

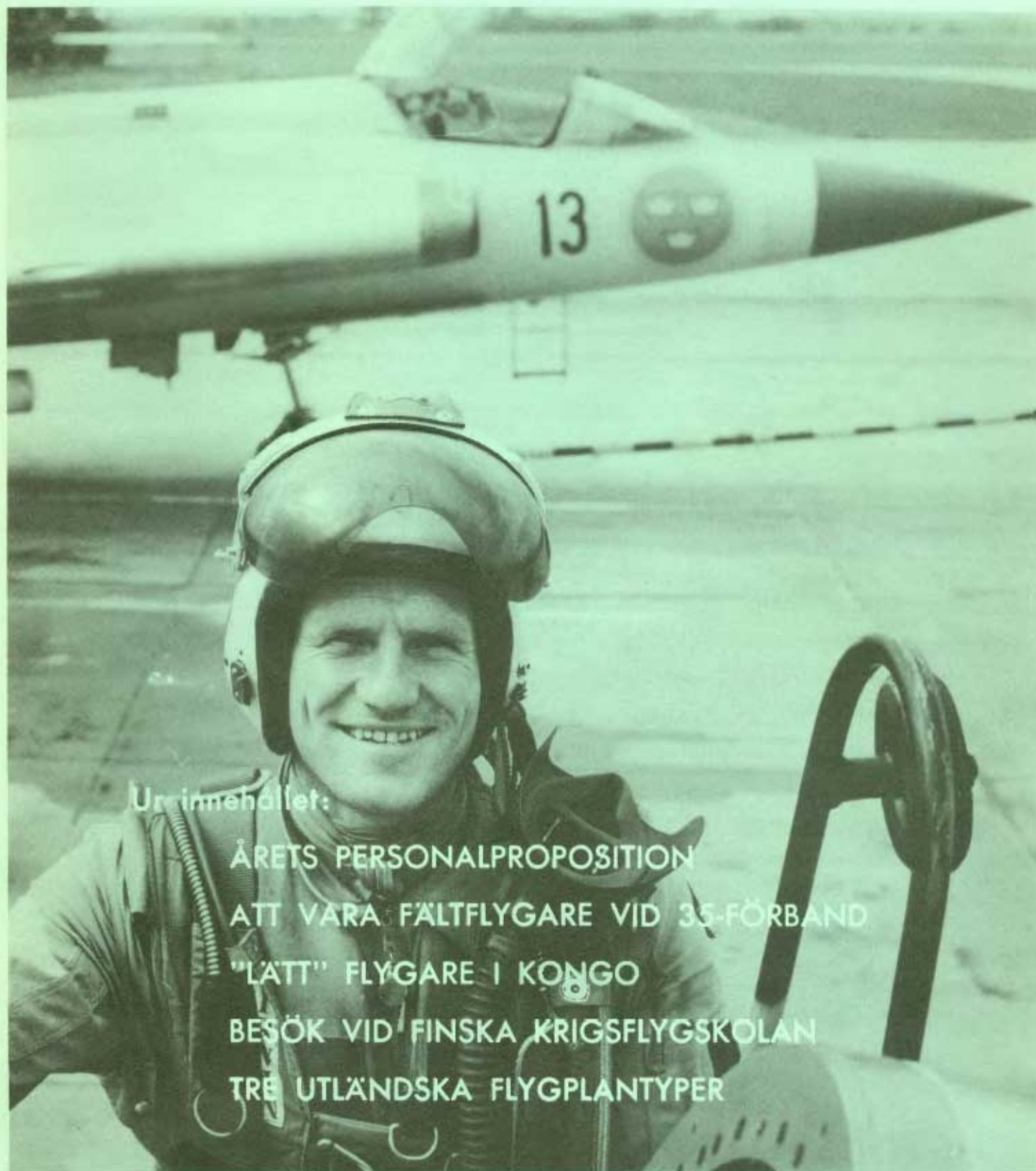
(1962):3

KUNGL. TEKNISKA HÖGSKOLAN
FLYGTEKNISKA INSTITUTIONEN
BIBLIOTEKET

FLYGVAPEN →

NYTT →

Nr 3-1962 →



Uppmärksamhet:

ÅRETS PERSONALPROPOSITION
ATT VARA FÄLTFLYGARE VID 35-FÖRBAND
"LÄTT" FLYGARE I KONGO
BESÖK VID FINSKA KRIGSFlyGSKOLAN
TRE UTLÄNDSKA FLYGPLANTYPER

20. AUG. 1962

FLYGVAPEN

NYTT

Nr 3-1962

innehåller inte mindre än nio artiklar med anknytning till flygverksamhet utomlands. Först och främst berättar två svenska piloter om hur det är att flyga nere i Kongo - dels med J 29, dels med de Havilland Otter. Redaktör Hans G. Andersson från Saab har besökt finska flygvapnets flygskola i Kauhava och redogör för sina intryck därifrån. Dessutom innehåller numret en rapport från flygkadettkolans besök i Österrike och från en examensflygning i Tunisien. I numret presenteras också tre nya flygplantyper - två amerikanska och en engelsk. En fältflygare vid F 13 berättar om tjänsten vid ett 35-förband. Årets personalproposition behandlas utförligt. Dagens fråga berör radarledning och är en allvarlig uppmaning till flygvapnets förare.

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

Flygvapennytt sänds också ut till pressen. I tidningen förekommande artiklar är helt öppna för publicering.

Flygvapennytt

framställs inom Flygledningen (flygstaben, flygförvaltningen, inspektionerna, flygöverläkaren) under medverkan från flygvapnets övriga organ (eskaderstaber, flottiljer, utbildningsanstalter, flygverksamheter mm). 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 införas blott denna signatur i Flygvapennytt i stället för det fullständiga författarnamnet.

Innehållsförteckning

Dagens fråga: Håll uppsikt utåt.....	sid 3
Årets personalproposition.....	sid 4
Att vara fältflygare vid 35-förband.....	sid 6
Kadettkolan flyger utomlands.....	sid 8
Utbildning i finska flygvapnet.....	sid 10
En flygoperation i Kongo.....	sid 13
PV-nytt presenterar: Bristol 188.....	sid 16
"Lätt" flygare i Kongo.....	sid 18
En examensflygning i Tunisien.....	sid 21
Mc Donnell Phantom II.....	sid 22
Northrop T-38.....	sid 23
Bra gjort.....	sid 30
Lite av varje.....	sid 31

ANSVARIG UTFÖRARE
för Flygvapennytt
generalmajor Stig Norén

SAKAT: **GO'BITEN:**



— Just. Ni är flygare. Då förstår jag varför ni dansar fortare än ljudet!

Expressen



HÅLL UPSIKT UTÅT - TROTS RADARN

Under övning i stiganfall med J 32 B under mörker gick ett målflygplan på en mål bana med ett anfallande flygplan vid vardera ändan av målbanan. De anfallande flygplanen leddes av varsin rrjal. När det ena anfallande flygplanet utförde en beordrad kursändring upptäcktes föraren under svängningen det andra anfallande flygplanet rakt fram på samma höjd och på skärande kurs. Tack vare fullmåne och tända lanternor fick förarna ögonkontakt och kunde undvika ett allvarligt kollisions-tillbud.

Orientering om det andra flygplanets läge hade inte lämnats av rrjal, som på sin radarakärm inte såg det andra flygplanet. Rrjal tyckte inte heller ha orienterat varandra om de båda flygplanens läge.

Den mänskliga faktorn torde i det här fallet till största delen vara grunden till det inträffade. Det förtjänar emellertid att påpekas att radar har sina brister och begränsningar om vilka såväl flygande personal som stridsledningspersonal bör vara medveten. Man bör t ex hålla i minnet att de räckviddsdiagram som redovisas för olika radartyper hänföra sig till bestämda arbetsvärden för resp stations teletekniska och mekaniska materiel (rotationshastighet mm). På grund av masker samt reflektioner och brytningar av radarstrålningen blir ej heller täckningsytan cirkulär kring stationen.

Räckvidderna som redovisas är dessutom att hänföra till en viss målyta (en viss flygplantyp, enkelt eller i förband) samt en bestämd upptäckesannolikhet som brukar variera mellan 75 och 90 %. Målytan är ej enbart beroende av flygplantypen utan även av den attityd målet har gentemot radarstationen. Ett flygplan som flyger tvärs en station ger alltså oftast bättre eko än ett som flyger rakt mot den. Ett sådant förhållande kan ha inverkat i det här aktuella fallet.

Ett mått på en radarstations kvalitet är dess upplösningsförmåga i sida avstånd dvs dess förmåga att särskilja närliggande mål. Det kortaste avståndet mellan enheterna för att de skall markeras som särskilda mål variera mellan något hundratals meter och flera kilometer beroende på dels distansen mellan mål och station, dels stationens modernitetsgrad. Avståndet mellan de två flygplanen som uppgivits i det relaterade fallet (någon kilometer) kan mycket väl ha varit för litet för att de skulle ha indikerats som två mål i det läge då förarna fick ögonkontakt.

Målets höjd påverkar som bekant starkt möjligheterna till upptäckt. Därvid är ej enbart det gap i täckningen som uppkommer p g a jordytans krökning aktuellt utan även de fickor i den vertikala täckningen som uppstår genom att den av radarstrålningen som reflekteras mot jordytan ibland förstärker, ibland försvagar den del av strålningen som går "raka spåret". Även detta förhållande kan ha varit för handen i "fallet" då dessa fickor, som kan vara mycket djupa, varierar med bäringen från stationen.

En faktor som i hög grad inverkar på radarräckvidden är vädret. Dels förekommer det nederbörd och tjocka moln ger ekon i vilka ett flygplan lätt drunknar, dels kan atmosfärens skiktning vara sådan att en stor del av radarenergien går fram på låg höjd och ger ekon av fartyg och öar medan flygplan på samma avstånd inte syns. Man får i det här sammanhanget inte heller glömma bort materielens trim. En gammal indikator ger givetvis en något sämre bild än en ny och de olika telekomponenternas arbetspunkter kan ändras mellan den ofta och omsorgsfullt utförda kontrollen, vilket kan medföra en något försämrad presentation.

Det är naturligt att en förare under radarledning koncentrerar sig på sina instrument för att säkert hålla anbefalld höjd och kurs. Mot bakgrunden av detta och andra liknande fall och insikten om att radarn inte ger 100 %-ig säkerhet är det fortfarande att hålla noggrann uppsikt utåt - även om man är radarövervakad eller radarledd.

FLYGVAPNET I ÅRETS PERSONALPROPOSITION

I proposition 1961:109 föreslogs ny organisation av krigsmaktens högsta ledning. I samband därmed uttalade departementschefen att det snarast möjligt borde klarläggas vilka arbetsuppgifter, vilken organisation och vilka personalresurser som borde avses för försvarsgrenestaberna jämte övriga i försvarsgrensledningarna ingående enheter utom försvarsgrensförvaltningarna.

Kungl Maj:t uppdrog våren 1961 åt överbefälhavaren att inkomma med förslag i denna fråga. Överbefälhavaren överlämnade hösten 1961 försvarsgrenschefernas förslag rörande respektive försvarsgrensledningsorganisation. Departementschefen anger att ett genomförande av de ingivna förslagen skulle innebära en väsentlig personalökning, framförallt i flygstaben. Han har därför funnit det nödvändigt att underkasta förslagen en grundlig överarbetning. En sådan pågår inom försvarsdepartementet men den hinner ej färdigställas i sådan tid att förslag kan föreläggas årets riksdag.

ORGANISATION AV STABS- OCH FÖRVALTNINGSTJÄNSTEN VID FLYGVAPNETS FÖRBAND

Organisationsundersökningar av stabs- och förvaltningstjänsten vid flygvapnets förband har sedan 1958 genomförts under medverkan av dåvarande Statens organisationsnämnd. Undersökningarna, som påbörjades vid attackflottiljen F 17, har senare även genomförts av sektorflottiljen F 13 med luftförsvarssektorerna O1 och O 1.

På grundval av organisationsnämndens rapporter över undersökningarna och försöken vid F 17 och F 13 framlade chefen för flygvapnet hösten 1960 förslag om ändrad fredsorganisation vid flygflottiljerna. Förslaget innebar bland annat att vissa förändringar borde vidtas för att skapa klarare ansvars- och lydnadsförhållanden. Sålunda borde den ene av regementsofficerarna företräda flygtjänsten såsom flygchef och den andre mark- (bas-) tjänsten såsom baschef. De flygande divisionerna borde - bland annat för att bättre överensstämmelse skulle vinnas mellan freds- och krigsorganisation - uppdelas så att flygstyrkorna under namn av divisioner underställdes flygchefen, medan markstyrkorna, benämnda kompanier, underställdes baschefen.

Förutom att de båda regementsofficerarna sålunda skulle bli förbandschefer, borde de vara chefer för en flygavdelning respektive en basavdelning i flottiljstaben.

Vad avser sektorflottiljerna innebar chefens för flygvapnet förslag att en stabschef borde tillkomma. Dennes huvuduppgift borde vara att utarbeta planer för sektorns verksamhet samt att i övrigt samordna mobiliserings- och krigsplanläggningsarbetet inom flottiljstaben. Förslaget innebar också att en strilavdelning skulle tillkomma i sektorflottiljstaben. Som avdelningschef tillika chef för strilförbanden avsågs en regementsofficer, strilchefen.

Förslaget till ändrad organisation av stabs- och förvaltningstjänsten vid flottiljerna innefattade personalökningar inom främst strilområdet. Chefens för flygvapnet förslag innebar även att vissa civila tjänster skulle utbytas mot beställningar för militär och civilmilitär personal. Sålunda föreslogs att kasernföreståndarna skulle ersättas med fortifikationsunderofficerare samt att garage- och sjukvårdsförmännen skulle bytas mot rustmästare eller överfurirer.

Departementschefen erinrar om att verksamheten inom flygvapnet undergått stora förändringar sedan 1940-talet, då fredsorganisationen av flygvapnets flottiljer och motsvarande enheter fick sin alltjämt i princip gällande utformning. Det är tillräckligt, anför departementschefen, att härvidlag peka på tillkomsten av en modern stridslednings- och luftbevakningsorganisation. Han anser att det självfallet är angeläget att förbandens organisation snarast möjligt anpassas efter de krav, som de ändrade förhållandena uppställer. Han har funnit att chefens för flygvapnet förslag i allt väsentligt är lämpade att läggas till grund för beslut om fredsorganisationen av flygvapnets flottiljer m fl enheter.

Förslaget innefattar, anger departementschefen, betydande personalökningar. Det bör emellertid beaktas, att de utökningar som föreslås främst hänförs sig till den för strilverksamheten avsedda delen av stabs- och förvaltningsorganisationen, för vilken särskilda personalresurser tidigare - med något undantag - icke avsetts.

Ehuru departementschefen vid granskning av förslagen sökt begränsa personalorganisationens utvidgning så mycket som möjligt, har han konstaterat att några större reduktioner av förslagen icke lämpligen kan göras om önskad effekt skall kunna utvinnas ur organisationen.

Av de förslag, som ej tillstyrkes av departementschefen kan följande nämnas.

Chefen för flygvapnet föreslog att - vid flottiljer som ej är sektorflottiljer - för befattningen som chef för mobiliseringsavdelning skulle avses kapten på stat. Personalregistratorn vid alla mobiliseringsavdelningar borde vara förvaltare. I avvaktan på närmare prövning av frågan om personalredovisningen inom flygvapnet kan koncentreras till färre myndigheter än för närvarande anser sig departementschefen icke böra tillstyrka de föreslagna utbytena vid mobiliseringsavdelningen.

Vid behandlingen av förslaget att inrätta beställningar för föreståndare för bok- och kartförråden erinrar departementschefen om att han föregående år uttalat, att det skulle vara värdefullt om en särskild arbetsgrupp översåg ändringstjänsten i fråga om krigsmaktens publikationer. I avvaktan på resultat som kan framkomma av en dylik översyn är han ej beredd föreslå inrättande av beställningar avsedda för föreståndare för bok- och kartförråd.

Chefens för flygvapnet förslag att avveckla de civila kasernföreståndartjänsterna och i stället införa underofficerare vid fortifikationskåren har departementschefen funnit erforderligt att ytterligare överväga. Något uttalande rörande detta förslag är departementschefen nu icke beredd att göra. För nästa budgetår föreslås ej någon förändring i detta avseende.

Departementschefens förslag till ändrad fredsorganisation vid flygflottiljerna innebär beträffande sektorflottiljer, att beställningar tillkommer för sju stabschefer (två överstelöjtnanter och fem majorer). Dessutom tillkommer tjugoen beställningar för kaptener, fem för löjtnanter samt fyra för fanjunkare och tre för serjeanter.

Med avseende på såväl sektorflottiljer som övriga flottiljer innebär förslaget att arton beställningar för fanjunkare, avsedda för stabsunderofficerare vid stabsavdelningarna, utbytes mot förvaltarbeställningar. För stabsunderoffi-

cer vid intendenturavdelning tillkommer arton beställningar för fanjunkare i utbyte mot underofficerare i arvodesbefattning. För underbefäl tillkommer åttiofem beställningar för överfurirer. Av dessa är arton avsedda för sjukvårdsunderbefäl och arton för chefen för körcentral. För dessa befattningar avses fyra civila tjänster. Utbytet av tjänster mot militära beställningar bör genomföras successivt i mån av inträffande ledighet i de civila tjänsterna.

LUFTVÄRNSROBOTFÖRBAND TILL BARKARBY FLYGDEPÅ

Efter framställning från flygförvaltningen lämnade Kungl Maj:t 1961 bemyndigande för anskaffning av luftvärnsrobot Bloodhound II. I anslutning härtill uppdrogs åt överbefälhavaren att inkomma med förslag till robotförbandens fördelning i fred mellan olika förband inom krigsmakten.

I december 1961 insände överbefälhavaren med eget yttrande ett av chefen för flygvapnet framlagt förslag till lokalisering i fred av de första två robotdivisionerna. Överbefälhavaren framhöll att det av operativa skäl är lämpligt att gruppera minst två divisioner av Bloodhound II-typ i Östra Mellansverige. Chefen för flygvapnet anmälde i sitt förslag att han lätit undersöka möjligheterna att i fred förlägga robotdivisioner till flottiljerna inom detta område. Undersökningen visade att två robotdivisioner och en robotverkstad kan förläggas inom F 8 etablissement utan större om- och nybyggnadsarbeten. Överbefälhavaren, som anförde att Barkarby från operativa synpunkter är en lämplig fredsförlägningsplats, föreslog att två robotdivisioner och en robotverkstad skulle förläggas till F 8.

Chefens för flygvapnet undersökning visade att särskilda byggnader för tankningsstationer, laddningsstationer och ammunitionsförråd måste uppföras för att bereda personalen erforderligt skydd. Härutöver erfordras anordningar för uppställningsplatser för robotlavetter samt nybyggnad av vägar. De sammanlagda kostanderna bedömes till 1,15 mkr.

Departementschefen erinrar om att han redan tidigare uttalat tanken att till F 8 lokalisera bland annat luftvärnsrobotförband. Den framlagda utredningen visar, anser departements-

ATT VARA FÄLTFLYGARE VID 35-FÖRBAND

FÄLTFLYGARE B ADOLFSSON BERÄTTAR OM
HUR DET ÄR ATT FLYGA J 35 VID F 13
- FLYGVAPNETS FÖRSTA DRAKENFÖRBAND.



Start och flygning i mörker - två gånger i veckan.

Min bekantskap med flygplan 35 blev och är ett väldigt steg framåt. Jag har ännu så länge enbart flugit A-versionen men redan den uppvisar prestanda avancerad teknisk utrustning och vida överlägsen gamla 29:an.

Först en kort beskrivning av flygplan J 35A. Det är ett ensitsigt enmotorigt jaktflygplan, utrustat med sikte 6 B och spanings- och siktesradar PS-02, i fortsättningen kallad egenradar. Beväpningen utgörs av två eller fyra jaktrobotar 324 (Sidewinder) och två 30mm akan. Vid attackuppdrag byts robotarna ut mot arak.

Motorn är av typ RM 6 B och försedd med en ekk av svensk konstruktion. Dragkraften är utan ekk 4890 kp och med ekk 6520 kp. Dragkraften bör ses mot flygplanets vikt, som i starten ligger på

omkring 9 ton och i landningen på c:a 7 ton.

Kabinen är utrustad med en klimatläggning så att föraren kan erhålla den temperatur han önskar.

ANNORLUNDA FORM

Flygplanets form och utseende avviker ju helt från tidigare svenska flygplan. Höjd- och skevroder är sammankopplade till så kallade vingroder. Vingytan är 50 m^2 och spännvidden är 9,42 m. Styrorganen är de gängse men överföringen till rodren sker med 100 % servo. Av säkerhets skull har därför flygplanet två från varandra skilda hydraulsystem där båda systemen påverkar rodren. På så vis kan man - om det ena systemet skulle gå ur - flyga flygplanet med det andra. Dessutom finns det en vindmilla som vid nödlägen fäller ut under flygplanet och drivs av fartvinden. Denna vindmilla driver i sin tur en hydraulpump och en nödgenerator, vilken på så sätt hjälper föraren hem.

En annan nyhet är bromsärmen som kan utnyttjas vid landning i farter upp till 300 km/t. I den dagliga flygrutinen används den inte, såvida inte underlaget är extremt halt eller i övrigt då det föreligger önskemål om korta bromssträckor, ex vid uppvisningsflygning. I övrigt skall den användas vid eventuell nödlandning.

GEMENSAM GENOMGÅNG

Varje morgon kl 0800 samlas samtlig flygande



Divisionens förare framför en av 35:orna.

personal - plus trafikledare, meteorolog och sådana som kan ha beröring med övningarna - till en gemensam genomgång av dagens flygverksamhet.

Meteorologen redogör för vädret, trafikledaren orienterar om teleutrustning, fält- och banbekaffenhet samt eventuella ändringar eller meddelanden som kan beröra flygtjänsten.

Flygchefen reglerar och beordrar därefter dagens flygningar och divisionschefen orienterar om övningar som skall utföras av resp divisioner.

Eftersom flygtjänsten som regel inte börjar förrän omkring kl 0930 finns det alltså tid för kortare genomgångar av olika slag, ex flygplanigenkänning, materiellära, säkerhetsmateriel-tjänst, SFI, vapenlära o s v.

Kl 0900 är det samling på divisionen där divisionschefen har ordergivning för dagens övningar. Som regel måste han gå igenom såväl förmiddagens övningar som eftermiddagens, ty flygplanen har så korta klargöringstider att det inte blir tid till några större genomgångar mellan flygpasset. Dessutom måste flygtjänsten komma igång tidigt efter lunch så att markpersonalen kan överta flygplanet vid fyratiden för att hinna med översynen. På så sätt kan flygplanet utnyttjas sex pass per dag och ibland mera beroende på övningarnas art.

MYCKET TAKTIK

Den tekniska utrustningen och flygplanets goda prestanda ger oändliga möjligheter till variationer i övningarna. För att utnyttja flygplanet taktiskt rätt, krävs det mycket större flygskicklighet och kunnande än förut. Övningarna i

J 35 har en helt ny karaktär - t ex flygning med hjälp av egenradar, flygning och även skjutning med robot eller flygning med höga farter upp till minst en och en halv gånger ljudfarten.

Det förekommer även flygövningar av den gängse typen såsom avancerad flygning, instrumentflygning och slinglandningar, förbandsflygning och navigeringsflygning. De taktiska övningarna med egenradar och rb 324 upptar emellertid största flygtiden.

K-ANFALL I MACH 0,9

Men åter till den normala flygdagen.

Divisionsadjutanten har just angivit flygprogrammet på svarta tavlan och det är klart för divisionschefens ordergivning. Dagens övningar omfattar slinglandning (Barbrolandning) och K-anfall mot mål på 14 km höjd och fart mer än Mach 0,9.

Slinglandningen med hjälp av DME och glidbaneinstrument (förenklad ILS) medger betydligt större precision än navfyrlandning med gamla 29:an. I dag sker inflygningen dessutom med hjälp av PAR. Detta innebär verklig precisionsflygning. Från 10 km och 500 m höjd påbörjas standardplané där jag på glidbaneinstrumentet kan följa min glidbana i förhållande till en ideal planébana och min kurs mot sättpunkten. Vid K-anfall gäller det att utnyttja flygplanets resurser. För denna övning sitter jag i högsta beredskap i banänden. Till flygplanet är anslutet ett kraftaggregat (kragg) som ger växelström och ett startaggregat (stagg) som ger likström till motorstarten samt slinga till TL som vida-

Forts på sid 28



KADETTSKOLAN FLYGER UTOMLANDS

F 20:s utlandsflygning gick i år till Österrike. Starten fick uppskjutas en och en halv dag på grund av dåligt flygväder, och endast transportflygplanen - fyra Tp 79 - kom iväg programenligt onsdagen den 9 maj.

Vädret bättre sig något under torsdagen, och på eftermiddagen kunde vi starta med tjugofyra J 29F mot Schleswig i norra Tyskland. Över Schleswig låg ett molntäcke från knappa 200 m upp till 8000 m. Många "Say again, please" hördes på olika frekvenser innan sista roten tog mark efter två timmars flygtid.

Första dagens slutmål var den holländska basen Gilse-Rijen ca fem mil sydost om Rotterdam. Över Gilse-Rijen kunde vi vid sju-tiden på kvällen planera genom resans första molnugg. Övrig radiotrafik hade tystnat för dagen, och de kadetter, som ledde divisionerna kunde i lugn och ro tyda den kvinnliga (!) trafikledarens landningsinstruktioner.

I Holland hade vi bara tid till mat och sömn. Man hade bl a planerat en sight-seeing, men flottiljchefen berättade i stället om sitt lands sevärdheter i samband med en ljusbildsföreläsning. Sålunda kunde vi direkt från middagsbordet bese Hollands vackra tulpanodlingar.

FRAMME I WIEN

På fredagsförmiddagen gick routen genom ett område med Europas kanske intensivaste flygtrafik: via Köln och Frankfurt till tyska flygvapnets bas Fürstenfeldtbruck invid München. Hela flygningen gick över moln. Sträckan var om inte svårnavigerad så dock arbetsam för divisionscheferna innan alla anmälningsplikter var fullgjorda.

Efter kort uppehåll för lunch styrde vi rakt ostlig kurs. Titthål fanns nu i molntäcket, och från Lins kunde vi följa Donau ända fram till Wien.

Kadettskolans flygrut



Vi landade på Wiens civila flygplats Schwechat, som huvudsakligen tycktes trafikeras av Caravelle, Metropolitan och Il-14. J 29 var också en vanlig syn på basen, eftersom de från Sverige inköpta flygplanen opererar därifrån i väntan på att flygvapnets egen bas skall bli färdig.

Nedan vi väntade på att det sista transportflygplanet skulle landa, bekantade vi oss med våra värdar, av vilka flera talade någon svenska efter utbildningstiden i Sverige. Vi hälsades hjärtligt välkomna vid en kort ceremoni, och därefter vidtog "Fahrt in die vorgesehnen Hotels".

Guiderna tog mycket väl hand om oss från första stund, och redan färden in till staden blev en lektion i Wiens senare historia. Vi hade landat just på den plats, där turkarna 1683 belägrade Wien, och innan turen var slut, hade bussarna passerat många platser, som minner om striderna i staden 1945.

SVENSK SÅNGSUCCÉ

Lördagen inleddes med ett besök på arméhistoriska museet, där man finner mängder av minnen

från den tid, då Österrike var en stor militär-
makt.

Chefen för de Österrikiska Luftstridskrafterna,
Generalmajor Lube, presiderade vid lunchen på
restaurant Kahlenberg - ett känt utflyktsmål
på Wienerwalds sluttning. Kadetternas sångkör
gjorde stor lycka med "Wien, du Stadt meiner
Träume", inövad speciellt för tillfället.

Vi besökte barockpalatset Belvedere, där det
Österrikiska statsfördraget undertecknades
1955, och innan lördagen var slut, hade vi ock-
så hunnit vandra igenom Habsburgarnas vackra
sommarr residens Schönbrunn.

Söndagsförmiddagen bjöd på en uppvisning av
Spanska Ridkolan. Ryttarna satt som limmade i
sadelarna, och många kadetter påstod med be-
stämdhet, att de också var det. Det vi såg, var
den ridkonst som en gång infördes till Wien av
Ludvig XIII:s ridlärare.

Återstoden av besöket kunde vi tillbringa på
egen hand med resultat, att alla blev relativt
väl hemmastadda dels i innerstaden och dels i
tyska språket. Efter tre dagar var alla beredda
att instämma med turistbroschyren: Wien bedeu-
tet Atmosphäre, geistiges Klima, Poesie und
beschwingte Lebensmelodie.

Avfärden från Wien blev liksom ankomsten en dag
försenad. Tisdagen den 15 maj tillbringades på
Schwechat i beredskap för flygning till Wies-
baden i Tyskland. Landningsprognosen gav dock

inget hopp, och föret på onsdagsmorgonen kunde
Wien önska oss "glück ab - gut land".

Välgångsönsknungen var på sin plats. De begrän-
sade möjligheterna att utnyttja olika radiofre-
kvenser gjorde, att landningen i Wiesbaden fick
utföras på en allmän NATO-frekvens.

INHIBERAT ENGLANDSBESÖK

De stora baserna Rhen-Main och Wiesbaden ligger
nära varandra med rigorös trafikdirigering som
följd även i klart väder, och landningsproce-
duren blev en prövning för de kadetter, som för
första gången upplevde kontinentens radiodisci-
plin, eller rättare bristen på sådan. Frank-
furt Approach Control som ledde vår landning,
tyckte nog vi reagerade lite ovant för beskedet
att vänta över fyren Charlie och avvakta plan-
tillstånd om tio minuter - - - - En svensk
jetföregångare är inte beredd på sådant efter en
flygning på 640 km.

Till slut stod i alla fall samtliga J 29 på
marken, prydligt uppställda och förbluffande
små i jämförelse med alla Skymasters, Globe-
masters och Hercules som trafikerade Wiesbaden
Air base i en aldrig sinande ström.

Eftermiddagsprogrammet avsåg flygning via Hol-
land till Manston vid engelska kanalkusten och
därifrån buss till London. Över England låg en
varmfront, och väderprognosen angav landnings-

Forts på sid 30



Major Bleckl hälsar de svenska flygkadetterna välkomna till Österrike och Wien



Utbildningen — tyngdpunkten i finska flygvapnet

REDAKTÖR HANS G. ANDERSSON, SAAB, BERÄTTAR OM ETT BESÖK VID FINSKA KRIGSFlygskolan I KAUHAVA.

Finlands förevarar lider fortfarande svårt av sviterna från efterkrigsårens hårda ekonomiska klimat och stora krigsakadestånd. Under de senaste åren har emellertid försök gjorts att tekniskt rusta upp försvaret, och vissa nyan-skaffningar har också genomförts för bl a flygvapnet. Bristen på medel har dock hittills förhindrat anskaffning av moderna krigsflygplan — idag finns endast ett dussin halvmoderna jaktflygplan — och detta har i stort sett tvingat flygvapnet att använda tillgängliga medel för att säkerställa den grundläggande och fortsatta flygutbildningen.

Det finska flygvapnet har alltid lagt stor vikt vid att hålla en hög standard på flygutbildningen, och värdet härav framstod klart under krigsåren, då den flygande personalens utbildningsstandard fick uppväga bristen i materielens modernitet och kvantitet. Den militära flygutbildningen i Finland är sedan 1929 förlagd till Kauhava i Syd-Österbotten men utbildningen av militärflygare påbörjades i Finland redan 1918 i Åbo med hjälp av utländska instruktörer. Redan samma år flyttades flygutbildningen till Sandhamn vid Helsingfors. Flygfältet i Sandhamn var emellertid föga tillfredsställande, och redan 1925 fattades beslut

om byggande av en ny flygskola i Kauhava, och hösten 1929 kunde den första kadettkursen börja sin utbildning på den nya skolan. Praktiska bomb- och skjutövningar bedrevs under denna tid på ett litet flygfält vid Gamla Karleby.

10 OLIKA TYPER AV SKOLFLYGPLAN:

1932-37 ägde en vidareutbyggnad av anläggningarna på Kauhava rum, och 1938 begåvades Kauhava med namnet luftkrigsskola. Vinterkrigets utbrott ställde givetvis försvaret i allmänhet och flygvapnet i synnerhet inför oerhörda svårigheter. Trots bristen på flygmateriel och lärarpersonal igångsattes ett mycket omfattande utbildningsprogram för såväl reservflygare som nya elever. Omskolningen av reservflygarna tog cirka fyra månader i anspråk, varav två månader grundläggande och två månader taktisk utbildning.

1939 hade Kauhavaskolan en mycket heterogen samling skolflygplan. För grundläggande utbildning användes inte mindre än fyra olika typer, nämligen tjeckiska Smolik (licensbyggda på Statens flygmaskinsfabrik i Tammerfors), tyska Stieglitz, finska Viima samt ävenledes finska Tuisku. Den fortsatta utbildningen bedrevs

1939-40 på engelska Bristol Bulldog, svenska Jaktfalk, engelska Gloster Gauntlet samt finska Pyy. Totalt förfogade skolan vid denna tid över 72 skolflygplan. Eleverna flög i genomsnitt 4-5 olika flygplantyper på lika många månader och fick på det sättet en ganska god erfarenhet, även om den rikhaltiga typfloran inte bara hade fördelar med sig.

Trots den hets som kriget medförde, förmådde finska flygvapnet hålla utbildningen på en relativt hög nivå, och eleverna hann i genomsnitt med cirka 140 flygtimmar, innan de skickades vidare först till kompletteringsförbanden och sedan till de stridande förbanden för fortsatt utbildning och stridsinsats. Totalt utbildades vid Kauhava under kriget inte mindre än 900 förare, 100 flyginstruktörer, 240 spannare och 100 flygskyttar och telegrafister. Flygverksamheten var synnerligen intensiv, och när utbildningen var som mest hektisk, bedrevs flygutbildning förutom på Kauhavafältet på tre andra flygfält i närheten, nämligen Lestijärvi, Laagalampi och Mäntijärvi. Den kan i detta sammanhang förtjäna nämnas, att för att i någon mån uppväga bristen på praktisk utbildning i taktiskt hänseende avslutades varje förarkurs med specialistföredrag om aktuella problem.



Ovan: Den finske flygeleven får lära sig flygningens grunder under 85 timmar i Saab Safir. Nedan: Kauhava skolan tränar förbandsflygning.



Dessa lägde rum i allmänhet i kompletterings- och stridsförbanden. Det var i regel divisionschefer från de stridande förbanden som orienterade om krigsflygplanens egenskaper, och som även gav andra aktuella taktiska tips. Även i stridsförbanden fortsatte de unga förarnas taktiska utbildning och typskolning och de tilldelades till en början lättare och så småningom mera krävande stridsuppgifter efterhand som deras kunnande växte.

71 FÖRARE STUPADE UNDER VINTERKRIGET

Krig innebär alltid förluster och enbart under vinterkriget stupade 71 förare under utbildning och strid. Trots att finska flygvapnet i hög grad led brist på moderna flygplan, bidrog den goda utbildningen till att förlusterna trots allt kunde begränsas samtidigt som fiendens förluster var betydande. Under fortsättningskriget 1941-44 sköt finska flygvapnet ner 1.627 fiendliga flygplan mot en förlust av 536 egna, varav endast 209 under krigsföretag. Förlusterna av flygande personal uppgick till ca 400 officerare och underofficerare.

Efter kriget reorganiserades flygskolan, och denna organisation gäller i stort sett fortfarande. Kauhava skolan kallas idag officiellt Luftkrigsskolan, och här ingår förutom flygskolan den tekniska skolan, vilken år 1945 fick sin nuvarande organisation. Flygutbildningen på Kauhava försvårades länge av flygfältets dåliga kondition vår och höst, och minst två gånger per år var fältet obrukbart. 1955 fick man dock pengar till en 2 km lång betongbana, men på grund av dräneringsproblemen i förening med medelbrist blev den nuvarande betongbanan inte fullt färdig förrän 1960. Luftkrigsskolan är idag under skolchefen, överste Reino Turkki, organiserad med en stab, en flygskola, vars chef är major Erkki Penttilä, en teknisk skola under major Alfred Wan och ett stabakompani under löjtnant M. Peltomaa, som svarar för den militära utbildningen av värnpliktiga.

ALL FLYGANDE PERSONAL FRÅN VÄRNPLIKTIGA

Rekryteringen av den flygande personalen är upplagd efter helt andra linjer än i Sverige. Sålunda sker all uttagning av flygande personal såväl reservofficersaspiranter som underofficerare, från de värnpliktiga, och vad reservofficer-



Efter 85 timmar i Saab Safir flyger de finska flyg-levverna Fouga Magister i 150 timmar, Vampire Trainer i 30 timmar och Folland Gnat i 86 timmar. Efter sammanlagt cirka 350 flygtimmar är de färdiga att krigsplaceras.



Ordergivning före start från Kauhava.

cersaspiranterna beträffar, tas årligen omkring 60 av 600 sökande ut. Aspiranternas flygutbildning börjar efter en månads grundläggande militärutbildning.

Under de 11 månader värnplikttjänstgöringen varar, flyger aspiranterna cirka 85 timmar i Saab Safir, och detta gäller all förarpersonal. För närvarande har man börjat införa det franska jetkolflygplanet Fouga Magister i utbildningsprogrammet, och avsikten är på längre sikt att eleverna på Kauhava skall flyga Saab Safir och Fouga Magister ungefär lika mycket. Den utbildningsplan som det finska flygvapnet idag följer, omfattar förutom 85 timmar i Safir, 150 timmar i Fouga Magister, 30 timmar i Vampire Trainer samt 86 timmar i Folland Gnat. Detta innebär, att förarna i stort sett är krigsplaceringsbara efter cirka 350 flygtimmar.

Det kan möjligen synas anmärkningsvärt, att man inte går direkt från Fouga Magister till Gnat men skillnaden i flygegenskaper mellan de båda flygplantyperna är så stor, att man av flygsäkerhetsskäl inte ännu velat ta detta steg.

Reservofficerskursen omfattar givetvis en hel mängd teoretisk undervisning, bl a studeras en rad rent militära ämnen, och dessutom en del speciella ämnen, bl a studeras arméns och flygvapnets uppgifter i försvaret.

Efter genomgången utbildning som värnpliktig reservofficer erbjuds i regel vederbörande anställning som officer å stat, och därefter följer olika fortsättningskurser, kadettkurs, löj- löjtnantskurs och kaptenskurs.

50-60 FLYGARE OCH 200 MEKANIKER PER ÅR

Kauhava skolan förfogar idag över mellan 15 - 20 Safirflygplan och betydligt färre Magisterplan. Avsikten är dock att antalet Magisterflygplan efter hand skall ökas till samma antal som Safir. Med denna flygplanpark utbildas i genomsnitt 50-60 förare per år. Förutom flygutbildningen grundutbildas vid Kauhava som tidigare nämnts det finska flygvapnets samtliga mekaniker, såväl flygplan- som elektro- och vapenmekaniker. Denna tekniska skola är ganska omfattande och svarar för närvarande för utbildning av omkring 200 hjälpmekaniker per år, vilka utbildas i tre omgångar.

Efter cirka 2½ månads grundläggande militärutbildning följer hjälpmekanikerutbildning i ca 3½ månad. Därefter skickas de värnpliktiga hjälpmekanikerna till flotttilj för återstående fem månader av deras tjänstgöringstid. Om någon vill fortsätta utbildningen efter värnplikten kan han bli anställd som sergeant. Vederbörande skickas då tillbaka till Kauhava och får genomgå en 11 månaders grundkurs för flygmekaniker på olika flygplantyper liksom även viss teoretisk utbildning, främst matematik. Efter genomgången grundkurs utnämns vederbörande till chefmekaniker med sergeants och senare översergeants grad. Efter denna utbildning är vederbörande ansvarig mekaniker för ett flygplan.

Närand utbildning får anses obligatorisk för fast anställd personal. Önskar vederbörande förkovra sig ytterligare ansöker han om att få

En flygoperation i Kongo

KAPTEN H NANNESON BERÄTTAR OM ETT SPANINGSUPPDRAG SOM INTE BLEV AV.

Den 26 februari satt vi på Fighter OPS i Kamina och hade just planlagt en resa till Elisabethville nästföljande dag, för att innan vi åkte tillbaka till Sverige studera verkan av våra anfall under operationerna. Vi fick då över vår direkta radiotelefonförbindelse med högkvarteret i Leopoldville en order, att vi skulle förbereda ombasering med en rote 29:or till Albertville nästa morgon. Detta innebar inga större problem. CFP var disponibel. "Charlie Fox Fox" eller Foxen" är den C 46:a, som står till vårt förfogande, främst för flygräddningstjänsten. Den har en Saramottagare inmonterad. Det har blivit ett legendariakt flygplan i Kongo p g a sin sörkernsödländning i Angola och genom alla de skiftande uppdrag som "Foxen" gjort i Fighters tjänst.

Bakgrunden till ordern var att det katangesiska gendarmeriet vid Kapona, som ligger 140 km söder om Albertville, beskjutit en FN-helikopter. Det var nu avsikten att området skulle utspanas från en DC 3 eller helikopter, varvid roten skulle ligga över och skydda.

Kl 1400 fick vi verkställighetsorder och Foxen lastades. 29:orna skulle starta i gryningen 0600 och Foxen en timma tidigare och på det sättet vara i Albertville en knapp halvtimme

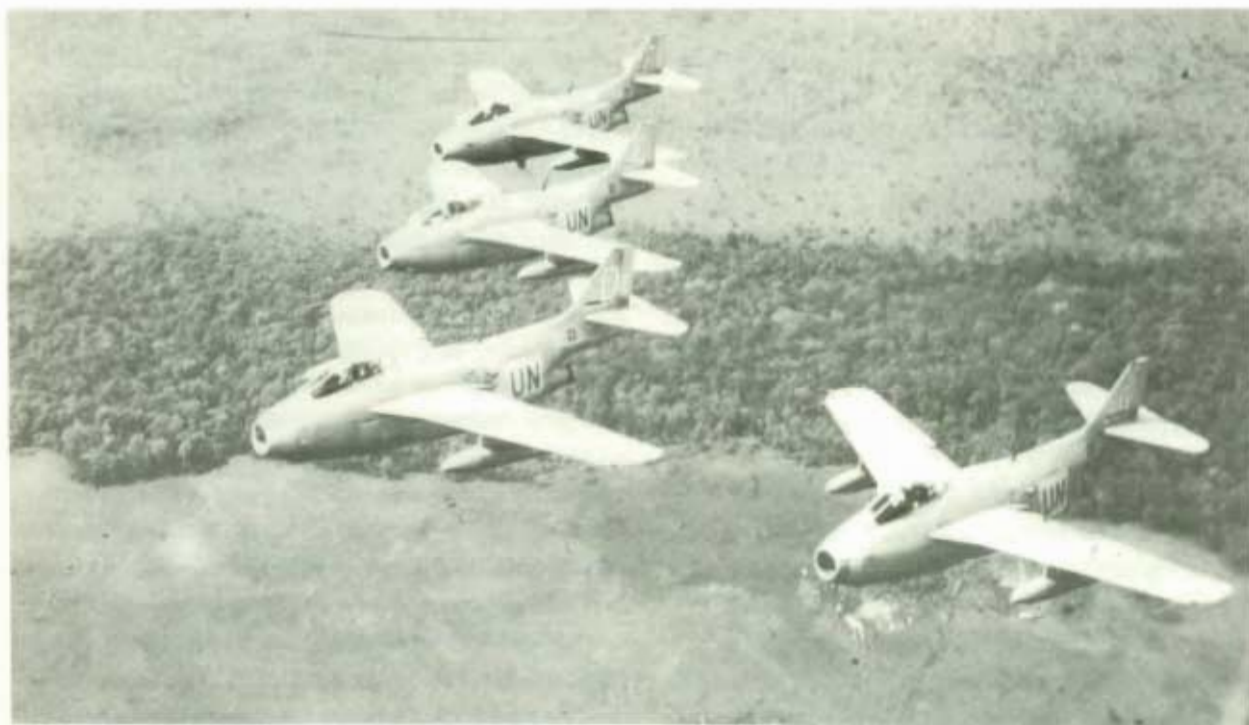
före jaktflygplanen. På kvällen fick vi emellertid meddelande att hela operationen skulle senareläggas 24 timmar. Anledningen härtill var att den ansvarige chefen i Albertville (en indisk överste) var i Kamina i en konferens tillsammans med Force Commandern.

Nästföljande dag fick vi på egen begäran tillstånd från Leo att ombasera under eftermiddagen för att vara klara att utföra missionen direkt morgonen därpå.

START MOT ALBERTVILLE

CFP startade 1200, och 29:orna 1300 med fältflygare "Skräcken" Olsson och mig vid spakarna. Vi hade fulla fälltankar, full akanlast och åtta 7,5 cm raketer per flygplan. Som vanligt, när vi är tungt lastade, blev det lång rullsträcka - ca 2100 m. Kamina ligger 1100 m över havet, vilket har stor inverkan på rullsträckan. De gånger under katangaoperationerna, som vi tog åtta 15 cm raketer, kunde rullsträckan bli upp till 2400 m och det kunde bli rätt så spännande trots Kaminas 2800 m långa banor. Vi lätade och svängde upp på 55° mot Albertville. Flygplanen steg sakligt. Den i all sin grönhet ödsliga kongomarken förevann för oss, när vi gick igenom ett molntäcke. En stund efter att

En grupp svenska J 29 på väg över den kongolesiska djungeln under ett uppdrag för FN.



vi hade kommit upp på förflyttningshöjden 8000 m, fick vi i en glugg se Manono nere till höger.

Vi hade ca 200 kilometer kvar när vi fick in fyren i Albertville. Den på franskespråkiga brytande trafikledaren gav oss klart att sjunka och vi svepte snart in över flygfältet i en låg överflygning med högsta fart. Man bad om det, man väntade det av oss! Vi skulle bli de första jetflygplan, som landade på Albertville. Banan är kort - 1750 meter och ligger på 800 meter över havet, så vi tog ner farten så lågt vi vågade före banändan. Upp på steget - inga problem, banan räckte bra till för landning.

Här vi klev ur möttes vi av ett stort uppdåd människor av olika slag. Där var malayasoldater, som bevakar fältet, indiska soldater från bataljonen i staden, kongoleser, som bara fanns där samt svenskar, norra och danskar från air detachmentet och movement control.

NEJ TILL MASKERINGSNÄT

Ett par minuter efter landningen kom en indisk kapten fram och anmälde sig. Han var chef för det ACT (Air Contact Team), som skulle hålla en orderlinje öppen åt mig till HQ i Leo via Kamina. Sträckan Leopoldville - Albertville är 1600 kilometer. Han hade kommit med sitt team någon timma tidigare från Elisabethville och innan jag hunnit skaka hand med honom, hade han framställt ett tiotal frågor, som jag bad att få besvara en halvtimme senare.

Några förberedelser av större omfattning var inte gjorda för oss. Det hade vi heller inte väntat. Det blev en stunds ordnande med lån av fordon, tankningsarrangemang m m, men efter ett par timmar stod de båda 29:orna i var sin ända på ett litet korsande stråk med fälltankarna avtagna, laddade och klara för aktion samt bevakade av två malayasoldater. Rullströcken i starten skulle trots de avtagna fälltankarna bli ca 1400 m enligt diagrammet. Robusta indiska maskeringsnät avböjdes, då vi gärna ville ha kvar pitotrör och radiomaster.

Tillsammans med ACT-kaptenen for jag in till indiska bataljonens HQ för att föröka få lite mera underlag för morgondagens operation. Resultatet blev att stabschefen blev störd i sin siesta. Några upplysningar fick jag inte, men vi bestämde att träffas nästa dag kl 0830. Översten

som jag skulle samarbeta med, väntades åter på följande dag vid middagstid.

Så ner till staden och hotellet. Ågaren är känd för att inte vara speciellt förtjust i FN och vi fick också vänta halvannan timma innan vi äntligen fick de rum som var beställda åt oss.

Vi som var instängda i Kamina och därför inte kunde gå på restauranger hade glatt oss åt att få spendera några hundra franc på en riktigt god middag i trevlig miljö. Vi blev därför så mycket mer besvikna, när vi fick veta att det rådde brist på mat i Albertville och att vi inte kunde få något mål över huvud taget. Vi hade ätit en lätt lunch vid elvatiden och nu på kvällen var vi rätt sugna. Matfrågan löstes emellertid genom att major Appelquist, chef för air detachmentet, tog oss med till svenska bataljonens nyupprättade leavecenter. Där hade man invigningsfest. Vi blev mycket väl omhändertagna, förplånades rikligt och fick vara med om en trevlig underhållning. Mot slutet av denna uppträdde fem kongolesier, som i ett par timmars tid fascinerade oss med sin rytmiska, flerstämmiga sång ackompanjerad av skickligt trummande.

KONGOLESERNAS HÖGKVARTER

Nästa dag infann jag mig i god tid på bataljonens högkvarteret, där jag fick en del upplysningar om truppernas lägen och om Kaponas. Tre dagar tidigare hade jag besökt Luluabourg och såg då att man flög in mycket ANC-trupp (Armée National Congolese) därifrån till Albertville. Jag talade därför om att jag tänkte besöka ANC-högkvarteret. Indierna avrådde mig därifrån, men eftersom jag på sätt och vis skulle samarbeta med ANC stod jag på mig och fick så en indisk major med mig, som brukade vara kontaktman.

ANC-högkvarteret visade sig vara ett enda rum utan kartor, skrivbord, arbetande adjutanter och liknande, som man är van att möta i ett högkvarter. Chefen, en major, tog fram en karta ur en låda och redogjorde för var hans grupper stod. Det gjordes klart och tydligt, men när man vet, att de inte förfogar över några signalmedel, så måste man ta det hela med en nypa salt. Det var emellertid intressant att ha fått besöka ett ANC-högkvarter och dessutom hade jag fått de viktiga upplysningarna att det inte fanns någon ANC-trupp i närheten av Kaponas samt



En FN-29:a under Charlie Fox Fox skyddande vinge. SE-CFF ombesörjde räddningstjänsten i Kongo och var bland annat utrustad med en Sarasottagare.

att trupperna var instruerade att de flygplan som kom att flyga över dem tillhörde FN, varför vi inte skulle frukta beskjutning från det hållet. Jag tackade för upplysningen, men beslöt ändå att hålla 3000 fot över marken, om vi skulle passera ANC-ställningar.

SOUVENIRER FRÅN 29:ORNA

Vi återvände till hotellet. Lunch gick inte att få. Ute på staden fick vi tag i ett par brödkakor och några konserver och klarade så av lunchfrågan. Strax innan jag skulle åka ut till fältet för att möta den indiske översten, fick jag rapport om att ett av våra flygplan hade omsvärmats av souvenirhungliga indiska soldater. Trots malayavakterna hade man ertappat en soldat med den lilla låsbulten till noshjulsänken i handen och några andra indiska soldater kröp omkring i landställeschakten. Tillsammans med förvaltare Martinsson och ett par tekniker for jag ut till fältet. Här gällde det att noga undersöka att flygplanen inte var skadade. Allt visade sig till vår stora lättnad vara utan anmärkning.

Strax efter det att vi kommit ut till fältet anlände den indiske översten och därpå kom Force Commandern tillsammans med generalerna Muboto och Lundula. De båda ANC-generalerna for in till staden till en väntande samling och parad. FN-folket åkte till indiska officersmessan. Här anmälde jag mig för Force Commandern. Han kände till mitt uppdrag och lovade mig ett besked. Efter lunchen fick jag beskedet att spaningsmissionen inställdes på politiska skäl och jag kunde återgå till Kamina nästa dag.

Nere i staden fick vi se paraden av ANC-trupperna och höra politiska tal bl a av vice premiärministern Sendwe och de båda generalerna. Det togs en hel del färgbilder. Därefter gjorde vi en promenad i den lilla vackra staden, som ligger vid stranden av den stora Tanganjikasjön. Terrängen är kuperad och vi hade härlig utsikt från en höjd.

På kvällen gjorde vi ett besök på "Scandinavian Club". Den ligger vid huvudgatan i Albertville och är en stor våning där det bor några skandinaver från light aircraft och helikopter. Man har ordnat det mycket trevligt med en röd och vit fallskärm i taket som en stor baldakin. Klubben har blivit en träffpunkt för skandinaver, där man möts om kvällarna och diskuterar över ett glas öl.

TILLBAKA MOT KAMINA

Nästa dag startade vi mot Kamina. Fälttankarna var påhängda med 200 liter i varje för att få acceptabel räckviddsmarginal. Raketerna och ammunitionen togs i Foxen. Den beräknade rullsträckan 1450 meter stämde inte, utan vi gick loss först när det var omkring hundra meter kvar av banan. Återflygningen gick över moln. En känd Kamina-tl-röst anropades "Viking section" vi svarade, blev omhändertagna av kanadensarnas "Mobile tower", leddes skiokligt ner i en instrumentlandningsprocedur, banan dök upp och vi landade.

Över radiotelefonförbindelsen rapporterade jag till Överste Lampell i HQ uppdragets förlopp.

FÖRKLARINGAR TILL SKISSEN

ALLMÄNT

1. Frånare tryckspant
2. Balkar för utrustning
3. Vindruta

Flygvapennytt presenterar: BRISTOL 188

"Tillfredsställande och enligt uppgjord plan", var provflygarens lakoniska kommentar till pressen efter den första flygningen med experimentflygplanet Bristol 188 i april. Uttalandet täckte knappast vad som låg bakom det första flygprovet med världens snabbaste konventionella flygplan. Det är nu nära tio år sedan de brittiska myndigheterna gav riktlinjerna för ett högflygplan avsett att ligga till grund för senare militära typer. Fartkraven var sådana att konventionellt material i form av lättmetall inte kunde användas i någon större utsträckning för flygplanets uppbyggnad. Trots att flygplanet till det yttre förefaller helt konventionellt har det bit för bit måst konstrueras enligt nya, mödosamt utprovade metoder.

Det första exemplaret av 188 är inte avsett för flygning, utan olika prov på marken, bland annat beträffande hållfastheten vid höga skaltemperaturer. Dessa pågår sedan en tid tillbaka, och nu har alltså även exemplar nr två blivit färdigt, medan det tredje, som också blir flygande, ännu inte är klart.

De båda flygande prototyperna torde vara de enda flygplanen i världen tillgängliga för forskning rörande kinetisk energi vid höga farter. Med nuvarande motorer kommer de att flygas upp till Mach 2,5, men senare kan det bli fråga om Mach 3 och däröver, varvid dock andra torde bli nödvändiga.

Kroppen är mycket slank. Tvärsnittets mått har avgjorts av förare och kaptaltol, sedan längden tagits A3 till med hänsyn till erforderligt bränsleutrymme samt plats för den rikliga provutrustningen, som ju kan sägas utgöra den "nyttiga lasten". Motorernas placering ute på vingarna motiveras av att möjligheter skall finnas att variera utformningen av luftintag och andra detaljer, samt senare byte till starkare motorer. Vingens tjocklek är endast fyra procent av kordan. Samtliga roder är givetvis servomanövrerade. Det rostfria skalet är nitat och en oerhörd noggrannhet har givetvis iakttagits för att alla profiler och ytor skall bli exakta.

Flygplanet saknar egen navigationsutrustning. I stället kommer föraren att ledas från marken med hjälp av radar. Provutrustningens måttvärden



4. Elmanövrerad, skjutbar huv
5. Bakre tryckspant
6. Skalet nitat vid balken
7. Främre vingbalk
8. Bakre vingbalk
9. Korrugering för expansion i spännviddsled
10. Gjutna infästningar
11. Skalförstyvnader
12. Rund vingfrankant (i övrigt är vingens frankant spetsig)
13. Stabilisatorinfästning
14. Sidroderinfästning
15. Pitotrör

KYLSYSTEM

- A1. Ångavskiljare
- A2. Kylare

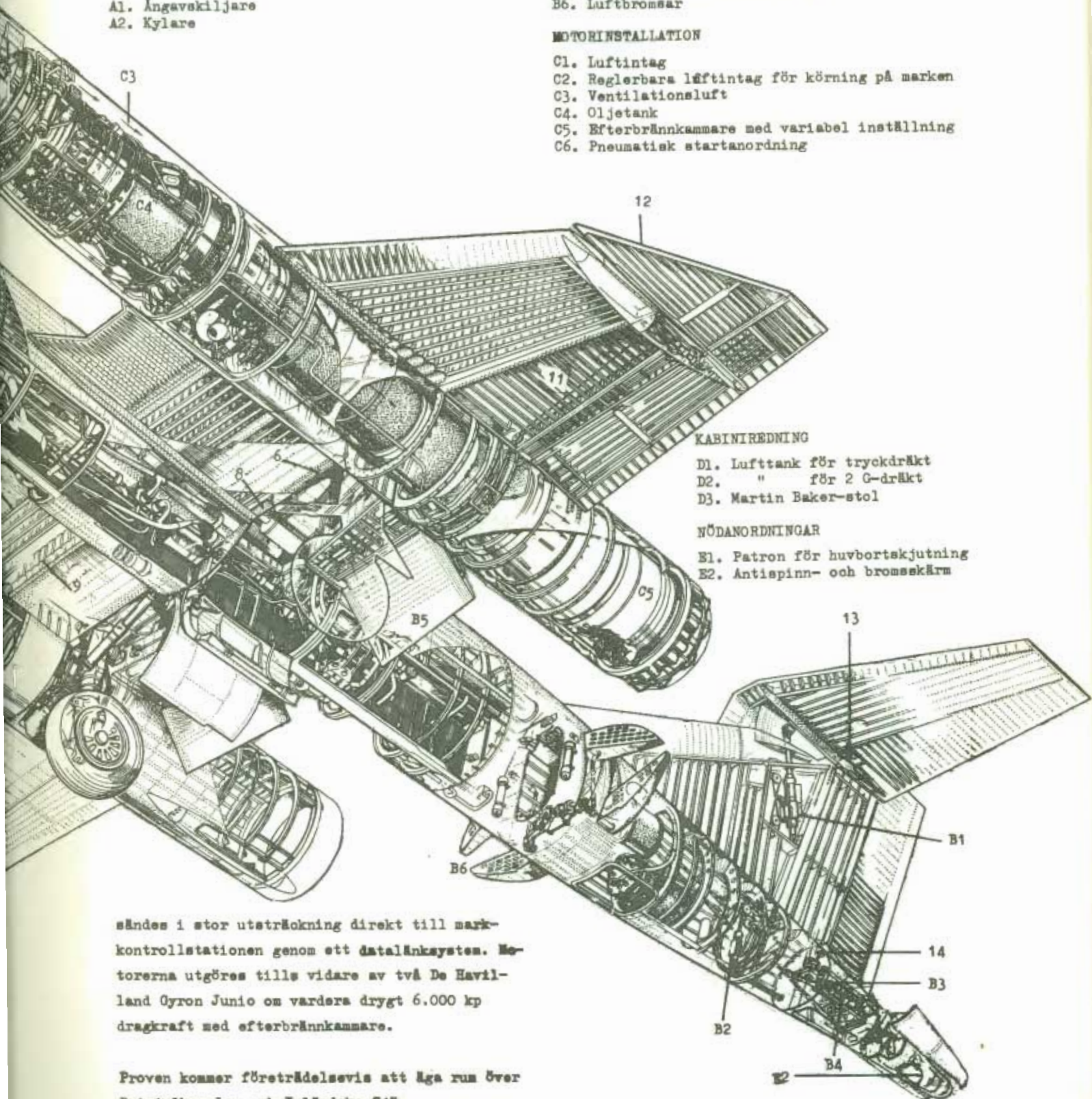
- A3. Uttag för kabinluft
- A4. Värmeväxlare
- A5. Luft till kabinen
- A6. Luft för kylning av instrumentutrustning
- A7. Fläkt
- A8. Luft för kylning av elektronisk utrustning

MANÖVERORGAN

- B1. Manövercylinder stabilisator-höjdroder
- B2. " autostabilisering av höjdroder
- B3. Manövercylinder sidroder
- B4. " autostabilisering av sidroder
- B5. Vingklaff, max utslag 50 gr
- B6. Luftbromsar

MOTORINSTALLATION

- C1. Luftintag
- C2. Reglerbara läftintag för körning på marken
- C3. Ventilationsluft
- C4. Oljetank
- C5. Efterbrännkammare med variabel inställning
- C6. Pneumatisk startanordning



KABINREDNING

- D1. Lufttank för tryckdräkt
- D2. " för 2 G-dräkt
- D3. Martin Baker-stol

NÖDANORDNINGAR

- E1. Patron för huvbortskjutning
- E2. Antispinn- och bromsskärm

sändes i stor utsträckning direkt till markkontrollstationen genom ett datalänksystem. Motorerna utgöres tills vidare av två De Havilland Gyron Junio om vardera drygt 6.000 kp dragkraft med efterbrännkammare.

Proven kommer företrädelsevis att äga rum över Bristolkanalen och Irländska Sjön.

"LÄTT" FLYGARE I KONGO



DH Otter, det lätta transportflygplan som FN använder i Kongo.

Nere i Kongo har det funnits ett litet flygar-gång som nästan helt kommit bort i den stora pressakarusellen, nämligen "den lätta divisionen" eller "UN LIGHT AIRCRAFT SQUADRON" som var det mera officiella namnet.

När FN sommaren 1960 ställdes inför den svåra uppgiften att lösa "problemet Kongo", var det först och främst två saker som var av största vikt, dels att upprätta en polisstyrka kapabel att uppehålla lugnet och ordningen i det av kaos lamslagna landet, dels att skyndsamt få till stånd ett slags luftbro inom Kongo med utgångspunkt från Leopoldville. Den fick formen av en ringlinje som praktiskt taget hölls igång dygnet runt för att upprätthålla förbindelseerna mellan de olika FN-förbanden. Den försåg soldaterna med mat, ammunition, medicin och andra förnödenheter. En sådan s k "schedule flight" innebar att piloterna i de av FN chartrade flygbolagen med sina DC 4:or och Curtiss C 46 fick starta från Leo oftast före fem på morgonen, och sedan göra en route som kunde se ut enligt följande: Leo-Luluabourg-Kamina-Elisabethville-Albertville-Coma-Kindu-Luluabourg-Leo. En liten tur på 17-18 timmar om man räknar in uppehållen för tankning. Normalt landade de inte i Leo igen förrän vid 22-tiden på kvällen. En ganska diger arbetsdag om man dessutom betänker att föraren skulle starta igen vid samma tid nästa morgon.

UPPGIFT FÖR "DE LÄTTA"

De nyss nämnda platserna var större orter med stora flygplatser och med banor i relativt god kondition. Där låg endast en del av bataljoner-

nas styrkor förlagda, huvudsakligast högkvarter och bataljonsstab. Den större delen av förbanden var uppdelade och detacherade ute i landet eller befann sig på patrulltjänst ute i bushen.

Det var här som "lätta divisionen" kom in i spelet. Man förstärkte vikten av att försörja dessa soldater med förnödenheter av olika slag och bästa sättet var att sätta in små lätta flygplan och helikoptrar. Men då helikoptrarna var mindre användbara för längre flygningar på grund av dålig aktionstid, blev det nästan helt och hållet ett jobb för oss i "light aircraft". Nästan varje större by eller stad hade ett landningsstråk uppröjt i bushen eller djungeln. En del var av ovanligt god kvalitet, medan andra var sämre än den sämsta svenska landsväg i tjällossningstider. Men då flygplanparken bestod av två för dessa förhållanden mycket lämpliga typer blev det heller inte några större besvärsligheter att sköta flygtransporterna.

Den ena "kärran" - De Havilland Beaver - var ett 6-7-sitsigt, högvingat flygplan med prestanda något sämre än Sk 16. Det var försedd med dubbelkommando och hade en aktionstid på 5½ timma. Snålade man riktigt ordentligt på bränslet kunde man hålla sig uppe i sex. Planet var trevligt att flyga men mycket instabilt i girplanet, en sak som man dock vände sig vid så småningom. Marschfarten låg på 185 km/tim. Det andra planet - De Havilland Otter - var det största och utan tvekan det bästa och mest lämpade för denna typ av flygning. Det hade STOL-egenskaper och god lastkapacitet, 9 passagerare plus två förare eller omkring 1,2 ton last. Max startvikten låg strax under 4 ton. I nödfall kunde man klämma in

ytterligare en passagerare och det förekom nog vid många tillfällen att man tvingades starta med stora överlastar i trängda situationer. Det var svårt att utan hjälpmedel bedöma lastens vikt nät man stod ute i bushen.

Vid evakueringsflygningar, när vissa byar skulle utrymmas, hände det ofta att infödingarna som skulle evakueras medförde hela bohag och dessutom nödvändigtvis ville ha med hela släkten i flygplanet. Aktionstiden på Ottern var mycket god, $7\frac{1}{2}$ timme, med en marschfart på 180 km/tim. Från början hade divisionen 4 plan av varje typ, men när jag kom dit ner i början av juli 1961 hade en Otter "slaktats" för att förses de övriga med reservdelar.

OLJETÖRSTIGA FLYGPLAN

Våra flygplantekniker gjorde ett ytterligt gott arbete under verkligt svåra förhållanden. Att skaffa reservdelar var ett stort problem. I bästa fall kunde leverans påräknas efter cirka 2 månader. Felexpedieringar var vanliga och som regel erhöles aldrig hela beställningen på en gång. Varje plan flög i genomsnitt 5 timmar om dagen, dag ut och dag in, vecka efter vecka, med påföljd att de till slut inte orkade längre. När jag lämnade Kongo dagarna före jul 1961, hade gångetiden på två av Beavrarna för länge sedan gått ut, men hade spättts på med 50 timmar först och sedan ytterligare 50. Med utgångna menar jag att de enligt fabriken var "slut". Någon helrenovering var det dock inte att tänka på. Mekanikerna fick hålla det hela igång så gott det gick.

Ett annat exempel på samma sak: Ottrarna började helt plötsligt konsumera enorma mängder olja. Motorbyte skedde omedelbart men efter 7-8 timmars gångetid hade förbrukningen stigit från normalt $1\frac{1}{2}$ till 5 liter i timmen för att efter 12-15 timmar ha nått det hissnande värdet av över 8 liter. Motorbyte igen och samma historia. Alla Ottrarna "ställdes". Inga nya motorer fanns att tillgå, trots att flera var beställda sedan lång tid tillbaka. Det fanns ett par i lager men med samma fel som de tidigare, ett tätningsfel i kompressorn. Den man beställt var av modifierad typ.

Behovet av flygtransporter var skriande vilket gjorde att man tvingades montera på de felaktiga motorerna och vi fick flyga med skärpt upp-

sikt på oljan. Men efter 12 timmar var det dags att ställa planen igen. Oljetanken rymde visserligen 36 liter och man kunde ju ha extradunkar med för påfyllning, men det var bara det att risken fanns för motorstopp när förbrukningen översteg 6-8 liter i timmen. Detta enligt kanadensisk expertis. Men vi fick inte veta det förrän i ett sent skede. Detta gjorde emellertid att Ottrarna blev markbundna en lång tid. Så småningom kom det nya motorer och det hela kunde löpa i normala gängor igen.

LIKA STORT SOM SVERIGE

Divisionen hade tre detachement varav huvudstyrkan var förlagd i Luluabourg. De andra två låg i Albertville respektive Bukavu. Självt hade jag förmånen att drygt fem månader få vara i Luluabourg, provinshuvudstad i Kasai som är en av Kongos sex provinser. Kasai är indelat i fyra distrikt - Kasai, Lulua, Sankuru och Kabinda. Dessutom är provinsen delad i två huvuddelar, Nord- och Syd-Kasai. Det var Syd-Kasai som en av de stora hövdingarna, Albert Kalondji, försökte bryta ut ur republiken Kongo och göra till en fri stat efter mönster Tshombe och Katanga. Syd-Kasais huvudstad heter Badwanga och är en stor diamantort. Dess diamantfält svarar för

En svensk flygare köper souvenirer av kongoleserna (t h). De kongolesiska ACN-soldaterna är inte alltid så här vänligt stämde (nedan).



cirka 80 % av hela världens industridiamantproduktion. Till ytan är provinsen lika stor som Sverige.

Med en Otter eller Beaver tog det i runt tal 4 timmar att flyga från den norra gränsen till den södra. Under sig hade man då i de norra delarna nästan oöverkådliga djungelområden av tropisk karaktär, någon gång avbrutet av mindre savanner och någon enstaka flod. Längre söder ut var bushen dominerande.

De västra och norra delarna av provinsen genomskärs av två stora floder, Sankuru och Kasai-floderna, varav den sistnämnda är Kongoflodens största biflöde. Kasai rinner norr ut genom städerna Tchikapa och Port Francoqui. Vid Port Francoqui tillstöter Sankuru, som kommer från öster. Båda floderna är mycket mäktiga, de bredaste ställena ungefär som Kalmarsund mellan Kalmar och Färjestaden. Naturligtvis hade de smala passager också men sällan eller aldrig smalare än att man kunde gå ner på låg höjd mellan djungelsträndernas vegetation, som oftast hängde långt ut över vattnet och kunde nå så pass ansevärliga höjder som 30-40 meter.

Mitt ute i floderna fanns det också stora, fasta sandbankar, som med fördel kunde utnyttjas som nödlandningsstråk. Det förekom rätt ofta att vi utförde låghöjderskognoseringar längs floderna för att leta rätt på någon av de flodångare, som trafikerade de farbara delarna. Fartygen hade praktiskt taget alltid FN-personal ombord och enda sättet att få kontakt med dem var att kasta ner meddelande från våra flygplan. Om motorn vid något av dessa uppdrag hade stoppat hade det inte varit mycket mera att göra än att försöka klämma sig ner på någon av dessa sandbankar. Men det hade med största sannolikhet inte blivit särskilt roligt eller lätt att försöka roa alla de krokodiler, som det vamlade av längs stränderna och som säkert då hade slickat sig om sunnen inför möjligheten till ett så oväntat akrovsmål.

"VÄNNER" I BUSHEN

Tack vare att jag var placerad i Luluabourg hela tiden fick jag rika tillfällen att komma i kontakt med folket ute i bushen. Landningar på över 30-talet olika platser i Kasai har givit mig tillfälle att se och träffa de mest säregna människotyper. Den farligaste bekant-

skapen var nog utan tvekan den kongolesiske soldaten. Tillsammans med sina kamrater uppträdde de i odisciplinerade och skrikande pöbelhopar, för det mesta totalberusade och för den sakens skull mer än livsfarliga att komma i kontakt med. Dessa soldater var utplacerade runt hela Kasai. Ibland i styrkor på ända upp till ett par hundra man, men oftast i mindre enheter på bara ett tjugotal.

Befälet utgjordes nästan alltid av en eller två officerare av kaptens och löjtnants grad. Dessa monchalerades i de flesta fall fullständigt av sina underordnade och det var denna brist på respekt för befälet som vid ett flertal tillfällen fick oss att bli riktigt rädda. Jag skall ta som exempel en händelse, som jag själv hade det tvivelaktiga nöjet att få uppleva.

Jag hade beordrats att med en Beaver flyga upp till en plats i norra Kasai, som heter Lodja. Den ligger 285 kilometer från Luluabourg och flygtiden dit var ungefär 1 timma och 40 minuter. Det var första gången ett FN-plan skulle landa där och uppdraget ingick i en av FN, igångsatt fredsaktion, som syftade till att förbättra de fredliga relationerna mellan de olika stammarna. De låg i ständiga fejder där uppe, i Sankuru-distriktet. Dessutom var avsikten att öka förtroendet för FN.

Jag hade som andre-"pilot" en radiomekaniker från helikopteravdelningen. Divisionen var vid detta tillfälle "kort" på förare. Som passagerare medföljde underhandlingsdelegationen bestående av en brittisk major, en civil FN-tjänsteman, en läkare från UNICEF samt en kongolesisk polisofficer. Samtliga var fransktalande och - med undantag av kongolesen - även engelskspråkiga.

Starten från Lulua skedde vid niotiden på morgonen. Det var dåligt väder med molntrasor som gick ner i marken, men jag kunde utan alltför stora problem ta mig fram under moln för att så småningom komma fram i ett strålende soleken. Landningen i Lodja gick utan anmärkning, fältet var utmärkt med en cirka 800 meter lång grusbana. Air Congo, som är ett dotterbolag till Sabena, brukar använda fältet för sina DC 3:or i inrikestrafiken.

När jag taxade in, stormade ett tiotal soldater ur nationalarmén fram mot planet. Jag stannade

Examensflygning i Tunisien

Den svenskleda flygskolan i Tunisien utexaminerade i våras sin tredje kull piloter. I samband därmed genomfördes en examensflygning för att visa upp flygvapnet för myndigheter och befolkning i de mera avlägsna delarna av landet. Flygningen utfördes med nio SAAB SAFIR och två PIPER TRIPACER. Av den svenska personalen deltog 4 flyglärare och 3 tekniker.

Sedan världskriget finns ett ganska stort antal flygfält i landet. På många har emellertid barnorna förstörts eller lämnats utan underhåll, men vid de större städerna har de rustats upp och används av inrikesflygets DC 3:or. Än så länge saknas dock radio- och navigeringshjälpmedel utom vid flygskolans hembas, El Aouina, som vi delar med den internationella flygtrafiken. De platser vi nu besökte var Sfax, Gafsa, Tozeur, Nefta, Djerba och Monastir. Dessutom utförde vi förbandsflygning över ett flertal andra orter i närheten av färdlinjen.

UPPVISNING BELÖNAS MED UPPVISNING

På samtliga platser hälsades vi välkomna av distriktes guvernör i spesten för representanter för ortens myndigheter och organisationer. Förutom paraderande trupp och musikkår bildade skolbarn och idrottsfolk häck. Vår ankomst blev också en god anledning till veritabla folkfester med diverse upptåg i bästa karnevalsstil. Man bjöd på uppvisning av färggranna ryttare, som från hästryggen i full karriär utförde skjutning med gammaldags vapen, musik, dansuppvisningar och ekvilibristik. Tyvärr satte man en ära i att avlossa skott och fyrverkeripjäser alldeles inpå oss och vi gick nästan ständigt lomhörda och stinkande av krutrök.

Men vår resa avsåg också att verka rekryteringsfrämjande, och på varje plats utfördes passagerarflygning med läroverksungdom, som man senare hoppades få återse som flygelever eller mekaniker. Intresset var stort och förtjusningen över den första flygturen över hemorten uppenbar. Svenska flyglärare utförde också avancerad flygning, och spontana applåder utgick efter varje manöver, men som vanligt bejublades mest överflygning på låg höjd med åtföljande motorbuller.

Till det överväldigande mottagandet hörde också

storslagna officiella luncher och middagar. Eftersom en sådan måltid bestod av 6 - 10 olika maträtter varade den också ca tre timmar. Trots att vi tagit till ordentliga tidsmarginaler blev det ofta mycket bråttom med förberedelserna för påföljande etapp. De förutbestämda tiderna för flyguppvisningar och ankomster kunde dock hållas överallt - men nog ställde man sig ofta på civilt håll frågande till varför det skulle vara nödvändigt att passa tider när man hade så trevligt. Man är liksom inte riktigt van vid att göra det på dessa latituder.....

Tunisien är i många avseenden kontrasternas land. I de norra delarna, från historien kända som Roms kornbod, finns även idag de största åkerbruksdistrikten längs de konstbevattnade gamla floddalarna. Söderut blir landskapet torrare och kargare, och mellan olivträdodlingarna lyser den rödbruna jorden kal och obevuxen. Inåt landet tar snart öknen vid, och intill de fåtaliga vattendragen växer mest dadelpalm och kaktus.

GIFTORM PÅ BURK

Målet för en av dagsetapperna var som nämnts Gafsa. Staden är en stor oas mitt i ett ökenliknande landskap med kala berg och mellan dem ödsliga vidder. Någon svårighet att finna banan

Forta på sid 28



En Safir med tunisiska nationalitetsbeteckningar

Med det amerikanska Phantom II i Mach 2,8

KAPTEN SVEN SANDBERG PRESENTERAR TVÅ NYA AMERIKANSKA FLYGPLANSTYPER - JAKT-ATTACK-PLANET Mc DONNELL PHANTOM II SOM GÖR MACH 2,8 OCH JETSKOLFLYGPLANET NORTHROP T-38.



Phantom II, det nya amerikanska jakt-attackflygplanet som gör Mach 2,8.

Hittills har amerikanska flottans nya jakt-attackplan F4H Mc Donnell Phantom II inte låtit tala så mycket om sig här i Europa. I stället har F-104 varit i blickpunkten eftersom detta flygplan nu tillföres en rad NATO-länder, och dessutom tillverkas i dessa. Det finns emellertid många skäl att uppmärksamma Phantom II. För det första har planet slagit en hel rad världsrekord, och för det andra kommer det att införas med amerikanska flygvapnet i en ganska stor serie, vilket tyder på att typen bör vara anmärkningsvärt lyckad. Det är nämligen inte ofta som de båda vapenslagen samsas om samma typer av krigsflygplan, särskilt som det är fråga om ett plan för jakt-attack-spaningsändamål, som från början är konstruerat för basering ombord på hangarfartyg. Flygplanet egenskaper har blivit något lidande på att vissa mått har måst anpassas efter de utrymmen som står till buds ombord på dessa fartyg.

VÄRLDSREKORD PÅ LÖPANDE BAND

Med tanke på att det rör sig om en bjässe på cirka sexton ton, kapabel att ta dubbelt så stor bomblast som andra världskrigets B 17 Flyging Fortress, är stighastigheten fantastisk. Planet behöver sålunda från stillastående till 9 km höjd nästan exakt en minut! Till 15 km höjd klarar det sig väl under två minuter. Rekordlistan omfattar höjder upp till 30 km, dit Phantom II når på 6 minuter och elva sekunder. Därmed är skolplanet T-38:s i och för sig beundransvärda prestation i fråga om stighastighet överträffad.

Phantom II har också det absoluta fartrekordet vid flygning i planflykt med omkring 2.600 km/tim eller Mach 2,8. Fortare lär man inte kunna flyga med flygplan av lättmetall. För att hålla en dylik fart under längre tid, eller för att under kortare perioder nå ännu högre farter, torde det bli nödvändigt med konstruktioner i mera värmebeständigt material såsom stål.

Flygplanet har ytterligare några fartrekord, bland annat det som sättes enligt gamla "klassiska" normer på låg höjd under 3 km räckbana. Det lyder på ca 1460 km/tim.

TVÅ SLAGS HÖJDSREKORD

Det absoluta höjdsrekordet för flygplan har tidigare innehaft av Phantom II. Det torde nu vara slaget av experimentplanet X-15, som ju utklassar allt annat i flygplanväg. Rekordet noteras på toppen av en upptagning, och innebär alltså en höjd som flygplanet inte kan bebehålla. Dessutom noteras den största höjd som ett plan kan "hålla sig flytande" på utan höjdförlust. Detta har nyligen ökat av Phantom II till omkring 21 km.

ETT PRECISIONSPÖRETAG

Alla som flugit Phantom II var övertygade om att planet var i stånd att slå den fartsiffran som F-104 ståtade med i världsrekordtabellen. Fabriken ingenjörer och provflygare utarbetade

en flygprofil och en färdplan så, att planet skulle nå accelerationssträckan med full inre bränslelast efter att ha fällt de yttre tankarna. Accelerationen till toppfart måste nämligen enligt reglerna göras i planflykt innan planet når mäteträcken som i ena riktningen var 32 km och i den andra 27. För att spara bränsle bogserades planet och dess förare, överstelöjtnant R Robinson, till banändan. Förutom den invändiga bränslelasten medfördes tre extra tankar om sammanlagt över 4.500 liter.

Under flygningen på själva mästräcken fick höjden inte variera mer än 100 m, vilket säkert inte vållade några större problem då reglerna utformades i flygets barndom, men att göra det vid 2.400 km/tim är som att hålla en Sk 16 inom plus minus två meter.

Robinson startade på fullgas och efterbrännkammare. Han steg sedan mot provbanan och fällde efter hand extratankarna över de få och snävt tilltagna områden som avlysts för ändamålet. Accelerationssträckan var 145 km klång. Med hjälp av radar leddes piloten in mot den endast tre kilometer breda mätsträckan. Sedan denna passerats följde en sväng tillbaka mot banan, varvid farten reducerades till endast Mach 0,9. Farten blev minst 80 km/tim högre på återvägen genom att problemet med fällning av extratankarna bortfallit. Efterbrännkammaren användes under höghastighetslöporna liksom under accelerationen, och bränslekonsumtionen var därför givetvis mycket hög.

F4H BLIR F-110

Amerikanska flygvapnet ämnar köpa 336 exemplar av typen, som därvid erhåller smärre modifieringar eftersom den då inte längre behöver vara utrustad för landning på hangarfartyg. Av dessa flygplan är 310 st avsedda för jakt-attack och resten - 26 st - för spaning. Samtliga kommer att ingå i Tactical Air Command.

Flygplanet har två mans besättning och en omfattande radarutrustning. Beväpningen består bland annat av attackroboten Bullpup och jaktrobotarna Sidewinder och Sparrow III. Även kärnvapen blir ett av alternativen.

Priset för hela beställningen av F-110 med reservdelar och utrustning blir en miljard dollar.

Northrop T-38



Det nya amerikanska jetskolplanet Northrop T-38 Talon har beställits i 357 exemplar hittills. De första är sedan en tid i tjänst vid utbildningsanstalterna. Flygplanet, som är tvåmotorigt, har plats för lärare och elev i tandem, och har tidigare beskrivits i Flygvapennytt. Tendensen inom den militära flygutbildningen har ju i flera år varit en succesiv övergång från de lätta propellerdrivna skolplanen till jetdrivna, betydligt tyngre flygplan med prestanda och egenskaper som mera påminner om krigsflygmaterielens. Svenska flygvapnet ämnar ju också slå in på denna linje med det kommande enhets-skolplanet, SAAB 105. Detta har prestanda som placerar det i ungefär samma klass som de övriga europeiska typerna såsom Fouga Magister, Jet Provost eller det kanadensiska CL-41.

I USA har man med T-38 gått ett steg längre och valt en typ vars prestanda är helt i den lätta jakt-attackplansklassen. Detta påvisas dels av att planet förekommer i en operativ version, N-156, dels av ett T-38 nyligen slagit världsrekordet i stighastighet för höjderna upp till 12 km. Det skedde i februari i år och därmed nåddes på 1 min och 35,7 sekunder från stillastående!

Det såg länge ut som om Northrop inte skulle lyckas finna någon köpare till jakt-attackversionen av Tp 38. Nu äntligen har tillkännagivits att amerikanska försvarsdepartementet har kommit med en beställning. N-156 är avsedd att ingå i vapenhjälpen till vissa allierade och kanske väntas uppträda i våra grannländer i Norge och Danmark så småningom. Närmaste konkurrent om beställningen var en nedbantad version av F-104. Flygplanet har två motorer om vardera 1700 kp samt efterbrännkammare, och maxfarten är över Mach 2. Start- och landningssträckorna, som framhålls såsom mycket korta, är i ungefär samma klass som för vår J 35. Kostnaderna per flygplan uppges vara cirka 3,6 milj kr per flygplan.

chefen, att P 8 är en - med hänsyn till såväl operativa som fredsekonomiska skäl - lämplig fredsförläggningssplats. Han tillstyrker att de två först tillkommande robotdivisionerna för-
läggs till P 8 liksom att den grundläggande utbildningen centraliseras till P 8 vid en särskild skoldivision.

Departementschefen tar ej ställning till det anmälda totalbehovet av personal för robotdivisionerna men tillstyrker att budgetåret 1962/63 beställningar tillkommer för tre kaptener, en flygdirektör av 2. graden och en flygingenjör av 1. graden. I enlighet med förslaget indras därvid elva vakanta beställningar för flygtekniker i A 10. Vidare föreslås att fem vakanta beställningar för tre förste verkmästare och två mestare får utnyttjas samt att tre beställningar för förste mestare tillkommer i utbyte mot beställningar för mestare. Den omständigheten att en beställning tillkommer för en flygdirektör av 2. graden, avsedd för chef för robotverkstad, innebär icke anger departementschefen att han tar slutlig ställning till hur underhållet av ifrågavarande robotmateriel bör organiseras.

ÖVRIGA PERSONALFÖRÄNDRINGAR

Chefen för flygvapnet har i militärorganisationsrikt underlag och i andra sammanhang framlagt förslag till personalförändringar utöver dem, för vilka redogörelse lämnats ovan. Av dessa förslag kan följande nämnas.

För flygförvaltningen tillstyrker departementschefen att beställning för specialflygläkare i ABr 23 inrättas vid försökscentralen. I anslutning härtill föreslås att beställningen för flygläkare vid P 3 vakant hålles. För flygförvaltningen föreslås vidare att beställningen för militärassistenten vid försökscentralen omvandlas från major till alternativt överstelöjtnant eller major samt att - i anslutning till förslaget om personalförändringar vid flygförvaltningen - två kaptensbeställningar vid flygvapnet indras.

För stridslednings- och luftbevakningsorganisationen tillkommer beställningar för två förvaltare (radarövervakare) och två fanjunkare

(radarjaktledare). Samtidigt räknar departementschefen med att en kaptensbeställning kan indras.

FLER TELENTJÄNSTER

För teleorganisationen föreslog chefen för flygvapnet i militärorganisationsrikt underlag en utökning av antalet tjänster främst för betjäning av huvudcentralen och undercentralen i krigsmaktens gemensamma fjärrkriftnät, för vars betjäning flygvapnet ålagts ansvaret, samt för flygvapnets faxcentral. Departementschefen tillstyrker att sju tjänster för assistent i A 10 tillkommer varav fyra för huvudcentralen och tre för faxcentralen. För huvudcentralen tillkommer dessutom en tjänst för tekniker i A 19 och sex tjänster för tekniska biträden i A 7 i utbyte mot sju tjänster i A 5. Vidare föreslås att en tjänst för kanslikskrivare i A 10, avsedd för huvudsakligen kryptotjänst, tillkommer vid chefens för flygvapnet signalstation. De föreslagna förstärkningarna vid fjärrkriftnätets undercentralerna tillstyrks ej av departementschefen.

Chefen för flygvapnet förelag om inrättande av fyra majorsbeställningar, avsedda för biträdande flygchefen vid attackflottiljerna, tillstyrkes ej. Departementschefen har dock intet att erinra mot att en kapten vid attackflottiljerna kommanderas att biträda flygchefen. Anledning att överväga högre löneställning för dessa kaptener synes enligt departementschefen ej föreligga.

Departementschefen anser att flygavdelningscheferna vid P 20 bör vara kaptener och föreslår att två löjtnantsbeställningar utbytes mot beställningar för kapten. Likaså föreslår departementschefen att tio beställningar för furir (trupputbildare) bytes mot överfurirbeställningar. Förslaget att beställningar för överfurir eller rustmästare skall tillkomma för bevakning av centraler och radarstationer inom strilorganisationen tillstyrks ej. Departementschefen anser att det kan ifrågasättas om ej bevakningen kan ordnas med enbart värnpliktig personal.

För meteorologpersonal föreslås att beställningar tillkommer för en förste stabsmeteorolog och två meteorologer i A 19 vid flygstaben, en meteorolog i A 21 och en i A 19 vid robotförsöksplatsen i Norrland respektive arméns heli-

kopterskola. Departementschefen har intet att erinra mot att beställningar för tjugo meteorologer i Ae 19 ordinariesättes.

För trafiledare tillstyrks ej några beställningar vid den regionala radarövervakningen. För den lokala radarövervakningen tillkommer fyra beställningar varav en i Ao 21, en i Ao 19 och två i reglerad befordringgång. För landningsradarstationer föreslås att åtta beställningar i Ao 19 och två i reglerad befordringgång tillkommer.

Chefen för flygvapnet har föreslagit att beställningar skall tillkomma så att flottiljpolisorganisationen kan genomföras även vid F 7. Utökning av antalet flottiljpoliser vid vissa flottiljer föreslogs samtidigt. Departementschefen tillstyrker den första delen av förslaget. Av föreslagna förstärkningar tillstyrkes endast en beställning för F 4 och en för F 21. Följande beställningar tillkommer:

en i Ao 13, en i Ao 11 och nio i Ao 9. Departementschefen räknar samtidigt med att tre ursprungligen för F 8 avsedda beställningar ej indras utan får utnyttjas vid andra förband.

Av övriga förslag som departementschefen tillstyrker kan nämnas att beställningar för två elverkmästare och tre vapenverkmästare tillkommer i utbyte mot mästarbeställningar, att 300 flygteknikerbeställningar i Ao 10 utbytes mot beställningar för förste flygtekniker i Ao 12, att en tjänst för driftingenjör i Ag 19 vid PTS utbytes mot en tjänst i Ae 19 samt att en tjänst för vaktman i Ag 8 vid F 9 extra ordinariesättes.

Slutligen kan nämnas att chefen för flygvapnet i särskild skrivelse i februari 1961 föreslog att kategorien underofficerare i flygförartjänst skulle få återinföras. Återinförandet skulle ske genom omvandling av ett mindre antal beställningar för fältflygare. Underofficerarna avsågs som flyglärare och förare av transportflygplan och helikoptrar. Departementschefen erinrar om att anställningsförhållandena för fältflygare och flygnavigatörer särskilt kommer att utredas och uttalar att någon definitiv ställning till frågan om långtidsanställda underofficerare i avvaktan på utredningsresultatet ej bör tas. Han föreslår dock att högst tio fältflygare förekommande får anställas som underofficerare med tjänstgöring som flyglärare eller förare av transportflygplan.

"LÄTT" FLYGARE I KONGO
Forts från sid 20



Artikelförfattaren på väg in i rådhuset i Lodja.

och kuperade motorn. Vi klev samtliga ur, för att helt plöteligt befinna oss omringade av dessa soldater. Innan vi hade hunnit blinka eller yttra ett ljud, hade fyra av dem lyckats tränga sig in i planet och försökte där, krypande över varandra, göra en undersökning av Beavern. De rotade överallt, men av någon underlig anledning lyckades min k-pist undgå upptäckt.

HISNANDE BILPÅRD

Efter en stunds parlamentering mellan soldaterna och vår polisofficer fick vi passera, för att tagas emot av distriktskommissarien på platsen. Han visade sig vara abbe vid den katolska missionen. Efter hälsningsceremonierna vidtog något, som verkligen kan hänföras till de "kusligt roliga" upplevelsorna. Vi forslades nämligen in till Lodja med hjälp av ett antal amerikanska dollargrin. Men, det VAR inte bilar, det HADE varit. De var fullkomligt nerkörda, trots att de representerade de senaste årsmodellerna. Fjädring existerade inte och praktiskt taget alla rutor var krossade eller borttagna. Motorhuvarna glappade, hjulen skevade och en eller annan stänkekärm lyste med sin frånvaro. Dessutom var de buckliga i stort sett över hela plåtytan. En raggar här hemma skulle inte ens vilja ta i någon av de bilarna med tång, det försäkrar jag.

MEN, MEN... motorn FUNGERADE!!! Till stor gläd-

Je för den svarte chauffören. Han lyckades pressa upp hela härligheten i sådär 120 kilometer (jag ljuger inte!), på en väg som jag skulle vilja kalla skogsstig. Hans ena hand vilade slappt på ratten, medan den andra tungt låg på signalhornet. Detta för att undvika köra över de människor, höns, hundar, katter och andra ting som hindrade vår framfart.

Nåja, vi överlevde, om än med kvarstående chock, och vi anlände så småningom till något som kan jämföras med ett svenskt rådhus. Där vidtog nu en över fyra timmar lång rådpågning mellan mina passagerare och Lodjas spetsar. Tyvärr behåskar jag inte franska varför jag inte hade någon större behållning av vad som sades. Hettan i lokalen var fruktansvärd och våra skjortor hade för länge sedan svartnat av svett, när jag tillsammans med min radiomekaniker avlägsnade mig för att gå på upptäcktfärd. Vi hade ju kamerorna med i vanlig ordning och vill gärna föreöka få några trevliga bilder. Vi hittade de barn som omsvärmade oss. Med hjälp av chokladkakor och tuggummi lyckades vi driva deras skygghet för kamerorna på flykten och fick dem att posera till våra filmrullars fromma.

GEVÄRSMYNNING I MAGEN

Förhandlingarna avbröts och en superb lunch intogs på missionsstationen. Därefter återupptogs diskussionen i "rådhuset" och avslutades inte förrän vid halvfem-tiden. Vi forslades i ett nytt racerlopp ut till flygplatsen. Jag var rätt ivrig på att komma iväg snarast då mörkrets inbrott var nära förestående. Dessutom hade hotande cumulu-nimbusgubbar vuxit upp vid den södra horisonten. Men när vi kom ut till fältet hade soldaternas skara vuxit till de dubbla.

Då jag hade för avsikt att varnköra motorn, under tiden som mitt sällskap tog avsked av abbén och hans följe, stegade jag fram till Beavern och högg tag i dörrhandtaget till "cockpiten". I samma ögonblick hördes några hetsiga rop och sekunderna efter hade jag ett kulsprutegevär uppkört i magen. Jag tittade ner på mannen som höll det. Jag kunde inte se hans ögon då han bar solglasögon, men jag märkte att han var avservärt berusad av allt öl och palmvin han druckit under dagens lopp. Hans finger vilade på avtryckaren och då jag inte för ett ögonblick tvivlade på att vapnet var laddat, kände

jag ett rätt obehagligt sug i maggropen. Mannen skrek några obegripliga haranger till sina kamrater och verkade med dessa ord hetsa upp både dem och sig själv. En del pekade på mig och skrek: "Cinéma"!... Jag förstod snart att min kamera, som hängde i sin rem runt min ena handled, tydligen misshagade dem. Det övriga sällskapet hade inte observerat min pinsamma behågenhet. De stod ungefär hundrafemtio meter bort, men jag kände ett ytterligt starkt behov av att få komma i närheten av dem igen. Men se det gick inte! Jag tog två steg, sedan var det stopp. Jag omringades nu av soldater och alla skrek i munnen på varandra. Till min stora tillfredsställelse tycktes en del av dem inte komma så bra överens.

Min andre-"pilot" hade nu observerat min obehagliga ställning och uppmärksammade den engelske majoren på detta. Denne sade något till den kongolesiske officeren, som befann sig i abbéns sällskap, det var han som var chef för soldathoven. Han i sin tur kom fram till oss och skrek en skarp order till sina underordnade, en order som hälsades med buanden. Den som hade hotat mig med geväret sprang fram och slog till officeren. Denne blev rasande och skrek ytterligare en order, med påföljd att ett par man till sprang fram, och nu knuffade de undan honom med sina vapen. Han vände sig om och skrek något på franska till majoren som denne översatte till mig enligt följande:

-Stå still, de tror att du är en belgisk spion!

Denna tillsägelse villför jag mer än gärna. Om jag tidigare inte varit särskilt rädd, trots geväret i magen, så var jag det nu och det ordentligt. Men det var inte mycket mera att göra än stå still.

Så stod jag i gott och väl en timme och hela tiden pladdrade alla i munnen på varandra och jag förstod inte ett ljud. Till slut enades man dock om att jag nog inte var belgisk spion utan kanske en FN-man och med stor tvekan fick vi tillstånd att starta. Jag behöver väl inte säga hur djup den suck var som undslapp mig när jag körde ut och startade. Nosen vändes hemåt och ovädret söderut lyckades vi slinka förbi. Landningen i Luluabourg gick fint trots att det var kolmörkt och det var min första mörkerlandning med typen. På kvällen åt jag middag med mina kamrater, en erfarenhet rikare och med ett löfte till mig själv att aldrig mera landa på en plats där det inte fanns FN-trupp stationerad.

delta i en s k mästarkurs med 10 månaders varaktighet. Här liksom i samtliga tidigare fall är utbildningen uppdelad på flygplan (här inbegripet motor), elektroteknik och vapen. Mästarkursen omfattar förutom nämnda ämnen även högre matematik, fysik och kemi. Efter genomgången mästarkurs ökas ansvaret till att omfatta 5-8 flygplan. Nästa steg i den fortsatta utbildningen av markpersonal utgör den s k militärteknikerkursen. Efter denna är vederbörligaste mögen att övertaga chefskapet för en större grupp markpersonal och att tjänstgöra som instruktör.

SAABS PRIS OCH LEVERANSTIDER AVGJORDE

Det var våren 1958 som finska flygvapnet bestämde sig för att gå in för Saab Safir för den grundläggande utbildningen i konkurrens med en italiensk och en inhemsk typ, Valmet Tuuli. Det var åtskilligt som talade för Safiren. Dels var flygplanet i motsats till den inhemska konkurrenten beprövad, dels var priset förmånligare och - inte minst viktigt - Saabs leveranstider var mycket kortare. Det sistnämnda var av största vikt, då bristen på flygmateriel inom finska flygvapnet vid denna tidpunkt var prekär. Beslut hade nämligen fattats om att ett 50-tal skolflygplan av den avancerade finska typen Vihuri av tekniska och andra skäl måste utgå ur organisationen.

Det var i juli 1958 som den första beställningen på 20 Safir-flygplan gjordes, varav huvuddelen var avsedda för Kauhava och några flygplan för sambandsuppgifter. Sedermera beställdes i juli 1959 ytterligare 10 flygplan och i december 1961 ytterligare 5.

Från första stund har Safirerna varit i flitig verksamhet, vilket framgår av den flygtidsstatistik som lämnades av Flygstaben i Helsingfors. Från 24 flygtimmar 1958 har flygtidsuttaget stigit till 8.223 timmar år 1959, 8.826 timmar 1960 och 11.225 timmar 1961 eller sammanlagt inemot 30.000 flygtimmar, vilket får anses som mycket hedrande såväl för flygplantypen som för den tekniska tjänsten på Kauhava. Enligt chefen för denna, ingenjörmajor Elmer Meilahti, flög Kauhavaskolan under 1961 hela 8.300 timmar med 14 flygplan eller i medeltal 48,75 tim-

mar per flygplan och månad. Några större tekniska problem med Safiren har man inte haft, och härom vittnar ju också den goda flygtidsproduktionen. Den tekniska tjänsten på flygskolan svarar dels för den dagliga tillaynen, dels för 50 och 100 timmars tillayn. Stor översyn på Safir och motorn omhändertas av Karhumi-fabrikerna i Halli.

Organisatoriskt sett består finska flygvapnet i dag av luftstridskrafternas stab i Helsingfors samt tre flygflottiljer förlagda till Björneborg, Luonetjärvi nära Jyväskylä och Rissala i närheten av Kuopio. Dessutom finns en transportdivision i Utti nära Kouvola, flygvapnets centrala depå i Tammerfors och flygvapnets signalbataljon i Tavastehus. De finska flygflottiljerna är betydligt mindre än våra svenska och har i regel endast två divisioner.

Finlands flygvapen av idag är endast en skugga av sitt forna jag. Under krigsåren förfogade man över mera än 300 krigsflygplan. I dag utgöres huvuddelen av flygmaterielen av skolflygplan, varav det finns ett 80-tal, därebland ett 30-tal Safirer, ett 40-tal Fouga Magister, varav hälften licenstillverkade hos Valmet, och resten en- och tvåsitsiga Vampire-plan. Av krigsflygplan finns endast ett mindre antal Folland Gnat, varav ett par är försedda med fotospaningsutrustning.

Den politiska utvecklingen i Östersjöområdet har emellertid medfört att uppmärksamheten inte minst från utlandets sida kommit att riktas på det finska försvarets brister i allmänhet och kanske främst på det faktum att det finska flygvapnet helt saknar moderna jaktplan. Finska regeringen har emellertid nyligen vidtagit åtgärder i syfte att påtagligt stärka försvaret och bl a har beslut fattats om inköp av vapen i Sovjetunionen för ett belopp motsvarande 200 miljoner svenska kronor. I denna anskaffning ingår bl a flygplan. Av vilken typ har icke avslöjats. Det skulle dock förvåna om finska flygvapnet med hänsyn till sina strävanden i övrigt att modernisera försvaret skulle acceptera äldre materiel. Finland har också i dagarna träffat avtal med Schweiz om leverans av luftvärnskanoner. Ytterligare krafttag torde dock vara nödvändiga för att Finland skall kunna skaffa sig ett effektivt luftförevär. Att åstadkomma detta inom ramen för en försvarsbudget av 350 miljoner kronor - alltså cirka 10 % av den svenska - är dock ingen avundsvärd uppgift.

av sammanpressad sand och sten var det inte eftersom vädret var halvklart med hygglig sikt. Navigering över ökenstrakterna kan annars erbjudas svårigheter, då inga navigeringshjälpmedel finns och kartorna är gamla och behäftade med fel. Mottagandet blev som vanligt storartat, och när vi vid lunchen hunnit till desserten (Åttonde rätten!), fick jag av chefen för ökenstrupperna mottaga en svart skorpion och två "Vipers", omtänksamt nog placerade i sprit och glasburkar. Vipern är öknens giftigaste orm. En stor och motståndskraftig man klarar sig undan en smärtfylld död, om han inom tio minuter ges motgift. Skorpioner ser vi faktiskt då och då i terrängen utanför flygarhuset i Carthage, men de är gulbruna och inte riktigt lika farliga som den svarta varianten.

När vi följande dag skulle flyga från Gafsa hade det blåst upp till sandstorm över öknerna, och sikten var därför mycket dålig. Eftersom meteorologen i Tunis per telefon lovade bra väder efter några mils flygning, startade vi och följde en väg mellan bergskedjorna, som nu låg helt inhöljda i kompakta molnbankar. Vädret blev dock inte bättre, utan vi tvingades flyga hela sträckan till Djerba på lägsta höjd för att hålla markkontakt och klara navigeringen. Terrängen blev emellertid allt flackare och närmare kusten minskade också våra svårigheter. Efter landningen var både motorerna och vi själva i stort behov av tvättning för att få bort det fina sandstoff som lyckats tränga in överallt.

PÅ POPULÄRASTE SEMESTERORTEN

Ön Djerba är Tunisiens populäraste semesterort. Där finns milslånga sandstränder med flera utmärkta hotell, som frekventeras av turistgrupper främst från Tyskland och England, men även från Sverige. Det finns gott om palmer, och klimatet sägs vara det bästa i Nordafrika med endast några få molniga dagar per år. Vi hade otur att anlända på en sådan! Bland innevärdarna i de pittoreska byarna tillämpas än idag månghundraåriga sedvänjor, och bland mycket annat fick vi tillfälle att bese tillverkning av lergods, korgar och mattor. Vi gjorde också ett besök i den israeliska synagogan "La Ghriba", där hela bibeln finns upptecknad med sirlig präntning på flera stora papyrusrullar. För

att erhålla tillåtelse att inträda i helgedomen måste man uppträda utan skor men med mössan påtagen! Guvernören på ön uttryckte sin stora beundran över det mesta i Sverige och han visade oss brev och fotografi av statsminister Erlander, som med maka tillbringade några semesterdagar på Djerba för ett år sedan.

Det bestående intrycket av dessa rundflygningar i Tunisien är för oss svenskar det hjärtliga mottagande som ges oss överallt. Intresset och entusiasmen för det nya flygvapnet är stort, och på varje plats uttalar man stor tillfredsställelse över samarbetet mellan svenskar och tunisiater, inte bara inom vårt verksamhetsområde utan även inom många andra, där allt fler svenskar verkar.

AD

ATT VARA FÄLTFLYGARE VID 35-FÖRBAND
Forts från sid 7

rebefordrar startorder från radarjaktledare.

Eftersom kraggen är ansluten har vi instrument- och gyroberedskap och kan mycket snabbt komma iväg. Rb 324 är testad.

MOT MÅLET PER RADAR

Upp i luften leder radarjaktledaren till utgångsläge för anfall. Jag bestämmer själv min anflygningshöjd med ledning av radarjaktledarens uppgifter om fiendens avstånd. Fiendens fart och höjd spelar däremot ingen större roll så länge farten ligger på underljudssidan. Mitt flygplans prestanda täcker dem väl. Jag anflyger på 1000 m. Då radarjaktledaren meddelar att jag nått utgångsläge för anfall tänder jag ebk och intar en bestämd stigvinkel som ej får vara så stor att radarjaktledarens ledning äventyras. Eftersom stigvinkeln blir mindre än flygplanets optimala innebär detta att min fart till en början trots ansenlig stigning ändå är hög. Under stigningen får jag radarkontakt med fienden. Nu kan jag själv avläsa avstånd och riktning till målet. Jag riktar med hjälp av egenradar och kontrollerar skjutavståndet. På så sätt fastställer jag skjutlägen.

Hade det gällt ett akananfall hade jag fortsatt anflygningen med hjälp av egenradar låst på måleket varvid siktet erhållit avståndsuppgif-

ter. Nu får jag dessutom en akustisk avstå-
givning, skämteamt kallad SPUTNIK-ton efte
signalerna liknar Sputniks. Jag får en bes
signal före skjutavstånd, en ny på skjutavstånd
saat en kollisionvarning.

I det här fallet erhöill jag skjutläget på ca
13 km höjd. Jag avbröt anfallet med en sned
halvroll ned mot molnen som sträckte sig upp
till 10 km. Molnundersidan var ca 800 m. Hela
anflygningen och större delen av inflygningen
hade skett i moln utan att jag egentligen hade
tänkt på det själv. Det hade gått helt auto-
matiskt.

Om jag nu skulle återvända till basen skulle
mitt uppdrag komma att omfatta 12-15 min pass-
tid. Ett jaktuppdrag är kort och intensivt spe-
ciellt med tanke på att jag har betydligt mera
att utföra än tidigare med J 29:an och detta
måste ske på halva den tid man förut hade.

80 % EFFEKT I LANDNINGEN

Landningen med Draken skiljer sig något från
29:an. Om jag misstänker en minuslandning kan
jag inte enbart öka anfallevinkeln för att kom-
ma längre fram utan att samtidigt öka dragkraf-
ten. Ty motståndet stiger mycket brant med ökad
anfallevinkel. Detta innebär att jag "rasar"
nästan rakt ned om jag ej stöttar med mycket
motor. Normalt motorvarv i landning är ca 80 %.
Vid ett snävt landningsvarv krävs det tidvis
fullgas. Det stora motståndet vid höga anfalle-
vinklar ger mig oanade möjligheter då det gäl-
ler avancerad flygning genom att jag kan variera
belastning och dragkraft.

Min landning gick bra. Det är dags för lunch
och eftermiddagens flygprogram omfattar samma
övningar som förmiddagens. Efter flygningarna
är det idrott. Den omfattar bl a en fotbolls-
turnering mellan divisionerna. Tjänsten slutar
kl 17 under den ljusa delen av året.

Mörkerrutinen skiljer sig något från dagerruti-
nen. Anfalleövningarna är desamma som på dagen.
Det är bara säkerhetsbestämmelserna som ökat.
För att vi skall få en grundmurad rutin övar
vi mörkerflygning två kvällar i veckan under
vinterhalvåret. Flygplanet är mycket väl utrustat
för mörkerflygning. Överhuvudtaget är J 35
en angenäm bekantkap vilket jag tror samtliga
35-förare vill intyga.

FLYGHAVERIerna I NORGE

I Norge har under de sista åren förekommit en
mycket hög haverifrekvens på grund av förarfel.
Det har uppmärksammats i de flesta norska tid-
ningar och chefen för den norska "flygtryg-
gingen" Generalinspektören Överste A. Stansberg
har i "Norsk Luftmilitært Tidsskrift" tagit till
ord, om förebyggande åtgärder mot flyghaverier.
Han antyder att det är divch och högre chefer
som icke alltid tar den flygsäkerhetsmässiga
sidan av tjänsten tillräckligt allvarligt. Han
efterlyser bl a divch-kurs och utbildningskurs-
ser inom flygsäkerhetsområdet som en naturlig
konsekvens av den höga haverifrekvensen. Han
slutar med bl a följande önskelista.

1. Luftföravaret bör generellt lägga större
vikt vid ett väl organiserat förebyggande flyg-
säkerhetsarbete och ge flygsäkerhetsinspektio-
nen lämplig organisation tillräcklig perso-
nal härför.
2. Speciella flygsäkerhetsoff måste utbildas
för tjänstgöring vid högre staber och förband.
3. Förbandscheferna bör genomgå kortare kurser
i flygsäkerhetsarbetet.
4. Flygförarna och teknikerna bör ges inblick
i haveriutredningsarbetet både i vad avser ar-
betet på marken och de beslut och föreskrifter
av förebyggande art, som kan dragas av ett en-
skilt haveri eller tillbud.
5. Stor noggrannhet måste läggas vid inflyg-
ningen av flygförare på moderna jetfpl.
6. En bättre organiserad inspektion av flyg-
verksamheten från ansvariga chefers sida, med
huvudvikten på den förebyggande haveriverksam-
heten.
7. Deltagande i morgonbriefingen av all flyg-
gande personal särskilt med hänsyn till den
flygsäkerhetsmässiga briefingen.
8. Divch uppgift är att driva flygtjänsten
enligt gällande instruktioner och bestämmelser
under flyg och ledning, men med större vikt på
övervakningen av flygningen särskilt de yngre
flygarnas, jämte kontrollen av flygarnas kän-
nedom om SFI, särskilt nödföreskrifterna, sä-
kerhetsföreskrifter, landningstekniken etc.

KADETTSKOLAN FLYGER UTOMLANDS

Forts från sid 9

bart väder först mot kvällen. Meteorologen kunde dock inte finna någon acceptabel reservlandningsplats på hela sträckan och inför de utsikterna måste flygningen inställas. Till England kom endast tre Tp 79, som fortsatt direkt på förmiddagen.

Basens personal hjälpte till att göra det bästa av situationen - en situation som vi började vänja oss vid - och med samma "okay, gentlemen" som nyss inlett briefing för start, hjälpte man oss nu att ordna inkvarteringen.

Torsdagen ägnades åt strövtåg i Wiesbaden med omgivning. Den kända kurorten på strandsluttningen mot Rhen med en kvarts miljon invånare visade oss mycket av intresse. Stadsbilden färgades delvis av de ca 30.000 amerikaner, som på olika sätt är knutna till flygbasen, och vi fick uppleva atmosfären både i tyskt Warenhaus och amerikanskt shopping-center. Det improviserade besöket blev roligt och lärorikt, och en god ersättning för den uteblivna londonresan.

HEM ÖVER OLDENBURG

Start från Wiesbaden fredagen den 18 maj. Efter några mils flygning mot sydväst i enlighet med gällande, "take-off procedure" gick vi norrut till Oldenburg, som besöktes av svenska flygförband flera gånger förut. I Oldenburg inträffade transportflygplanen från England, och så fortsatte hela förbandet till Uppsala i gott väder.

Om vädret ställde till trassel för årets utlandsflygning så gäller motsatsen beträffande materielen. Flygplanen gick hela sträckan - 4500 km - utan nämnvärda fel, ett resultat som huvudsakligen bör tillskrivas markpersonalens arbete dels före flygningen och dels vid mellanlandningarna.

Flygningen ställer för varje år något ökade krav både på förberedelsearbetet och på den enskilde kadetten. Föregående elva utlandsflygningar har ackumulerat erfarenheter, som kom till god användning. Områdespassage i olika former, start- och landningsprocedurer m m kräver ingående detaljkännedom och inte minst kun-

skap i radiotrafik på engelska. De som såg våra förband var oftast imponerade. De som hörde oss var kanske mindre ofta imponerade.

Lärdomarna från resan är många. Även årets officerskurs har i praktiken kunnat studera resultatet av goda respektive mindre goda personliga förberedelser för flygning under ovana förhållanden. Elementär utbildning i förbandschefskap ges hemma - utlandsflygningen är en nyttig tillämpningsövning i förbandschefs uppträdande i luften och på marken.

BRA GJORT!

Fänrik Pär Gunnar Nordgren F 18 befann sig under hemflygning med sin J 34 efter ett pass jakttrid. Under en sväng märkte han att flygplanet var svärmanövrerat och kändes baktungt. För att hålla planflyktsläge var han tvungen att trimma flygplanet fullt framtungt, hålla spaken fullt framförd och skeva vänster. Vid en titt i backspegeln upptäckte Nordgren att båda skevrodrarna var uppfällda och att höger skevroder stod stilla men att vänster fungerade u a. Under svag höjdminskning flög han mot F 15.

Då Nordgren minskat farten och tagit ut klaff blev flygplanet mindre baktungt. Nordgren minskade farten ytterligare och kopplade ur skevservona. Härvid började flygplanet omedelbart rolla. Nordgren följde med tills rollen var fullbordad och skevade sedan fullt emot och stöttade med vänster sidroder. Detta gav dock inte omedelbar effekt utan Nordgren fick följa med i en roll till. En kamrat i förbandet, som följde förloppet, rådde honom att hoppa, men Nordgren ville först försöka koppla in skevservona igen. Detta lyckades dock icke utan flygplanet började ånyo rolla åt höger. Nordgren följde med i rodrarna. I den följande rollen kopplade skevservona in och Nordgren kunde återta planflyktsläge. Efter stort landningsvarv med lång final landade Nordgren utan att ytterligare komplikationer tillstötte.

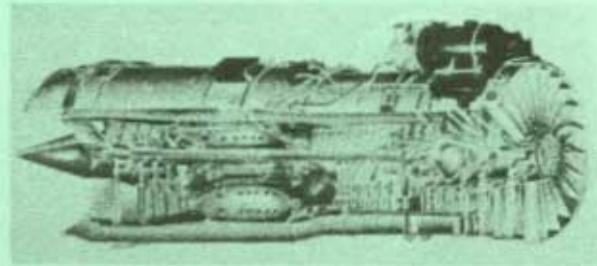
Tillbudet hade orsakats av ett materielfel. En stötstång mellan höger skevroder och servot hade brustit under flygningen. Genom en kallblodig och riktig bedömning av situationen räddade fänrik Nordgren ett flygplan åt FV.



FLYGFÖRVALTNINGEN HAR TECKNAT KONTRAKT med United Aircraft i USA om licenstillverkning av en ny turbojetmotor - JT8D. Den kommer att användas i flygplan 37, som i första hand blir A 32 Lansens och i andra hand J 35 Drakens efterträdare. Svenska Flygmotor Aktiebolaget i Trollhättan har fått i uppdrag att tillverka motorn och förse den med en svenskkonstruerad sbk.

LITE AV VARJE

AUGUSTA-BELL HETER FLYGVAPNETS senaste nyförvärv. Försvaret har sammanlagt beställt 18 stycken av de italienbyggda helikoptrarna. Av dem skall flygvapnet få 6 exemplar. Augusta-Bell är utrustad med en de Havilland Gnome-motor som ger en marschfart på 193 km/t och en stighastighet av 546 m/min. Tomvikten är 1.860 kg och den maximala startvikten 3.860 kg. I första hand skall helikoptern användas för underhålls- och räddningstjänst.



DET NYA SVENSKA STRIDSLEDNINGO- och luftbevakningssystemet STRIL 60 har tagit ytterligare ett stort steg mot sin fullbordan. Flygvapnet har nämligen beställt ett antal radargruppcentraler för insamling och bearbetning av radardata och automatiserad överförning av resultaten till flygplan och robotar. Kostnaderna uppgår till ca 50 miljoner kronor.

Har ni hört...

MED TVÅ FLYGDAGAR PÅ F 3 i MALMSLÄTT - den 1 och 2 september - firar flygvapnet militärflygets 50-årsjubileum. Då skall man inte bara visa vad flyget förmår i dag utan också vad det har förmått. Ur flygmuseet på Malmen har nämligen arrangörerna plockat fram, dammat av och rustat upp fyra flygplan från lika många decennier.

Tillsammans med J 35, J 34, J32, J 29, J 28 och Sk 50 kommer en Miuport från 1912, en Tummelisa från 1922, en Focker från 1932 och en B 17 från 1942 att vara i luften.

Sammanlagt deltar närmare 150 flygplan i de två flygdagarna på Malmen som inte bara kommer att bjuda på en fascinerande flyguppvisning utan också på helikopterräddning, fallskärshoppning och markutställning. Dessutom kommer konungen att besöka F 3 på söndagen.

Har ni läst...

SVENSKT MILITÄRFLYG 50 ÅR heter en sextiosidig jubileumskrift som flygstabens pressdetalj gett ut med anledning av att det i år är 50 år sedan löjtnant Dahlbeck för första gången flög ett svenskt militärflygplan. Sedan hans Blériot-Nyrop svävade fram över Värtans is i februari 1912 har utvecklingen gått framåt med nästan sensationell hastighet.

Om det svenska militärflygets utveckling från Dahlbecks monoplan till J 35 Draken kan ni läsa i jubileumsboken. Den är rikligt illustrerad med bilder av de flygplanstyper som används under militärflygets 50-åriga tillvaro.

Boken kostar 5 kronor och kan köpas på flottiljerna eller beställas hos flygstabens pressdetalj, Stockholm 80.



FIRMA KONTORSKOPPET
STOCKHOLM 1962