättar nedan lite om historien bakom filmen om "Flygplan 35".

Inspelningsproblemen blir större och större för varje ny, allt mer avancerad flygplantyp som tillförs flygvapnet. Farterna ökar och fotografens möjligheter att fotografera med handkamera i branta svängar och stigningar är redan omöjliga. När man skall filma avancerade situationer i luften måste därför fasta kameror installeras. Flygingenjörer och

framgångarna lät inte vänta på sig länge. Vid flera tillfällen har flygvapnets filmer uttagits att representera svensk kortfilm vid internationella festivaler, nämligen i Cannes 1954, Berlin 1957 och Turin i somras. Största framgången blev det i Turin då filmen om "Flygplan 35" tillerkändes ett pris, som i höst överlämnats till chefen för flygvapnet.

"Flygplan 35" deltog i klassen "allmän informationsfilm" och priset tillerkändes "för filmen som helhet". 65 filmer från hela världen deltog i den klassen, 20 fick pris, och flygvapnets var den enda svenska film som fick en utmärkelse.

konstruktörer vid Försökscentralen på Malm-slätt har inför filmen "Flygplan 35" fått göra massor av ritningar och hållfasthetsberäkningar för kamerainstallationer. Strömlinjeformade kamerakapslar har tillverkats och nya kameravinklar uträknats för olika flygrörelser.

Handlingen i den senaste flygvapenfilmen höll på att ge filmmakarna gråa hår. I filmen följer man de hårda proven med en 35:a under en dag på Försökscentralen. Det börjar på morgonen med en dåligt-väderflygning, under vilken regnet öser ned. Så småningom klarnar det upp

och det blir nya starter med höjdlöpor upp till 20 000 meters höjd för att till sist sluta i en rivande lågflygning i hög fart.

Inspelningen av "Flygplan 35" sattes igång på hösten 1959. Det är den årstid då det normalt ska regna en hel del, men sällan har väl solen lyst från en så klar himmel en höst som just den. Filmmakarna väntade förtvivlat på ett regn som aldrig kom och i november började det bli så mörkt ute att man fick uppskjuta exteriörtagningarna till våren. I mars började man så återigen att vänta på det stora skyfallet. Men till sist var det ingenting annat att göra än att be Linköpings brandkår om hjälp. Slangar drogs över gator och torg i det område av Linköping där upptakten till filmen skulle tas och så kom äntligen skyfallet! Men att det är ett konstlat sådant märker man ingenting av i den färdiga filmen.

Att filma under stigning upp mot 20 000 meters höjd är en fantastisk upplevelse. Utsikten är vidunderlig ifall vädret är klart och man frapperas av den blåsvarta himlen på höga höjder och av den starka kontrasten mellan ljus och skugga och av att ana horisontens bågning. Upp emot 20 000 meter är exponeringsmätaren praktiskt taget obrukbar, exponering får bli en gissning. Trots cinemascopeformatet lyckades filmarna inte helt få in det mäktiga intrycket från mycket hög höjd, sökaren beskär obarmhärtigt bildfältet.

Hur skulle man få fram flygplanet's utomordentliga snabbhet och rörlighet? Jo, man lät det flyga lågt och placerade kameror i kapslar under kroppen riktade framåt och bakåt. Det gav en hisnande känsla av fart på filmduken. Konstruktörerna lyckades också bygga en strömlinjeformad utbyggnad på fenspetsen och där kunde man "klämma" in en 16 mm-kamera. 35 mm-kameran var för stor och tung för att få plats där. Så gjorde man prov på att förstora bilder från 16 mm till 35 mms cinemascopeformat. Resultatet blev utmärkt!

Så går det i stora drag till att göra en flygfilm i dag. Föraren får ofta vara både foto-

Forts. på sidan 19.

Det har sina sidor att vara filmmakare. De fyra bilderna visar hur inledningsscenerna i filmen "Flygplan 35" kom till. Brandkåren fick rycka ut och stå till tjänst med konstgjort regn när provflygare Sten Axelsson satte sig i bilen för att köra ut till Försökscentralen och flygproven med Draken.



F 21 vann årets tävling i raketskjutning Lyckosam debut för nyaste jaktförbandet

Tävlingen om generalmajor Folke Ramströms vandringspris i raketskjutning för jaktförband arrangerades i år av F12. Skjutningarna, som utfördes mot Sandbymålet på Öland, gynnas av vackert väder med obegränsad sikt och måttliga vindar. En viss besvärande kyttighet var dock märkbar. Däremot fanns det inga som helst navigerings- eller orienteringsproblem, varför favören av "hemmabana" torde varit minimal. Eller, som en av deltagarna uttryckte sig: "I år har vi bara oss själva att skylla på. Och så flygplanen, förstås".

Ser man så i prislistan finner man att J32 B-förbanden lyckades bäst, vilket ju utvecklingsmässigt sett enbart är glädjande. Men att "gamla beprövade" J29:an är still going strong bevisades också genom att J29-förare belade flera topplaceringar individuellt sett. Tävlingen, som samlat 22 förare från 11 jaktförband och eskaderstaber, var hela tiden spännande och utgången var länge mycket oviss. Efter första omgången ledde F21 (kapten Båld) med två utmärkt väl inprickade raketer före F12 (löjtnant Nilsson) och F1 (löjtnant Mademyr). Fyra och bästa J29-för-

band låg då F4 (löjtnant Gulliksson), som tidigare har två inteckningar i priset. En seger för F4 skulle alltså innebära att detta förband för alltid hade tagit hem priset.

I andra omgången gick F1 (fältf 1.gr Carlsson) snart upp i ledningen före F12 (kapten Nilsson) och F16 (fältf 1.gr Lindh). Kvar bland favoriterna var F21 (fältf 1.gr Lind) och F4 (löjtnant Regefalk). Av dessa lyckades fältf Lind bäst och med två väl placerade raketer förde han F21 upp i ledningen och - som det senare visade sig - även till slutlig seger i hela tävlingen.

PRISSET FORTSÄTTER ATT VANDRA

Vandringspriset fortsätter alltså att vandra. En mera lyckad start kunde väl det nyuppsatta förbandet i norr knappt ha önskat sig. Bäst individuellt kom löjtnant Olsson, E4 stab, varför det i hög grad var Luleås dag denna dag. Framgångsrikaste skytt var annars kapten Båld med dels en lagseger och dels en andra-placering individuellt.

Bland de tävlande märktes generalmajor Ingvar Berg, som i den jämna tävlingen mycket väl hävdade sig bland betydligt yngre deltagare. Prisdonatorn, generalmajor Folke Ramström, som följde tävlingen tills sista resultatet var uträknat och



Generalmajor Folke Ramström överlämnar vandringspriset till segrande laget F 21. Fr h: Generalmajor Ramström, kapten Båld och fältflygare av 1:a graden Lind.

sedan förrättade prisutdelningen, var mycket nöjd med de tävlandes fina prestationer och med de lyckade arrangemangen. Tävlningen gick i år för fjärde gången. Tidigare segrare är F4 (2 ggr) och F3 (en gång).

PRISLISTA

1. F21 (Kapten Båld, fältf 1.gr Lind)
2. F1 (Löjtnant Mademyr, fältf 1.gr Carlsson)
3. F12 (Kapten Nilson, löjtnant Nilsson)
4. F16 (Fänrik Kågeman, fältf 1.gr Lindh)
5. F9 (Löjtnant Lindespång, 1.fältf Hulting)

Bästa individuella resultat

1. Löjtnant Olsson, E4 stab
2. Kapten Båld, F21
3. Fältf 1.gr Lindh, F16
4. Löjtnant Alfsson, F10
5. Fältf 1.gr Carlsson, F1
6. Löjtnant Nilsson, F12
7. Löjtnant Mademyr, F1
8. Fältf 1.gr Lind, F21
9. Kapten Nilson, F12
10. 1.fältf Hulting, F9

SÅ KOMMER MODERN FLYGFILM TILL Forts. från sidan 17.

graf och skådespelare på en gång, trycka på knappar och se till att han är ordentligt belyst. Scenerna repeteras noga på marken och replikerna övas in med de rätta tonfallen. Bilder som inte tagits med fasta kameror har fotograf C-E Edlund svarat för från baksitsen i ett tvåsitsigt flygplan.

Installerandet av fasta filmkameror i det snabba Drakenplanet var en intrikat och krävande uppgift. Specialkonstruerade kapslar, som fästes utanpå flygplanskroppen måste oftaast tillgripas. Här justerar regissör Helge Sahlin linsinställningen på en kamera upphängd under flygplanet. Bilden ovanför: En lågtflygande Drakendivision filmas.

Internationella flygpojksutbytet

I årete "International Air Cadet Exchange" - IACE - som ägde rum tiden 23/7 - 13/8, deltog sammanlagt tjugo nationer. Amerikanska och kanadensiska flygpojkar fick därvid tillfälle att besöka platser som Stockholm, London, Tel-Aviv, Istanbul, Aten och Rom, samtidigt som flygpojkar från flera europeiska nationer bl a besökte USA och Kanada.

Sedan det internationella flygpojksutbytet började för fjorton år sedan, har mer än 4000 personer besökt främmande länder i IACE:s regi. Det svenska deltagandet inleddes sommaren 1950, då en svensk flygpojke inbjöds till Kanada. Året därpå deltog Sverige för första gången aktivt i utbytet, då representanter från utländska flygpojksorganisationer också gästade vårt land.

Forts. på nästa sida.



Drakenshow imponerade på västtysk flygdag

F13 fick i början av augusti förtroendet att representera svenska flygvapnet vid en av de största flygdagarna efter kriget i Västtyskland. I den deltog förutom inhemska förband uppvisningsgrupper från franska marinflyget, engelska och holländska marinen, amerikanska, kanadensiska, danska och norska flygvapnen. Fyra 35:or och ett transportflygplan ombaserades fredagen den 25 augusti via Ljungbyhed till västtyska marinens flygbas "Jagel" strax sydväst om Schleswig. Banan var bred och bra (2300 m x 60 m) med ett mycket omfattande system av taxibanor och uppställningsplatser.

Två följeofficerare stod redo att ta hand om svenskarna. Från första stund gjordes detta



INTERNATIONELLA FLYGPOJKSUTBYTET
Forts. från föregående sida.

Den svenska gruppen utgjordes i år av elva flygpojkar och två officerare. De senare, kapten G Björk, F4 och löjtnant G Jonsson, F1, följde med som ledare för den grupp på fem flygpojkar, som besökte USA. Kanada, Storbritannien och Italien var resmål för de övriga pojkarna, fördelade med två till vardera landet.

på bästa tänkbara sätt och vi kände oss verkligen välkomna, berättar svenskarnas ledare, flygchefen på F13 major Tore Persson. Man ville genast ta del av vårt tilltänkta program och vi kontaktade därför den för själva flyguppvisningen ansvarige officeren, en jäktad man med holländare till höger, norrmän till vänster, fransmän på utgående och fyra svenskar på ingående.

En viss besvikelse kunde spåras när västtyskarna fick höra att vi bara tänkte delta med en rote i luften och ett flygplan på markutställningen. (Det fjärde hölls i reserv). Man hade väntat sig uppvisning i grupp. Vi försäkrade att det nog skulle räcka med två flygplan, fick en tid för rotens träning under lördagen och ledsagades därefter till basens förläggingsområde för ogifta officerare och underofficerare som enligt Nato-standard ligger 7 km från fältet och är byggd 1958-59 i tegel och trevlig bungalowstil. Alla de sju inbjudna nationernas grupper fick inte plats där, de flesta inkvarterades i Schleswig. Man hade en särskild baktanke med att låta oss bo i Kropp som byn hette, man ville visa oss särskild uppmärksamhet och få tillfälle att lära känna svenska kollegor och prata flyg med folk utanför Nato.

Om det pratades flyg den första kvällen så pratades det mest svenskt flyg och Draken nästa kväll, lördagskvällen, efter löjtnant Hembergs och reservföraren 1. fältflygare Olssons övningspass på lördagseftermiddagen. Ingen tvekan längre, det skulle räcka med en rote J 35.

STORT INTRESSE FÖR DRAKEN

Man var verkligen intresserad av flygplanet, dess prestanda, kraven på 35-förare, omskolningsproblemen, allt med stor hjärtlighet och tysk noggrannhet.

Söndagen den 27 augusti randades. Vädret var det bästa man haft på två månader. Under förmiddagen samlades minst 100 000 människor på flygplatsen. Markutställningsområdet var packat med besökare och där fanns mycket att se: Buocanear, Fiat G-91, F-84, F-86, F-104,

Fouga Magister, Noratlas, Neptune, Albatros, Hunter, Gannet, Sea Hawk, Sea Vixen, Scimitar, Do 27, Aquilon, Grumman Tracker, Alouette, Sycamore och Sikorsky S 55. I hangarerna fanns utställningar av samma karaktär som vi normalt anordnar på våra flygdagar. Arrangemangen var av hög klass.

Flyguppvisningen tog tre timmar i anspråk med början kl 1400 och hölls föredömligt ihop av en civil trafikledare från Köln. Marinflygets egna Gannets och Sea Hawks inledde programmet med prydlig förbandsflygning i stora och mjuka banor dock utan några direkta överraskningar. Genomgående för all förbandsflygning under uppvisningen var att inga omgrupperingar gjordes under manövrer, bortsett från den tyska fyrgruppen Fouga Magister som från kolonn bildade ruta under roll. En dansk fyrgrupp Hunter gjorde endast överflygningar på rakbana i skiftande formeringar. Avancerad flygning i förband sades inte vara tillåten i danska flygvapnet. En norsk femgrupp F-86 utförde ett mycket vackert program med god precision och mycken rök.

Enskild uppvisning gjordes av

a) En Fiat G 91 ur tyska flygvapnet. Intrycket blev att det är ett vändbart flygplan med möjlighet till stor rollhastighet.

Farten verkade reduceras snabbt vid hårda manövrer.

b) En F-104 ur tyska flygvapnet. Mycket god stigningsförmåga, inte särskilt vändbar (max tillåten belastning 3,5-4 g), snabb acceleration i start och på rakbanor. Rullsträcka ca 1500 m med bromsskärm, mycket beroende på gränsskiktetsblåsningen, sättningsfart utan denna ca 420 km/t. EBK av trestegstyp, motorns effekt kunde inte ändras då EBK:n var tänd.

c) En Blackburn Buccaneer (Na 39) ur engelska flygvapnet. Ett stort flygplan med goda lågfartsegenskaper och kapacitet för mycket hög fart på lägsta höjd (säkert mer än 1000 km/t vid denna uppvisning). Möjligheter till stora rollhastigheter. Na 39 var det enda flygplan vid sidan av J 35 som gjorde serie-roller. Landningssträcka utan bromsskärm ca 600 m.

d) En Gannet med chefpiloten vid Westland Aircraft Ltd som förare. Flygplanet visades i hög fart ca 600-700 km/t och i låg fart med ställ och krok utfällda (250-300 km/t). Låg landningsfart och ca 800 m landningssträcka. Vingarna fälldes i slutet av utrullningen.

Tre holländska Grumman Tracker utförde "Ubåts-
Forts. på nästa sida.

Planet med Hammarskjölds stoft flygeskorterades

Då etoftet efter FN:s generalsekreterare Dag Hammarskjöld fördes från Bulltofta till Bromma följdes det av en hederseskort ur flygvapnet. Sträckan Bulltofta-Överum eskorterade en division J 29 ur F10, Överum-Bråviken en grupp

J 32 B ur F1 och en grupp J 35 ur F13, Bråviken-Bromma en grupp J 29 ur F16 och en grupp J 34 ur F18 och över Bromma en division J 34 ur F18.



jakt" mot ett uppbyggt ubåtstorn på fältet. Ubåten hittades med hjälp av radar och bekämpades med bomber. Precisionen var mindre god, men trots detta brann ubåten upp.

J 35-rotens program var detsamma som utförts under sommarens svenska flygdagar och genomfördes av lönjtanterna Enlund och Hemberg. Synchroniseringen av rörelserna lyckades perfekt och mötet i högfartslöparna skedde mitt framför hedertribunen. Landningen genomfördes väl och rotetvåan Enlund bromsade in flygplanet på ca 75 m kortare sträcka än Buccanear. Dennas 600 m landningssträcka utan bromsskärm var imponerande och något oroande inför 35:ornas uppvisning. Därefter följde överflygningar av basens samtliga Gannets och Sea Hawks, ca 40 flygplan, och i och med mycket väl genomförda landningar i femgrupper var programmet slut.

Det var fullt klart att Draken gjorde starkt intryck på alla såväl civila åskådare, pressfolk som flygare. Alla deltagande nationers förare gratulerades till ett "fantastiskt flygplan" och våra uppvisningsförare blev ordentligt omskakade av alla handgripliga gratulationer direkt efter uppvisningen och under kvällens lopp. Från flera håll framfördes genast önskemål och förhoppningar att få Draken med vid kommande uppvisningar på kontinenten. Det var roligt att representera vårt flygvapen vid denna framgång.



flygflottilj, överste Stålhandske, förrättade prisutdelning och överlämnade mästarplaketterna.

Flygvapnets bästa fotbollselva: Stående fr v: I Fredriksson, J Ohlsson, H Holst, L Magnusson, B Thern, B Hultgren, tekniker B Andersson (lagledare). Knästående fr v: S Dyberg, J Lindberg, S Svensson, R Lövegren, S Ohlsson. I stället för R Lövegren spelade i finalen en reserv.

FVM i fotboll F5 - F6

Matchen spelades på Fredrikakans' Idrottsplats med F12 som arrangör. F6 tog ledningen redan efter 2 min genom slarv av F5:s förvar. Kvitteringen kom i 12:e min på en frispark från 30 meter, som vy Fredriksson placerade i vänstra krysset. I 28:e min tog F6 åter ledningen men tre min senare utjämnade F5 genom J Olsson på en hörna. I 37:e min spelade J Olsson och Thern upp bollen framför F6:s målbur och Thern lyckades slå in bollen bakom F6:s burväktare - F5 tog ledningen med 3-2. En minut före halvtid ökade F5 ledningen genom en ny frispark, som Fredriksson åter placerade kanonhårt i krysset. Halvtidsresultat 4-2.

Sju minuter in på andra halvlek kunde J Olsson efter en vacker framspelning av Thern öka F5-ledningen till 5-2. F6 reducerade till 5-3 i 21:a minuten men fem minuter före full tid avancerade Thern och spelade Magnusson helt fri. Denne gjorde inget misstag och fastställde slutresultatet till 6-3.

Matchen var just och trevligt spelad. Trots underläget kämpade F6 tappert hela matchen.

F5-laget utgjordes av 10 vpl och en fältflygarelev, som emellertid endast spelade i finalen som reserv för skadade vpl Lövegren och där skötte sig mycket bra. Chefen för Kalmar

FLYGVAPNET GÅR MOT EN NYDANINGSPERIOD
Forts. från sidan 3.

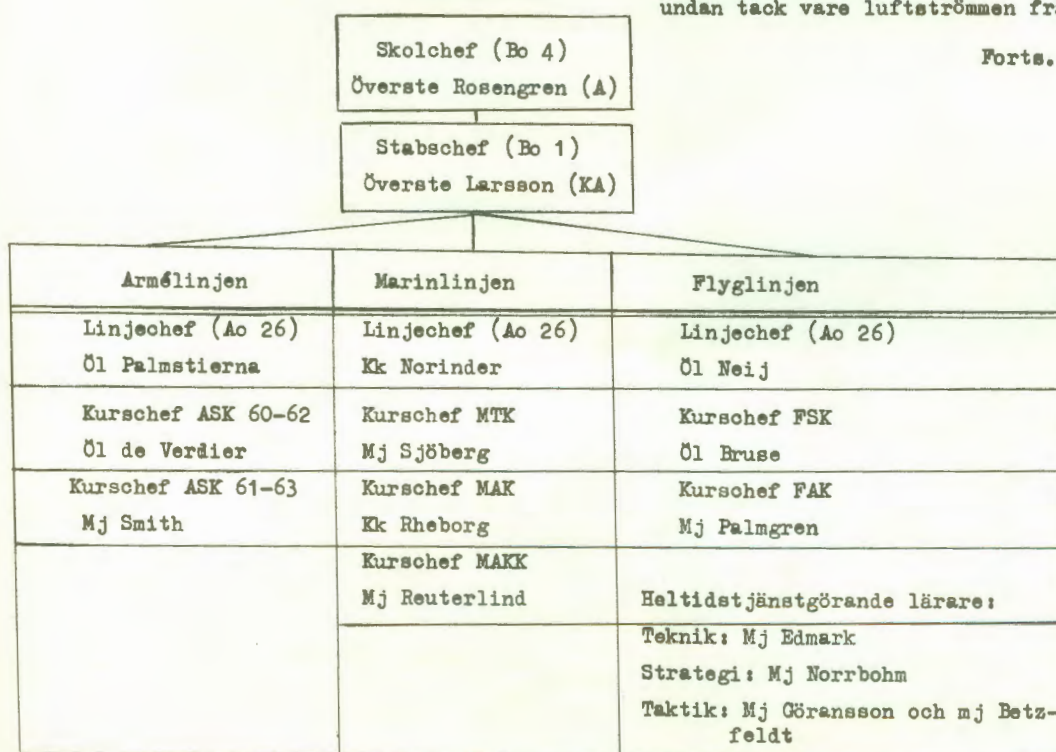
Vi har ett mål för våra gemensamma ansträngningar, som för första gången kan definieras och som till stora delar finns definierat på papper. Vi kan inrikta oss på arbete mot detta mål och ingenting annat. Vi måste och vi kan sluta upp med att gå in på avvägar som är återvändsgränder. Det nya attacksystemet skall uppbyggas på samma grundstenar och med samma integration i helhetsbilden.

Lage Thunberg

FKHS UPPHÖR - MHS TRÄDER I STÄLLET
Forts. från sidan 9

I moderniserade lokaler - låt vara ännu en tid med pågående byggnadsarbeten igång - med synnerligen gott om utrymme och med modern undervisningsmateriel startar sålunda den nya Militärhögskolan under de bästa förutsättningar. Sida vid sida kommer där lärare och elever ur de tre försvarsgrenarna att studera, penetrera och söka lösa de problem som sammanhänger med vårt försvars utformning och uppgifter. En av målsättningarna - den viktigaste - är att studierna skall ske i den vilja till samarbete och förståelse för varandras problem som är så väsentlig i dagens samhälle och för att de officerare som går ut från skolan skall kunna göra en värdefull insats för vårt försvar och därmed också för vårt land.

MHS organisation



HELIKOPTER RÄDDARE I BRANDÖVNING

I Flygvapennytt nr 1/1960 refererades en ny räddningsmetod, som prövats i England. Metoden gick ut på att med hjälp av helikopter rädda besättningen från havererade flygplan, som fattat eld.

Vid en flottiljpoliskurs på F13 i augusti i år prövades denna metod med gott resultat.

Helikoptern stod parkerad på en uppställningsplatta med motorn igång. På andra sidan fältet, ca 1 km från helikoptern låg två kasserade flygplan, som avsetts för brandövningen. Så snart övningsledaren satt eld på flygplanen startade helikoptern och flög till brandplatsen, satte ned 2 man räddningspersonal på marken, flög sedan fram över flygplanen. Den tjocka brandröken försvann snabbt och lågorna sveptes undan tack vare luftströmmen från rotorbladen.

Forts. på nästa sida.

HELIKOPTER RÄDDARE I BRANDÖVNING

Forts. från föregående sida.

Räddningspersonalen tog sig samtidigt fram till flygplanen och bärgade de dockor, som markerade förarna. Räddningsaktionen, från starten med helikoptern tills "förarna" var i säkerhet, tog två minuter.

Eftersom detta var ett första försök med helt otränad personal kan tiden säkert förbättras. Hela evenemanget filmades från marken och från helikoptern.



Tjock brandrök bolmade från flygplanet då helikoptern kom fram.
Nedan: Här har dockorna bärgats och brandbekämpning med pulver fortsätter.



VAR SIGNALSINNAD

Signaltjänsten är en servicetjänst, som skall tillgodose alla led i det totala försvarssystemet. Varje "utnyttjare" av signaltjänst måste anpassa sin verksamhet till förefintliga möjligheter. Som "kund" bör Du lägga följande på minnet - men lättillgängligt och ioke i det djupaste facket!

0. Först av allt: Du har väl gjort klart för Dig att Du verkligen har något av vikt att meddela andra.

1. Skaffa Dig kännedom om signalorganisationens förmåga att betjäna Din stab eller Ditt förband.

- Rådgör öppen hjärtigt med signalpersonalen och följ deras anvisningar. Det ökar möjligheterna att ge Dig god signalservice. Kom ihåg: signalorganisationen har många skilda krav att tillgodose - inte bara Dina.

2. Uttryck Dig kortfattat!

- Öva Dig att i tal och skrift undvika onödiga ord. Inget sambandssystem har omätlig kapacitet, och fler än Du behöver använda signalmedel.

3. Uttryck Dig entydigt!

- Tydligt och klart uttryckssätt gör mottagaren säker på innebörden av Ditt meddelande. Därigenom undviker Du onödiga och tidsödande frågor och Du förhindrar tveksamhet och irritation.

4. Sänd Dina meddelanden i tid!

- Undvik hög företrädesrätt (t e "il"). Företrädesrätten skall utnyttjas med omdöme och i begränsad omfattning. Används den för mycket blir det inflation i företrädesrätt och den dyrbara tillgången förlorar sitt värde.

5. Kapa topparna!

- Spara inte färdiga meddelanden till dagens eller passets sista minuter. Sänd dem efter hand så undviks onödiga trafiktoppar och stookningar i signaltrafiken.

6. Skriv läsligt, texta gärna

- Vinnlägg Dig alltid om att skriva tydligt. Har Du svårläst handstil, texta eller använd skrivmaskin. Svårtydd skrift ger lätt missförstånd. Tänk på att en vpl telefonist inte har samma utgångsläge som Din rutinerade sekreterare.

7. Stopp! Begränsa hemliga meddelanden till antal och längd!

- Försök att formulera Ditt meddelande i klartext. Överväg annars att sända meddelandet i en öppen och en hemlig del. Kom bara ihåg att Du i öppet meddelande inte får hänvisa till hemligt meddelande.



Den svenska jaktplangruppen i Kongo utförde i ock med flygningen från Sverige till Kongo den längsta ombaseringen med krigsflygplan i flygvapnets historia. Den flugna sträckan uppgick till omkring 11.000 km, dvs ungefär en fjärdedel av jordens omkrets. Landningar gjordes på tretton utländska baser. Flygningen genomfördes planenligt på något mer än fyra dagar.

Chefen för flygvapnet skickade ett telegram till förbandet i vilket han uttalade sitt erkännande för en väl genomförd ombasering. Bilderna är från mellanlandningen i Etiopien. Ovan: J 29:or på Hame flygfält vid Debre Zeit, 50 km söder om Addis Ababa. T h: Överste Sven Lampell tacktalar vid den middag som gavs för det svenska förbandet. T h ses bl a etiopiska flygvapenchefen generalmajor Assefa Ayene och överstelöjtnant Sven-Erik Everstål. Längst ner: Kapten Lars Gunnar Jansson från F 10 tar för sig bland de många rätterna.



8. Ställ inte orealistiska krav

- Svårigheter kan uppstå som medför att Dina meddelanden inte kan sändas på det vanliga sättet. Jaga då inte signalpersonalen utan rätta Dig efter den prioritering av trafiken, som är nödvändig.

9. Använd sambandsmaskineriets alla tangenter

- Signalmedlen är bra och bekväma att använda, men de förringar inte värdet av andra sambandsmedel, t e post eller bud. Långa textsammanhang samt ritningar, tabeller och bilder sänder Du i allmänhet bäst med dem.

10. Viktigast av allt:

- All signaltjänst bygger på samverkan - samverkan genom förtroende. Du samverkar bäst genom att medverka till signaltjänstens anpassning till eller utveckling i takt med de skilda leden i det totala försvarssystemet.



"Sigge" SIGNAL

EN ÅTERBLICK



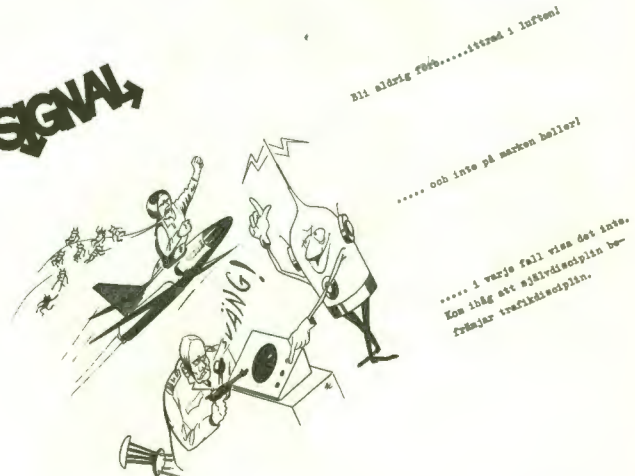
Till min glädje har jag märkt att Ditt sätt att utnyttja sambandsmedlen förbättrats. Kanske det beror på mina kommentarer.

För att ge Dig en chans att bli ännu bättre visar jag mina bilder (som varit införda i tidigare nummer av Flygvapen-nytt) ännu en gång.

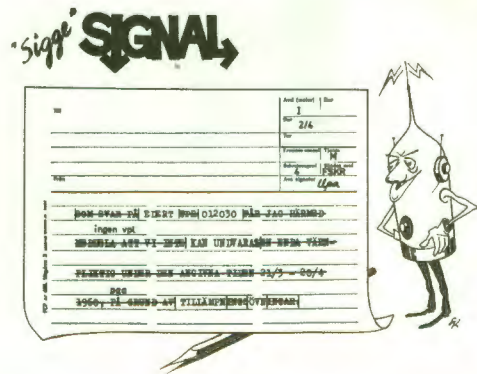
Jag slutar härmed min serie i Flygvapen-nytt, MEN vid behov tänker jag återkomma!



Käro Mitt meddelande skickas till tjänstens början följande dag - Om inte, varför läglighetsmeddelande (M).

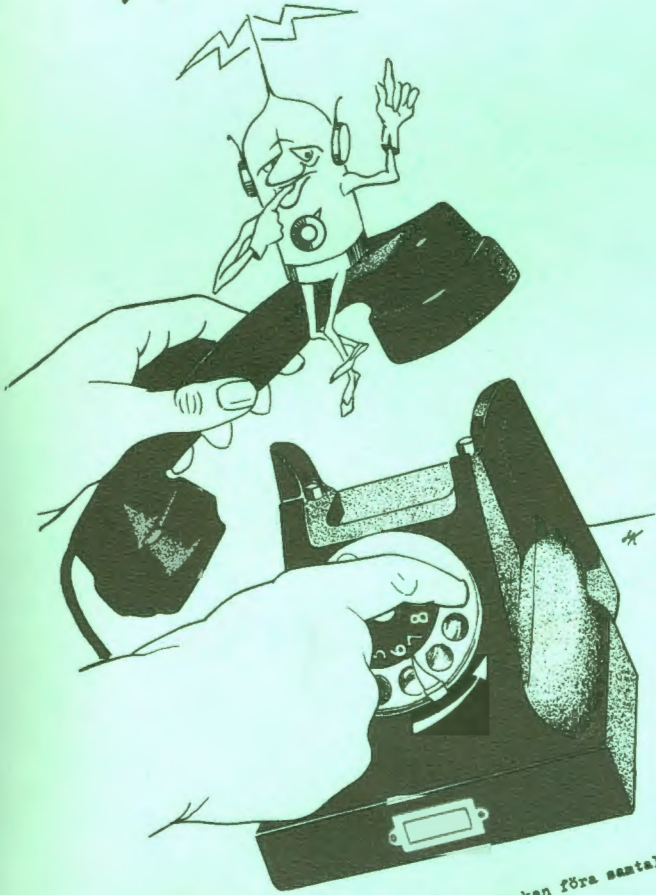


Bli aldrig röd.....itrad i luftom!



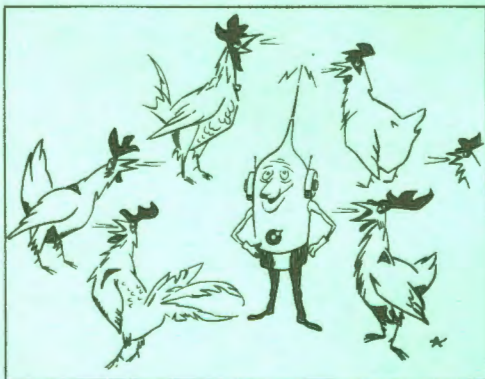
Ja, just det! Skriv kort men begripligt! Tänk på trafikkapaciteten!

"Sigge" SIGNAL



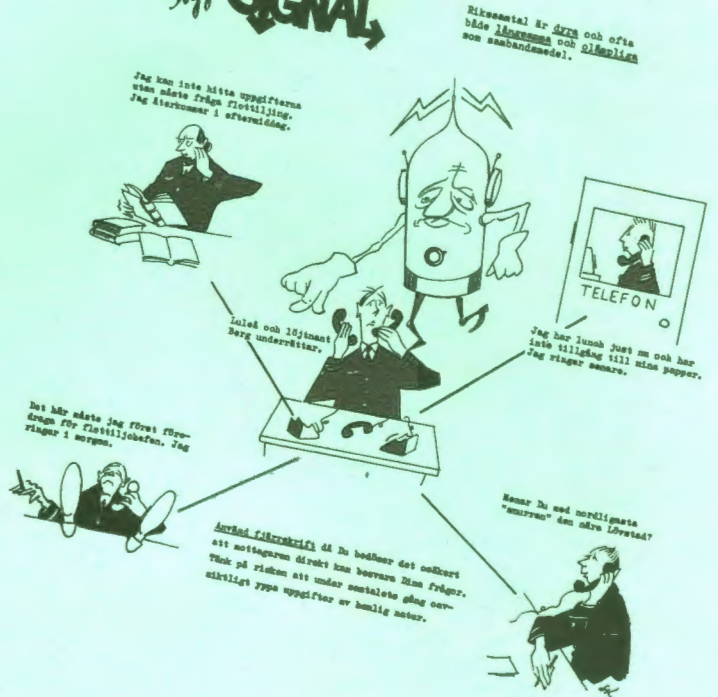
Ett finger kvar i skivan kan föra samtalet åt akogen! Impulserna för siffran, som Du slagit, "går in" när skivan går tillbaka. Har Du kvar fingret påverkar Du impulsgivningen och riskerar att få fel nummer.

"Sigge" SIGNAL



.... om de ändå kunde lyssna före anrop.

"Sigge" SIGNAL



Rikssamtal är ~~dyra~~ och ofta både ~~långsamma~~ och ~~olämpliga~~ som sambandsmedel.

Jag kan inte hitta uppgerternas utan måste fråga flötschefen. Jag återkommer i eftermiddag.

Lola och Ljotant har underretat.

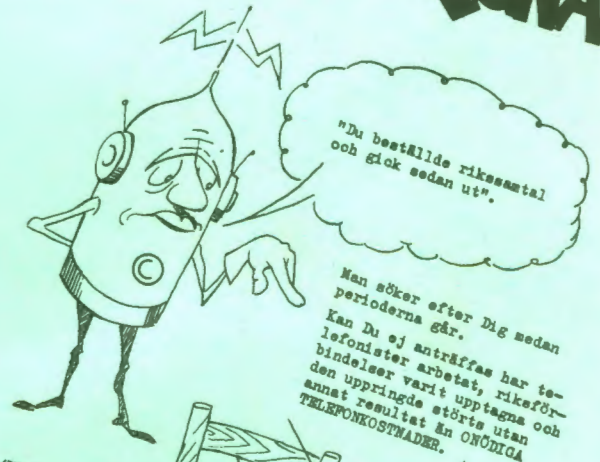
Jag har ju näst just nu och har inte tillräckligt till minn papper. Jag ringer senare.

Det här måste jag förut förut fråga för flötschefen. Jag ringer i morgon.

Är det tillräckligt då Du bedömer det som ett nödsamtal direkt kan bevara Din fråga. Tänk på risken att under samtalen gås oönskade typen uppgifter av hemlig natur.

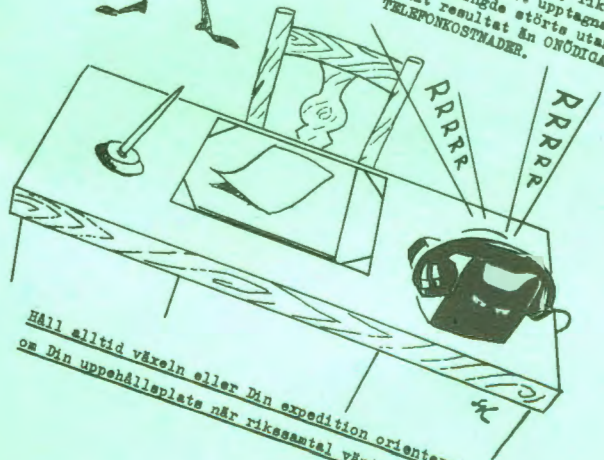
Har Du en nordlig plats "norrav" den nära Lövstad?

"Sigge" SIGNAL



"Du beställde rikssamtal och gick sedan ut".

Man söker efter Dig sedan perioderna går. Kan Du ej anträffas har telefonister arbetat, riksförbindelser varit upptagna och annan uppringning störts utan annat resultat än ONÖDIGA TELEFONKOSTNADER.



Håll alltid växel eller Din expedition orienterad om Din upphållsplats när rikssamtal väntas.

