

(1963):2

KUNGL. TEKNISKA HÖGSKOLAN
FLYGTEKNIKA INSTITUTIONEN
BIBLIOTEKET

FLYGVAPEN

NYTT

Nr 2-1963



23 MAJ 1963

Den 27 april landade fyra FN-29:or samt två transportplan på F 8. Därmed hade ungefär halva F 22-förbandet kommit hem till Sverige igen efter väl förrättat värv i Kongo. Personal- och materielreduceringarna är en följd av det numera lugna läget i det för en tid sedan så oroliga området. FLYGVAPENNYTT har därför i det här numret velat ägna speciellt utrymme åt svenskt flyg i Kongo.

"FN-avdelningen" i tidningen inleds med en ledare om F 22:s från många håll omvittnat betydelsefulla insatser. Bland övriga artiklar märks bl a en sammanställning över Flygvapnets totala personalinsats samt en inlevelsefull artikel om hur det kändes att stridsflyga med J 29:an.

På sidan 12 återfinns numrets andra ledare, vilken behandlar flyghaverierna under fjolåret. Artikelserien om flygtjänsten på Draken följs upp med ett avsnitt om typinflygningen. Vidare återkommer överstelöjtnant Nils Kindberg med ytterligare faktspäckad, intressant läsning om Flygvapnet under beredskapstiden. Bland utlandsnyheterna märks en återgivning ur en brittisk tidekrift av synpunkter på brittisk vedergällningsstrategi. Till sist vill Red. också fästa uppmärksamheten på en refererande sammanställning om Försvaret i årets propositioner.

Innehåll

- | | |
|--|---|
| <p>Sid 3 - F 22:s insatser i Kongo
4 - Flygvapnets personalinsats i Kongo
5 - Data om "stressen"
6 - Åter från Kongo
7 - Flygvapenchefens tal till hemvändande F 22-män (den 27 april 1963)
8 - Flygspaning över Kongo
10 - Så kändes det att vara fältflygare i Kongo
12 - Flyghaverierna under 1962
13 - Typinflygning på Draken
15 - Eskaderövningen i Övre Norrland
17 - Telemän fick generalstipendium
18 - FLYGVAPENNYTT presenterar: Potes-Heinkel CM 191</p> | <p>Sid 20 - Flygvapnet under beredskapstiden, avsnitt 3
22 - Frankrikes Force de Frappe
24 - Brittisk vedergällningsstrategi
26 - Blue Steel tråder i tjänst
27 - Livlig förelägningsverksamhet vid F 9
28 - Bokrecension: Våre flygere i kasp - Luftkrigen i Norge 1940
29 - Ny syrgasapparat
30 - Försvaret i årets propositioner
34 - Materialplanering
34 - Flygaravsakad
35 - 4-tonns flygvapenrobot lyfts med specialkran
35 - Examen på Ljungbyhed
35 - Klosterinviqning på Ljungbyhed</p> |
|--|---|

ANSVARIG UTGIVARE:

Generalmajor Stig Norén

REDAKTÖR:

Staberedaktör Per Siegbahn

Bidrag från Flygvapnets alla personalkategorier är välkomna. Manuskripten adresseras till:

FLYGVAPENNYTT

Flygstaben

STOCKHOLM 80

De ska vara försedda med avsändarens (författarens) befattning, namn och bostadsadress. Dår signatur (initialer eller pseudonym) finns utsett under manuskriptet införs blott denna i stället för det fullständiga författarnamnet.

OMSLAGSBILDEN



Flygvapenchefen hälsar hemvändande personal ur F 22 i Kongo välkommen hem. Ceremonin ägde rum på F 8, där fyra 29:or och två transportplan landade efter en rekordflygning från Afrika. Läs mera om detta på sidorna 6 och 7.



F 22:s INSATSER I KONGO

När detta nummer av Flygvapennytt kommer ut har en del av F 22 på egna vingar flugit hem från Kongo. Även om en grupp på fyra flygplan tills vidare stannar kvar markerar dock denna hemflygning slutet på det mest betydelsefulla skedet i det svenska flygvapnets insats i FN-tjänst i Kongo. Det skede där krigsoperationer varit erforderliga och där F 22 fått bära huvudparten av ansvaret, ja i det avslutande skedet ensamt representerat FN:s tillgång på stridsflyg.

F 22:s historia började i september 1961. Efter en underhandsförfrågan i början av månaden kom beslut om insatsen 24/9. Ehuru våra förband inte är utrustade eller organiserade för verksamhet på fjärran krigsskådeplatser kunde förbandet starta redan 28/9 och landa i Leopoldville 4/10. Detta var en prestation som också internationellt uppmärksammades. Det må särskilt understrykas, eftersom det ingalunda varit regel i sådana sammanhang, att förbandet från ankomsten också var fullt stridsberett.

Denna beredskap, innefattande en tjänstbarhet på flygplanen som hela tiden legat över 90 % har bibehållits alltsedan dess, ett enligt många utländska bedömare enastående rekord.

F 22:s uppgift var att skydda FN:s flygtransporter i första hand genom eskort, i andra hand genom offensiva företag, en begränsning som erbjöd stora praktiska svårigheter vid den foras av krig som fördes i Kongo 1961. Svårigheterna att skilja på militära mål och civila anläggningar var också utomordentligt stora. F 22:s insats (jämför bl a indiska flygförband) var vid denna tid av avgörande betydelse för FN-truppernas säkerhet i markoperationerna. En beskjutning som i detta sammanhang olyckligt kom att riktas mot ett icke utmärkt sjukhus i stridszonen utnyttjades som bekant till det yttersta i propagandan mot FN, en propaganda som också kom att rikta sig direkt mot Sverige och mot svenska flygvapnet.

I de strider som vid årskiftet 1962-63 ledde till slutlig militär framgång för FN spelade F 22, som då var det enda krigsflygförbandet FN disponerade, en framträdande roll. Dess väsentliga insats var anfallet mot flygbasen vid Kolwezi där Katangas stridsflyg snabbt och överraskande helt förintades på marken. Den moraliska effekten härav anses ha mycket starkt bidragit till den upplösning av gendarmeriets motstånd och det därigenom ganska oblodiga förloppet av markoperationerna som därpå följde.

Även om effekten av denna flyginsats således kan värderas högt får vi inte uppföratorer operationen som sådan. Dettidigare rätt högt bedömda katangesiska flyget visade sig till slut mycket svagt och dess tillintetgörande på marken behöver inte anses som en stor prestation för ett modernt flygförband. Men denna operation utfördes, liksom följande understöd åt armétridskrafterna, under den begränsande förutsättningen, mycket viktig för FN:s fortsatta verksamhet, att skador på icke militära mål skulle undvikas, vilket krav också till 100 % uppfyllides. Att detta lyckades vittnar om mycket god utbildning och skjutdisciplin hos förbandet och om god ledning av operationen, något som också understrukits av FN-ledningen och av utländska fackmän på platsen.

Svenska flygvapnet har under ett och ett halvt år haft det ovanliga tillfället att pröva ett förband i krigsliknande förhållanden där också jämförelse med internationell militär standard varit möjlig i många avseenden. Vi har själva erfårit och vi har kunnat visa utåt att materiel, organisation och utbildning hållit måttet och att vi mer än väl hävdar oss bland andra deltagande nationer.

Flygvapnets personalinsats i Kongo

Under den snart treåriga FN-verksamheten i Kongo har Flygvapnet bidragit med 32 aktiva officerare, 93 underofficerare (inkl fältflygare) och 114 flygtekniker. Dessutom har ett 70-tal av reservpersonalen tjänstgjort, liksom 220 värnpliktiga av olika grader och yrkesgrader. När insatsen var som störst vid senaste årskiftet, fanns 9 officerare, 30 underofficerare och 30 flygtekniker i FN-tjänst.

Det började sommaren 1960, då regeringen beslutade hjälpa FN med, som det kallades, en mindre flygstyrka för att insättas i det oroliga Kongo.

Det intresse som visades upprop i press och radio var överväldigande. Anmälningar kom i massor från alla delar av Flygvapnet och även telegramledes från personal på utlandssesester. Det var fråga om timmar, och på mycket kort tid var den första Kongogruppen klar för avresa, bl a major Wilander samt kaptenerna Gyllenswärd och Björklund. Kapten Everstål, som hade erfarenhet från liknande tjänst i Libanon något år tidigare, var också med i gruppen, som i övrigt utgjordes av flygförare och flygtekniker för betjäning av fem, sex flygplan.

Dessa "pionjärer" ingick i ONUC (Organisation des Nations Unies au Congo), som FN-organisationen i Kongo benämns. Många har sedan dess rest ut och kommit tillbaka, men det är väl frågan, om inte denna första grupp hade den svåraste uppgiften. Ingen visste hur mottagandet skulle bli, och det fordrades stor takt att introducera FN i landet med dess skeptiska och delvis fiendliga befolkning. Det blev en tid av hårt arbete i kamp mot nästan allt, det var brist på materiel och lokaler, kommunikationerna var dåliga, och samarbetet med folk från ett tjugotal nationer med olika språk och tänkesätt blev ibland besvärligt.

- Nedan: J 29:or över Kongo. -



För Flygvapnets personal blev flygningar över ödeliga djungelområden i enmotoriga plan riskabla på grund av orienteringssvårigheter och brist på reservlandningsplatser.

Den organisation som byggdes upp i Kongo krävde ännu mer personal. Svenska FN-bataljonen som kommit ungefär samtidigt med flyggruppen fick snart efterföljare från andra länder, och inom loppet av några veckor hade ONUC upprättat baser i de större städerna. För basernas underhåll behövdes ingenjörspersonal, vilken i stor utsträckning lämnades från Sverige. Den svenska personalen fick då den indelning, som alltjämt är bestående, där armébataljonen utgör en enhet och flyggruppen, ingenjör- och administrativ personal bildar de s k Svenska Teknikergrupperna.

Flyggruppen, som närmast har intresse för Flygvapnets del, utökades redan hösten 1960 till ett 50-tal man för betjäning av lätta flygplan av typ Otter och Beaver samt helikoptrar. Tillsammans med dansk och norsk personal bildade den Helicopter & Light Aircraft Squadron, som numera kallas Support Squadron. Huvuduppgiften för detta skandinaviska flygförband blev att utföra spaning och stå i beredskap för snabba transporter av folk och materiel till oroliga platser, där större flygplan inte kunde landa. Härigenom fick den infödda befolkningen ofta den första kontakten med ONUC genom skandinaver, vilken i synnerhet under den första tiden kunde bli rätt så dramatisk.

Från förbandets huvudbas i Léopoldville detacherades enheter till olika provinser. De är nu förlagda i Luluabourg, Kamina, Kongolo, Elisabethville och Albertville.

När den första avlösningen kom till Léopoldville i januari 1961, bland dem överste Rosenius och kapten Lind, hade förbandet flyttat över från Ndole - en liten flygplats i utkanten av Léopoldville - till den internationella storflygplatsen Ndjili ett par mil utanför staden. Högkvarteret hade fått lokaler i hotell Royal i centrum, där även Canadian Signals inrynts med en stor signalanläggning. Organisationen hade fått fastare former, men lämnade ännu mycket att önska.

Kongo är ett land med oerhörda avstånd,

sträckan Léopoldville - Albertville, t ex, är lika lång som Kiruna - Ystad. ONUC fick därför stora transportsvårigheter när det gällde tillförseln av materiel och livemedel. Till följd av otillräckliga vägar och järnvägar måste flyglinjer upprättas, s k Scheduled Flights, för vilka passagerar- och transportplan charterades från olika länder, däribland Sverige (Transair). För denna civila flygverksamhet såväl för den militära växte ett flygkommando upp i ONUC högkvarter, det blev en "Air Division", i vars ledning flygvapenofficerare placerades. Air Division fick stor omfattning och kom med tiden att spela en dominerande roll i FN:s kongooperationer.

ONUC-organisationen växte således fram med hänsynstagande till vad läget i landet krävde under olika skeden. Tjänstgöringsperiodernas längd för den svenska personalen var liksom för personalen från de flesta medlemsländerna ca sex månader, vilket givetvis inverkar menligt på kontinuiteten. Denna olägenhet fick dock tas med hänsyn till tjänstgöringens frivilliga karaktär och medlemsländernas avriheter att avvara aktiv personal för längre tid. En flygvapenofficer som dock fick tillfälle att tjänstgöra en längre tid var överste Norström, Flygvapnets reserv, som från juni 1961 och mer än ett år framåt hade en chefspost i ONUC:s högkvarter. Under hans period utvecklades Air Division i stort till vad den är i dag. Efter Norström har överstelöjtnant Olle Carlsson och överste Stenberg tjänstgjort i ONUC:s flygledning.

Efter ett års verksamhet var Air Division så uppbyggd, att de olika enheterna på baserna snabbt kunde dirigeras från ONUC HQ. Där hade nu inrättats en avdelning, Air Operations, som svarade för i första hand linjetrafiken, insättning av flygplan vid personalavlösningar, kontakten med charterföretagen m m. En flygvapenofficer som från början tillhört denna avdelning och alltjämt är i tjänst är kapten Ljungkvist, Flygvapnets reserv. För de många skandinaverna inom Air Division hade det varit en stor tillgång att ha en svensk med i ledningen för denna viktiga verksamhet.

För tjänsten inom Air Division ute på baserna svarade en Air Base Commander med underställda chefer för underhålls- och verkstadstjänst, tekniker och piloter. Svensk personal har därvid utnyttjats i stor utsträckning.



Major O Lindström omedelbart efter landning den 29.12. En projektil hade gått in på huvens vänstra sida och passerat ut till höger under anfallet mot Kolwezi.

DATA OM "STRESSEN"

Den 28.12 1962 startade den egentliga "stressen" i Elisabethville då Tsombes gendarmer öppnade eld utan att FN-trupperna besvarade elden. Hela dagen låg F 22:s flygstyrka i högsta beredskap. I högkvarteret försökte man i det längsta undvika krigshandlingar, men den av Tsombe startade lavinen stod inte att hejda.

Natten till den 29 blev mycket orolig med ordergivning för kommando dag. Från HQ i Léopoldville anlände överste Dick Stenberg med uppgift att från Kamina direkt leda verksamheten. Det stod på ett tidigt stadium klart att Tsombes största flygfält Kolwezi-Kengere skulle bli målet.

Morgonen den 29 startade samtliga sex J 29 och en S 29 i dåligt väder. Företaget leddes av divisionschefen major Lindström, F 4, Östersund, med följande förare: Kapten Christianson, F 5, Ljungbyhed, fanjunkarna Barthelsson och Jönsson, F 4, Östersund, Casselsjö, F 13, Norrköping och Nordström, F 10, Ängelholm. Förare i spaningsflygplanet var fanjunkare Norlund, F 11, Nyköping. Vädet över Kolwezi var uselt med en högsta molnbas på 70 m.

Operationen mot Kolwezi lyckades bra såväl den 29:e som den 30:e kunde man senare konstatera tack vare spaningsflygplanen. Den uttagna flygtiden imponerade. Under de första sex dagarna av stressen flögs 150 timmar, vilket fått utländsk flygexpertis att häpna, speciellt då man tar i betraktande att åtta flygplan av sammanlagt tio fick skador vid olika tillfällen.

Speciell eloge får man ge den ende "naturlige" spaningsflygaren på F 22, fanjunkare Jan Norlund, som haft heltidverksamhet med att fotografera resultatet av sina kamraters insatser. Att det inte var helt riskfritt att passera ett flygfält som Kolwezi visas av att han vid ett tillfälle fick ett skott i en kamera. Att operationerna haft stor hjälp av spaningsresultaten visas bl a av att ett mycket skickligt maskerat flygplan kunde upptäckas på flygfotografi.

Utöver tidigare nämnda deltog fanjunkare Finke, F 4, Östersund och Gustavsson, F 16, Uppsala i operationerna.

Den flygvapenpersonal som därtills utsänts hade som nämnts placerats i olika verksamhetsgrenar och var underordnade chefer från många nationer. Det var först i oktober 1961 som Flygvapnet fick lämna ett eget organiserat förband genom att sända ut F 22 Fighter Squadron under befäl av kapten Evertstål, som nu för andra gången fick träda i ONUC:s tjänst. Samtidigt med F 22 insattes i Kongo flygstridsförband från en del andra nationer. Ledningen av denna verksamhet utövades i ONUC HQ av överstelöjtnant Lampell. Han ställde sig senare återigen till förfogande på nyåret 1963 i samband med de uppkomna striderna.

F 22 som utgjordes av fem J 29 och ca 40 man förlades först i Luluaborg, men överfördes snart till Kamina, där det sedan haft sin huvudbas. Det var första gången som svensk materiel och på denna utbildad personal prövades i dylika sammanhang. Förbandet fick som bekant många svåra uppgifter och har uppmärksamats mycket för personalens förmåga att hålla flygplanen i luften även under de svåraste förhållanden. Förstärkning med dubbla antalet jaktplan och två spaningsplan utsändes hösten 1962.

Med de uppsatta flygstridsförbanden i Kongo uppkom behovet av fler helikopterförare för säkerhets- och räddningstjänsten. För detta ändamål ställde Flygvapnet hösten 1961 ett tiotal förste fältflygare till FN:s förfogande för att utbildas på helikopter. Utbildningen som ägde rum i USA pågick till mars följande år, varefter denna personal sändes till Kongo, där den kunde göra en god insats i den allmänna

TABELL ÖVER FLYGVAPNETS PERSONALINSATS I KONGO

År	Mån	Antal						Vpl personal
		Off		Uoff/fältf		Tekniker		
		akt	res	akt	res	akt	res	
1960	juli-sept	6	3	10	-	10	-	-
	okt-dec	6	3	11	-	10	-	-
1961	jan-mars	5	5	11	3	10	3	-
	apr-juni	3	6	11	4	12	3	-
	juli-sept	2	9	11	4	17	3	-
	okt-dec	5	13	14	6	25	8	25
1962	jan-mars	5	13	12	8	25	8	25
	apr-juni	5	13	13	9	20	9	50
	juli-sept	5	13	19	9	28	8	50
	okt-dec	7	13	24	6	28	8	70
1963	jan-mars	9	13	30	5	30	4	125



ÅTER FRÅN KONGO

Efter den längsta sammanhängande flygning som någonsin gjorts av svenska militärplan landade den 27 april fyra 29:or på F 8. Det var hälften av 29-beståndet vid F 22 i Kongo som nu på grund av de nu lugna förhållandena kunnat sändas hem. Samtidigt med de fyra 29:orna, av vilka två var jakt- och två spaningsplan landade två transportplan av typ Curtiss. Med dessa och 29:orna återvände sammanlagt 27 man flygvapenpersonal från FN-tjänsten.

Chefen för flygvapnet hälsade de hemvändande välkomna. (Hans tal återfinns härintill). Ovan visas färdvägen för det hemflygande förbandet. Den var ca 1.300 mil lång och därmed något längre än den sträcka, som de fem 29:or tillryggalade, vilka "brandårsutryckte" till Kongo hösten 1961. De flög på grund av tidekäl den inte fullt så säkra vägen över Afrikas inre via Egypten, Sudan, Etiopien och Uganda, där det är betydligt längre mellan flygplatserna.

tilltagande flygverksamheten på ONUC:s baser.

Tillförseln av de nya flygförbanden och utökningen av markstridskrafterna - FN hade ca 15.000 man i Kongo - medförde ännu större transportproblem för ONUC. De större charterplanen var dyra i drift i synnerhet som lastkapaciteten inte alltid kunde utnyttjas på kortare sträckor. Genom att besättningarna var civila kunde planen inte heller användas i rent

Flygvapenchefens tal till hemvändande F 22-män (den 27 april 1963)

F 22:s historia började i september 1961. Efter en underhandsförfrågan i början av månaden beslöts den 24 att ett svenskt flygförband skulle sändas till Kongo. Fyra dagar senare sändes förbandet iväg och landade 4/10 i Leopoldville, en utryckningsprestation som internationellt mycket uppmärksammades. Det så särskilt understrykas, att förbandet var stridsberett omedelbart vid ankomsten, ett förhållande som ingalunda är regel i sådana sammanhang.

Den insats i Kongo i FN-tjänst som förbandet sedan fullgjort i olika personalavlösningar har varit utomordentligt betydelsefull. Den har betytt mycket för FN och dess strävan till pacifisering. Från att förbandet från början endast varit avsett som skydd för FN:s flygtransporter blev p g a omständigheternas makt uppgiften utökad till att omfatta även ingripanden vid markstrider till understöd av FN:s markstyrkor.

I de strider som under Åreskiftet ledde till slutlig militär framgång för FN spelade flygförbandet en helt avgörande roll. Den neutralisering av det katangesiska flyget som skedde, genomfördes skickligt och med god ledning utan skada på icke militära mål. Speciellt detta sistnämnda förhållande har väl bäst bidragit till den prestigevinst FN rönt. Elddisciplinen hos den svenska flygstyrkan har med beundran noterats överallt.

Det kvalitetstal som bestämmer ett flygförbands värde är i hög grad beroende av markstyrkans insatser. Aldrig har väl vi fått så påtagligt utslag på vad vår utbildning och tekniska standard är värd under svåra förhållanden. Den ständigt mer än 90 % tjänstbarhet på flygplanen som kunnat upprätthållas är bevis nog. Vi har på ett övertygande sätt bidragit till den höga värdesättning av svensk flygstandard som från alla håll osvittnats.

militära företag. Det var därför ett starkt behov som fylldes, när FN under våren 1962 lyckades sätta upp ytterligare ett flygförband, C-47 Squadron, sammansatt av militär personal från sex länder. Sverige lämnade fyra besättningar med vardera två piloter, en färdmekaniker och en radiotelegrafist samt dessutom tekniker för betjäning av fyra flygplan. Denna personal rekryterades huvudsakligen från kommersiella flygföretag, men den hade ursprungligen fått flyg- eller mekanikerutbildning vid Flygvapnet.



När flygstatschefen, generalmajor Stig Norén, i slutet av januari 63 besökte Kongo fick hans DC-6 eskort av åtta FN-29:or. En 5 29 tog bilden strax före landningen på Kamina.

Air Division under befäl av en Air Commander hade nu fått den utformning som den alltjämt har. I ONUC HQ hade inrättats ytterligare en avdelning för teknisk underhållstjänst och för drivmedelstillförseln. Huvuddelen av personalen sorterades under ONUC Air Transport Base Ndjili.

Denna bas fick tidigt en italiensk chef enligt FN:s kvotsystem vid tilläggning av vissa befattningar. Som ställföreträdande chef placerades där våren 1962 kapten Lind, Flygvapnet. Han var redan då en av veteranerna i ONUC:s tjänst, insatt i organisations- och personalfrågor efter tidigare tjänst dels som chef för Support Squadron och dels som Air Base Commander i Luluaborg. Ndjili-basen, den största av alla ONUC-baser, blev in- och utklaringsplatsen för Air Division och tillika genomgångsbas för flygtrafiken i hela Kongo. Därifrån sprids personal och materiel över landet.

Till Ndjili-basen hör även Special Section för teletekniskt underhåll samt Swedish Signal.

Forts. på sidan 9.

- Det var soliga miner när CPV välkomnade FN-männen.

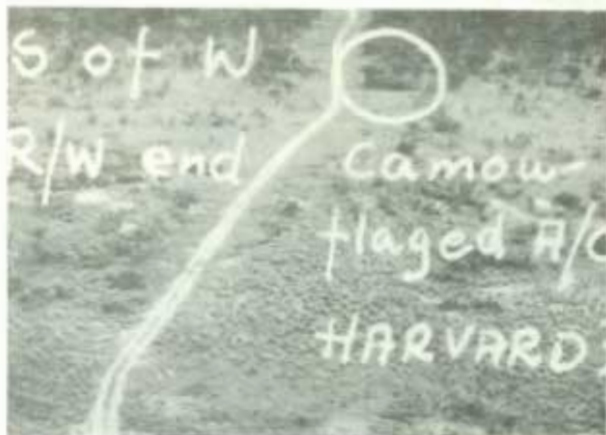


FLYGSPANING ÖVER KONGO

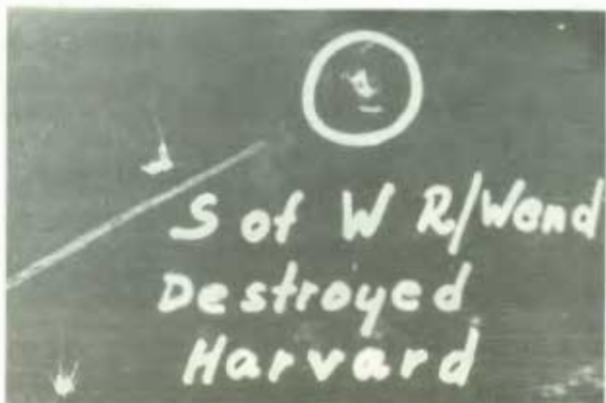
Det underrättelseförband ur Flygvapnet som svenska regeringen ställde till FN:s förfogande i Kongo är nu åter i Sverige efter väl förrättat värv. Panjunkare C G Wesslén ger här några synpunkter på spaningsflygets verksamhet.

Den reducerade underrättelsepluton som verkade i Kongo bestod av två fototolkare, en fotograf, ett fotobitråde, en kameramekaniker och till en början tre spaningsförrare. Strax före "stressen" fick man ännu en förrare och i början av detta år ytterligare en. Spaningsförbandet disponerade två S 29 C.

Flygspaningen inriktades i huvudsak på de av Tshombe behärskade 41 flygfälten i Katanga. Av dessa ansågs 30 böra utspäns och kontrolleras. Kolvesi-Kengere, den viktigaste flygbasen, ca 8 km söder om staden Kolvesi, utsattes för den noggrannaste granskningen och kontrollerades 16 gånger mellan den 13.11.62 och 3.1.63. Flygfälten i Katanga har på några få undantag när endast ett start- och landningsstråk, vars längd varierar mellan 800 och 1.500 m. Hangarer och anordningar för flygplanbetjäning saknas i allmänhet. Vår flygspaning koncentrerades därför



Vid tolkningen av ovanstående bild föddes misstanken att den inringade dungen var camouflage för ett flygplan på Kolvesi-fältet. Dungen besköttes följande dag och sattes i brand, som framgår av bilden nedan.



till vissa fält, bl a Kolvesi-Kengere, Kipushi South på gränsen till Nord-Rhodesia och Dilolo i västra Katanga på gränsen till Portugisiska Angola.

För att få ett gott utbyte av flygspaning mot ett flygfält lodfotograferar man med kameror med lång brännvidd. Därvid anses skalan 1:10.000, med nuvarande kamerautrustning i S 29 motsvarande flyghöjden 9.200 m, vara tillfredsställande. Då vi kände till bristen på katan-gesiakt lv (några 40 mm lvakan fanns, men de användes aldrig) valde vi vanligen en flyghöjd, som gav skalan omkring 1:5.000, vilket avsevärt underlättade tolkningen.

STRESSEN 29.12 - 31.12.62

Den 29 december inleddes den FN-aktion, som fått benämningen "stressen", och i vilken det svenska FN-flyget spelade en avgörande roll. Flygspaningen visade tydligt var Tshombe koncentrerade sitt flyg. Förstahandsmålet för F 22, som då var FN:s enda jakt-attackförband, blev således flygbasen Kolvesi-Kengere. Första anfallet ägde rum den 29.12.62 kl 0705 lokal tid. Det anfällande förbandet bestod av sex J 29 utrustade med akan och åtta 15 cm pansarsprängraketer och attackraketer. De låga molnen omöjliggjorde raketanfall, varför endast akan kom till användning. Efter landning visade det sig att flera av våra flygplan fått träffar av finkalibrig eld.

Noggrann "briefing" av underrättelseplutonen föregick anfällen. Vid flygfältet fanns flera pjäsvärn för luftvärn av höget 20 mm kaliber. Ett av värnen var med säkerhet besatt, de övriga med stor sannolikhet inte. Denna bedömning visade sig senare vara riktig, i ett av värnen fanns nämligen vid första anfallet en 12,7 mm lvakan, som emellertid fick eldavbrott efter 8 skott.

Vid följande och senare anfall besköttes vårt flyg med 4 st 12,7 mm lvakan, som katangeserna då fått i ställning. Gendarmer fanns i fältförläggning vid fältet och flygförarna varnades för handvapeneld från denna styrka. Sammanlagt träffades under stressedagarna 8 av våra flygplan av handvapeneld (inkl trolig träff från

12,7 mm lvakan), trots underrättelseplutonernas uppgifter om beräknad motverkan, vilket kan tyda på en viss negligering av dessa vapen.

När "stressen" inleddes fanns endast ett spänningsplan i tjänst. Det fick till uppgift, att inom 10 min efter respektive anfall, utföra resultatfotografering. Med hänsyn till den ringa molnhöjden under "stressen" användes s k låghöjdsalternativ d v s snabbseriekameror för foto på låg höjd, omkring 25 m i detta fall och som komplement, oskameror med lång brännvidd.

Besöket på Kolvesifältet sedermera visade, att jakten beskjutit och träffat endast sådana militära mål, som direkt eller indirekt möjliggjorde det katangesiska flygets insättande mot FN-styrkorna. Bl a undvek vårt flyg sorgfälligt att beskjuta orealistiskt uppställda och kamouflerade flygplanattrapper (utgjordes av kraschade plan), medan verkan mot de i värn och de delvis skickligt kamouflerade planen ledde till totalförstörelse.

Initierade belgare i Kolvesi framhöll att FN-flygets precisa anfall haft så stark psykologisk effekt, att de vita legosoldaterna i Katangaflyget omedelbart tog sin "Mats ur skolan" och via Dilolo flydde till Angolo.

Underrättelseplutonen tycks ha löst förelagda uppgifter, vilket bl a får tillskrivas vettig planläggning hemma i Sverige, uttagning av rätt personal och god, funktionssäker materiel väl lämpad för uppgiften.

För den i FN-sammanhang bevandrade, framstår det som en ödets vänliga nyck, att en svensk, major L Carlsson känd som Röd Kalle, tjänstgjorde som flygunderrättelseofficer i HQ. Leo, under vars direkta befäl plutonen stod i underrättelseavseende.

En intressant och lärrik tid ur många synpunkter är till ända för "pionjärerna" vid "intelligensplutonen", Kasina.

FLYGVAPNETS PERSONALINSATS I KONGO Forts. från sidan 7.

Group, till större delen sammansatta av personal ur Flygvapnet.

Så hade ONUC utvecklats från ingenting till den relativt ordnade organisation det är i dag. Som produkt av ett tjugotal länders lagarbete är den ett gott bevis på vad som kan uträttas i samförstånd. SVEN-OLOF NILSSON



Spaningsbilder tagna av S 29:or. Ovan: Kolvesifältet efter ett anfall. Den av raketer förstörda stationsbyggnaden syns bl a. Nedan: Broar sprängda av katangeserna. På den översta bron ligger ett tåg i det raserade brospannet.



Så kändes det att vara fältflygare i Kongo

"Ja grabbar det här är inte några märkvärdiga saker, vi får väl ta det som en tillämpad skolskjutning där hemma, lycka till." Med dessa ord avslutades briefingen den 29.12 1962 kl 0615 av överste Stenberg från Leo. Efter många ovissa timmar skulle vi nu äntligen få ge oss iväg på det första anfallet mot Kolwesi, där Tshombe hade huvuddelen av sitt flyg baserat. Kl 0635 startade de sex J 29:orna som leddes av major Olle Lindström. Lasten var fulladdade akan plus åtta stycken 15 cm sprängraketer.

Vi "gröngölingar i Kongo" som hade kommit för endast ett par veckor sedan fick naturligtvis stanna på marken första passet, och vi utnyttjade tiden till att ytterligare studera fotobilderna över anfallet. Sedan bar det iväg upp till tornet för att lyssna på radiotrafiken. Snart hördes anrop till Kamina för QDM, och vi kunde konstatera att alla var på väg hem igen. När flygplanen rullat in i värnen var vi naturligtvis där. Ur villfarelsen att det var skolskjutning vi sysslade med togs man ganska snabbt vid en granskning av de hemkomna planerna. En kula hade gått rakt igenom kabinen på major Lindströms plan 2 dm framför huvudet. Flera andra plan hade skottskador i vingar och kropp. Det var tydligen en del fientlig motverkan.

Medan flygplanen gjordes klara återigen diskuterades erfarenheter. Vädret hade varit det sämsta tänkbara. 50-75 m molnbas. Raketerna gick självfallet inte att använda utan det fick bli akananfallet. På så låg höjd är naturligtvis flygplan mycket sårbara även för handvapeneld, det fick vi nog så talande bevis för. Nåväl, äntligen var det då min tur. Jag

fick gå som rotetvåa åt fältflygare Casselajö och det var samtidigt mitt första pass i Kongo. Efter en nervpirrande lång startsträcka på 2.500 m var vi då äntligen i luften. Nu gällde det alltså. Redan på långt håll kunde man se målet. Det rök friskt utav oljebränder.

Vi valde ut våra mål och gick till anfall. För mig var första målet en J 280 som stod i ett värn. Efter att för tredje gången ha kontrollerat att alla knappar var rätt tillslagna gick jag in i den första dykningen. Jag kom på mig själv att krypa ihop så mycket som möjligt bakom frontrutan, med kulhålet genom kabinen på major Lindströms plan i färskt minne. Ruteresset på målet, tänk på kulan, har du rätt fart? Nu! Iväg med första salvan! Rotechefen rapporterade något plus. Efter ett anfall till var 28:an förstörd. Sedan anföll vi stationshuset i kolonn. Efter vardera två anfall var det absolut obrukbart.

Munnen kändes torr och sträv. På med akan. Målen som fototolken fanjunkare Wesslén hade visat oss på briefingen anfölls allt eftersom de dök upp ur bra anfallssynpunkt. På med pricken, en skur, upptagning och nytt läge för nästa mål.

- Firefly 23 från 18 vi återvänder, jag har ganska svåra skottskador i fälltankar och vingar.

Efter en sista blick på det förstörda fältet styr vi hemåt. Min rotechef hade två stora hål i höger fälltank och i flygplankroppen. Jag tyktes själv vara oträffad. Pang! Plötsligt börjar mitt plan vibrera våldsamt. Stannade mitt hjärta två slag? Min första tanke var turbinskovelbrott. För mitt inre såg jag redan hur de fruktade infödingarna och gendarmerna dansade stora middagsdansen med mig som huvudfigur.

Här gällde det att ta det kallt. Av med fälltankarna, hissa och dra av gasen. Motorn gick åter normalt men tyvärr endast under planflyktvarv. Min rotechef hade informerat Kamina-basen och helikoptern hade larmats. Själv sett jag och räknade. Skulle jag nå fram? Skulle motorn

Fältflygare Tönnies Finke, F 4, berättar i vidstående artikel om sina upplevelser som stridsflygare i Kongo. Fotot är taget på F 8 efter den veckolånga hemflygningen från Kongo i slutet av april.



orka? Vad var det för fel? I Sverige går det alltid att hoppa i värsta fall, men här blev man plötsligt påtagligt medveten om vad det innebär att flyga över fiendeland. Att man inte hade någon misskund att vänta av våra motståndare var nog fullt klart. Vår popularitet var inte så stor hos dem, allrahelst inte efter dagens övningar.

Men mil lades till mil fast det stadigt bar av nedåt. Det kanske skulle gå. När det är tre mil kvar till basen får jag ögonkontakt med helikoptern. På mitt anrop om han hade kontakt kom det tryggt: "Ja-ja mensan morsan e'me'dig, det vet du". De orden kändes lugnande och hjärtat flyttade ned till rätt våning igen. Höjden räckte till landning på lång final och äntligen satt man på banan. Sällan har en läsk och en cigarett smakat så bra som efter den flygningen. Inom parentes kan nämnas att motorfelet var endast att generatorm hade tappat lagren. Härefter tycker jag inte att skämtteckningar som visar vita män i grytor hos kannibaler är särskilt lustiga.

Hela dagen gick våra "tunnor" med sin förstörrelsebringande last mot Kolwezi och när kvällen kom var Tahombes flygvapen en saga blott. Man kan nog säga att F 22 gjort sitt jobb väl. Dagen efter patrullerade vi alla omkringliggande flygfält för att hitta eventuellt undkomna flygplan. Pärflygare Jönsson F 4 och jag hittade för vår del ett Harvard-plan undanömt i Jadotville. Det sköts naturligtvis genast sönder.

Om man nu ser tillbaka på "stressen" så är det ett par saker som man i egenskap av flygare vill minnas och poängtera. Vad jag personligen mest uppskattade var den oerhörda nytta vi hade av spaningsflyget. Med det utmärkta bildmaterialet vi hade till vårt förfogande var det aldrig något tvivel om vilka mål som skulle anfallas hur gudska de än var. Fastän det var mitt första pass i Kongo var det ingen som helst svårighet att orientera sig och lokalisera målen. Det säger rätt mycket att alla riktiga flygplan blev förstörda, men inte en enda "Dummy" anfölls.

Sedan upphörde vi aldrig att förvånas över vilket otroligt arbete fanjunkare Carlsson, F 1 och hans grabbar på stationen presterade. Hur de kunde "trolla" fram plan så snabbt, iordningsställda efter skottskador genom motor-



Här lirkas Tönnies Finkes 29:a in i skyddsvärnet efter 1:a anfallet mot Kolwezi, då raketerna på grund av väderförhållandena inte kunde avlossas. Nedan: Efter stridernas upphörande kunde FN-svenskarna på ort och ställe studera verkningarna av anfällen mot Kolwezi-fältet. Ett par svenskar och nyanlända iranska piloter betraktar resterna av en Vampire Trainer. Nederst: Det utbrunna bränsleförrådet vid plattan.



käpor och utloppsdelar, var för oss en gåta. Törs man gissa att rekordet i att byta utloppsdel innehas av F 22? Sedan minns man bilden av vår vapenmästare Fors från F 10 som åkte emellan planen och frågade på sin sjungande dialekt och med ett stort leende: "Har du skjutit slut?" Han och hans mannar fick nog göra rätt för grötsaltet de dagarna, den saken är klar. Över huvud taget rådde en otrolig aktivitet de dagarna på F 22.

Att inte nonchalera den finkalibriga elden från handeldvapen även när man flyger ett så snabbt plan som 29:an är också en erfarenhet. Här kan man verkligen tala om att liten tuva ofta stjälpes stort lass.

Nu är det åter lugnt i Kongo och ingen är väl gladare för det än vi som var med om "stressen".

FLYGHAVERIerna UNDER 1962



Haveristatistiken för År 1962 visar en i förhållande till de närmast föregående åren glädjande nedgång i förlustsiffrorna för personal och flygplan. Som framgår av nedanstående tabell företer året många likheter med ett tidigare "lyckosamt" år, nämligen 1958, då tendensen till ökande förluster också bröts på ett starkt sätt. Flygtiden var för de båda åren lika.

	1957	1958	1959	1960	1961	1962
Antal haverier	265	278	261	256	234	251
" omkomna	21	11	15	20	26	14
" haverier med omkomna	19	9	12	15	19	9
" totalhavererade flygplan	31	26	34	32	39	26
" lyckade fallskärshopp	8	12	25	18	21	13
" misslyckade fallskärshopp	2	2	4	2	2	1

Den höga siffran på antalet haverier under 1962 kan delvis förklaras av den under 1962 tillämpade något vidare haveridefinitionen men även beräknat enligt tidigare normer blir antalet högre än för 1961. Att antalet omkomna för 1962 är högre än för 1958 med samma antal "haverier med omkomna" beror på att flygvapnet tillförts ett ökat antal tvåsitsiga flygplan. Det under 1962 minskade antalet lyckade fallskärshopp visar på att antalet nödsituationer, som flygföraren inte förmått klara upp, blivit färre. Detta kan i sin tur tyda på att flygmaterielen blivit säkrare. Sannolikheten i ett sådant påstående kan visas genom en statistisk jämförelse av antalet totalhaverier på respektive flygplantyp sedan den tagits i tjänst. Här visar flygplan typ 35 och 32 förhållandevis mycket goda värden, avgjort bättre än t ex typ 29 och 34.

Det är också ett glädjande faktum att under 1962 flera svåra materielproblem kunnat framgångsrikt bemästras. Det misslyckade fallskärshoppet beror på för låg uthoppshöjd i förhållande till den höga sjunkhastigheten. För att säkerställa lyckat uthopp även vid låga höjder förbättras stolseparationen vid uthopp. Uthopp även vid mycket låga höjder möjliggörs genom den nu i huvudsak genomförda modifieringen på flygplan 34 och på vissa serier av flygplan 35, där sannolikt en katapultstol med rakettillsats kommer att införas.

Av haverierna orsakades 70 % av flygförarna och 6 % av den tekniska personalen. Materiefelen har endast till 13 % sin skuld i haverierna. Fördelningen är anmärkningsvärt förändrad jämfört med de närmast föregående åren. Det föreligger sålunda en faktisk minskning av andelen materiefel från 20 till 13 %. Här bör emellertid framhållas att materiefelhaverierna i regel är av allvarigare art och att materiefelens andel i totalhaverierna är jämförelsevis mycket hög.

Inte mindre än ca 50 % av förarfel-haverierna utgörs av landningshaverier. Detta är en siffra som i det närmaste varit konstant under de senaste åren. Här måste alla ansträngningar sättas in för att få en förbättring till stånd. Flygplatserna tillföre nu bättre landningsutrustning, bl a precisionslandningsrader och inflygningsbelysning, men stor uppmärksamhet måste alltid vid utbildning och övningar läggas på landningsmomentet, särskilt under dåliga väderleksförhållanden och efter hårda och ansträngande flygpas.

De vackra siffrorna för 1962 får inte inge oss en falsk känsla av tillfredsställelse. Det är många gånger slumpen som avgör om en situation skall utvecklas till ett allvarligt haveri eller ej. För att få klarhet i hur många gånger slumpen inverkat borde naturligtvis i statistiken innefattas även antalet inträffade allvarliga tillbud. Att många sådana inträffat under 1962 står klart - främst att framhålla ett antal allvarliga

kollisionstillbud - men exakta antalet kan icke redovisas. Genom den nu införda driftstörningsrapporteringen blir detta möjligt och i fortsättningen beräknas årsstatistiken kunna utges i form av en driftstörnings- eller flygsäkerhetsstatistik i stället för enbart haveristatistik.

Även om vissa risker är ofrånkomliga i den militära flygverksamheten får siffran 14 omkomna och 26 totalhavererade flygplan under inga omständigheter sättas som måttstock på en god haverifrekvens. Det haveriförebyggande arbetet måste intensifieras och definitiv framgång i detta arbete har icke nåtts förrän siffrorna kunnat betydligt reduceras. Med framgång menas ett för varje år minskande antal haverier, omkomna och totalhaverier. Detta skall kunna åstadkommas men ställer stora krav på övningsledning och flygande personal. Av flygföraren fordras ett gott och sunt omdöme, en god disciplin och en god teknisk kännedom om och förståelse för prestandagränserna hos den maskin han handhar i luften.

Typinflygning på Draken

I början på februari kom vi åtta stycken nya utexaminerade fältflygare för att påbörja vår TIS-utbildning (TIS = typinflygningseskola) vid F 16 med flygplan 35. Vi är de första som kommer direkt från OFU till TIS på Draken. Så vi är med andra ord föreökekaniner som skall utprova om OFU-utbildningen räcker till för att övergå direkt till Draken.

Utbildningsplanen var mycket noggrant utarbetad så att inte inflygningen skulle gå för fort, därför är TIS på flygplan 35 något längre än t ex på flygplan 32. De första dagarna ägnades mest åt teoretiska lektioner, t ex materiel-lära, säkerhetsmateriel-tjänst SFI osv. Det som var alldeles nytt för oss var katapultstolen, ty sådan finns ju inte på 28:an.

Åtgärderna vid utskjutning präntades in ordentligt innan vi fick börja flyga. En nyhet med katapultstolen i Sk 350 är att det finns benfixeringsremmar, för detta måste vi använda speciella kängor med skaft upp till knäna, på skaften finns sporrar där remmarna fästs. Vid utskjutning håller man därför kvar fötterna på sidroderpedalerna. Benen fixeras sedan automatiskt vid stolen när den lämnar flygplanet.



Flygtjänsten på flygplan 35 Draken har behandlats tidigare i FLYGVAPENNYTT. Här följer en tredje och avslutande artikel. Den handlar om typinflygningen och är författad av GUNNE SIMONSSON, fältflygare på F 16. Han tillhör den första gruppen fältflygare, som direkt från den grundläggande flygutbildningen, fått gå över till 35:an.

Tidigare artiklar stod i FV-nytt nr 3/62 (om att vara fältflygare vid 35-förband) och FV-nytt nr 1/63 (om Flygtjänst på 35 A-förband).

Första gången jag tittade in i kabinen förväna-des jag över hur snyggt och lättåtkomligt alla reglage och knappar satt. Alla varningelampor finns samlade på ett ställe, den s k lamptablan. Inträffar ett fel tände ett fönster på lamptablan där det står vad det är för fel. Samtidigt blinkar också huvudvarningelampor som sitter väl synliga rakt framför föraren på instrumentpanelen. Inredningen är alltså bra i jämförelse med J 28:an där reglage, lampor och instrument fanns på alla möjliga och omöjliga ställen.

Så var det dags för första flygningen med det mycket omtalade flygplan 35. Jag tog plats i bakset och läraren kontrollerade att jag spände fast mig rätt och att jag inte glömde att ansluta den automatiska fällkärrsutlösningen



vid stolen. Läraren taxade ut och ställde upp på banan, han höll bromspedalerna nedtryckta tills varvtalet kommit upp till 70 % då släppte han pedalerna och ökade varvet till fullgas. Flygplanet accelererade snabbt till lättningfart 275-300 km/t. Då kände man vilken kraftig motor Draken har i förhållande till J 28:an, dragkraften för 35:an är med ekk 6520 kp mot 1500 kp i J 28:an och det är ju en viss skillnad.

Passet ofattade orientering inom övningsområdet, vi flög därför på låg höjd. Flygplanets form och utseende avviker ju helt från J 28:ans, varför det verkade väldigt konstigt när man tittade ut och inte såg några vingar. Det var ganska kytigt men det märktes inte mycket utan flygplanet flög lugnt och stabilt. Flygläraren gjorde några branta svängar och visade hur snabbt farten minskade när man ökade belastningen utan att öka varvtalet. Bränsleåtgången är stor på låg höjd så det var snart tid att flyga hemåt igen. Landningen gick bra och därmed var första passet avklarat. Bekantskapen med flygplan 35 var mycket angenäm och intressant.

Flygning i baksits fortsatte ännu några pass. Det var i början normal flygning på medelhög och hög höjd som sedan fortsatte med avancerad flygning, loping, roll, halvroll och topproll. Första gången jag höll i spaken förvånades jag väldigt över hur känsliga skev- och höjdrodren är för minsta lilla spakrörelse. Överföringen till rodren sker helt med servo.

Den avancerade flygningen vållade inte några större svårigheter, det är mycket lättare att belasta 35 C än t ex 28:an, där det fordras stora spakkrifter ibland. Rollhastigheten är oerhört snabb, de första rollarna hann jag inte föra tillbaka spaken förrän jag hade gjort ytterligare en halv roll. Höjdroderutslag behöver man inte ansätta ty nosen hinner aldrig sjunka nämnvärt vid en snabb roll.

Nästa avancerade rörelse var halvroll där jag fick ytterligare bevis på hur flygplan 35 avviker från de övriga typer jag flugit. Där kan urgånghastigheten vara mycket lägre än ingånghastigheten beroende på hur mycket flygplanet belastas.

Bilden: Lärare och elev efter ett övningspass i Sk 35 C.

Drakens stighastighet är fantastisk i jämförelse med 28:ans, vilket märks tydligt i maxtopprollen som utförs på följande sätt: stigning med grundmotorn till 500 m då ekk:n tänds och farten ökas till M 0,95 och upptagning med 4-5 g till ungefär 70° stigvinkel. Första gången tyckte jag man flög rakt upp, ty så kraftiga stigningar var man ju inte van vid. När farten hade gått ned till 550 km/t övergick vi till ryggläge och rollade runt. Höjden var då ungefär 10.000 m och tiden för stigningen upp dit var mycket kort. Vi hann med ytterligare en maxtopproll sedan var det dags att flyga hem, ty bränsleförbrukningen är stor med tänd ekk.

Överljudsflygningen var ingen större sensation, vilket jag hade väntat att det skulle vara. Det märks tydligt att flygplanet är byggt för överljudsflygning. Övergången till överljudshastighet är knappt märkbar. Flygplanet var mycket lugnt och stabilt, när jag i baksits för första gången fick flyga snabbare än ljudet. Rodren är inte så konstiga och 35 C är därför lättare att flyga med överljudsfart. Det är mycket lätt att överkrida M 1 så man måste alltid hålla ett öga på Machmätaren under flygning.

En övning, som man inte kan utföra i baksits, är start och landning, beroende på att fram-



sitsens katapultstol skymmer sikten framåt. Det finns ett periskop påmonterat på huven där man kan se inom en begränsad sektor framåt. Men det fordras rutinerade förare för att sitta i baksitsa och landa genom att titta i periskopet.

Så var det dags att kliva i framsits och därmed blev också "arbetsbördan" tyngre, för nu skulle jag sköta allting själv. Läraren skulle bara rätta och ge goda råd ifrån baksitsen. Körningen på marken var lätt och sikten framåt var mycket bra. Starten gick bra och jag steg upp till sektorn där jag tränade normal flygning samt prövade flygplanets egenskaper vid låg fart med landstället utfällt.

SVÄRARE ATT LANDA MED DRAGEN

Draken skiljer sig en hel del från 28:an vid landningen. Man måste se upp noggrant på fartmätaren så att inte farten blir för låg. Ser jag att det blir en minulandning så kan jag inte enbart öka anfallsvinkeln för att komma fram till banändan, som jag däremot kunde göra med 28:an, utan jag måste samtidigt öka dragkraften. Ty motståndet blir mycket stort med ökad anfallsvinkel. Resultatet blir att jag åker nästan rakt ned om jag ej stöttar med mycket motor. Motorvarvet är i landningsvarvet normalt cirka 80 %. Vid snävare landningsprov krävs det tidvis fullgas. På flygplan 35 finns det bromsarm som kan utnyttjas vid landning i farter upp till 300 km/t. Den bromsar upp flygplanets hastighet mycket kraftigt och den är ju speciellt bra att ta till när banorna är extremt hala.

SIMULATORN SPARAR TID

Första EK-flygningen (EK = enkelkommando) flögs i Sk 35C först därefter i ensitsiga J 35 B. Hade vi inte haft den mycket sinnrika simulatören här vid F 16, så hade vi fått flyga betydligt flera pass med lärare innan första EK-flygningen. Simulatorns kabin är en exakt kopia av 35:ans. Principen för utnyttjandet av simulatören är att jag först flyger övningen i simulatören, därefter i Sk 35 C och till sist i J 35 B.

Innan vi kom hit var vi alla negativt inställda till simulatorflygningen. Men nu när vi har fått erfarenhet av simulatorflygningen vet vi att den inställningen var felaktig.

De första passen var kanske inte så roliga, beroende på att det är svårt att flyga simulator många gånger svårare och jobbigare än i det riktiga flygplanet. Men ju mer man lärde sig desto intressantare blev det.

Fördelarna med simulatören är att man lär sig övervaka instrumenten på ett effektivt sätt och att nödinstruktionen blir grundligt inlärd inte bara teoretisk utan också praktiskt. Instruktören ser på sitt manöverbord, när olika fel på "planet" simuleras om rätta åtgärder vidtas av föraren i simulatorkabinen. Dessa övas in så att man i brådskande lägen utför dem reflexmässigt.

Överhuvudtaget så bidrar simulatorflygningen mycket till att det blir lättare att sedan flyga flygplan 35.

Till sist vill jag bara säga att flygplan 35 är mycket intressant och roligt att flyga och det tror jag alla 35-förare vill intyga.

*

Eskaderövningen

i Övre Norrland

En eskaderövning genomfördes i fjärde flygeskaderns regi i Övre Norrland mellan den 28 februari och 8 mars. Huvudändamålet med övningen var att pröva jaktförsvaret i Övre Norrland, att öva insats av spanings- och attackförband mot arméstridskrafter inom VI. militärzonen - med vars vinterfälttjänstövning eskaderövningen var samordnad - samt att öva underrättelsetjänsten. Därutöver ingick i övningsändamålen en mobiliseringsövning och en särskild markförsvareövning vid flygbas.

På försvaresidan deltog, utöver bas- och strilförband J 32-förband samt även en division J 35 A. Fienden representerades i luften av en attackdivision, en spaningsdivision utrustad med S 29 samt en division J 29 och förband ingående i den s k Rajden.

Upptakten till eskaderövningen var en mobiliseringsövning. Vid denna skulle särskilt prövas i vilken utsträckning krigsmässiga flyguppdrag kunde utföras samtidigt som mobilisering genomfördes. Mobiliseringen skedde vid en spaningsbas och det var sålunda spaningsflygets förmåga till hög beredskap som sattes på prov.

Redan någon timme efter det att mobilisering anbefallts startade de tre första S 29-orna mot sina spaningsmål. Mobiliseringsövningen gick av stapeln vid en av krigsbaserna och genomfördes månstergillt både vad beträffar inombesättning av personal och söttagning av materiel. Provet visade att den personal som berördes av övningen var väl insatt i sina uppgifter och att beredskapen för att lösa stridsmässiga flyguppdrag även under mobiliseringskedet är hög.

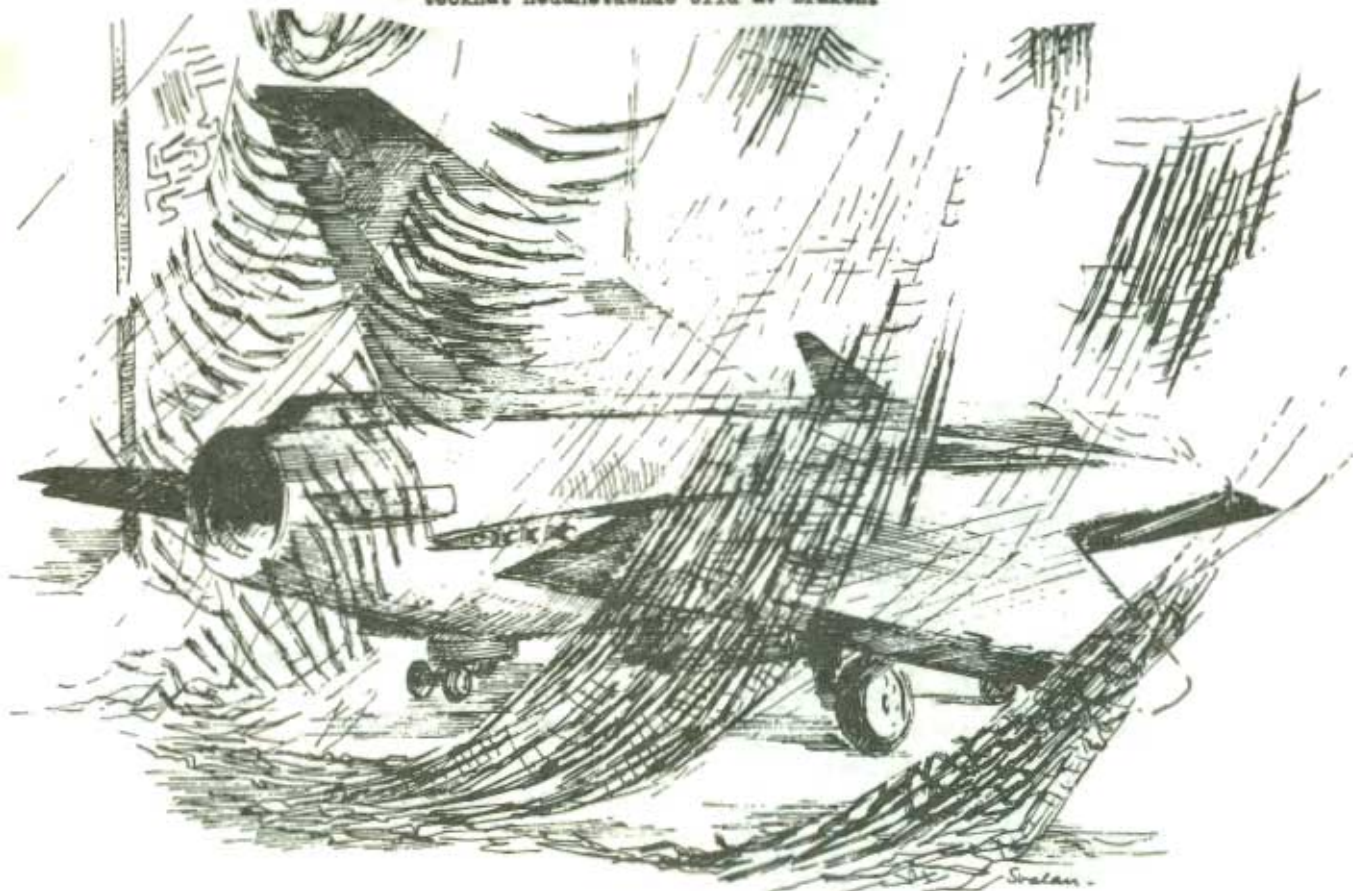
Inom underrättelsestjänsten prövades en ny princip för kartpresentation av krigsläget. Metoden gav en överskådlig och lättläst bild av hur fienden grupperat sina styrkor. Erfarenheterna var så goda att försöken kommer att fortsätta och utvidgas under kommande övningar.

Vad gäller luftförsvaret tilldrog sig under eskaderövningen kanske 35-förbandets verksamhet det största intresset. Divisionen betjänades av ett krigsorganiserat basförband. Avsikten var att dela uträna hur basstjänsten under krigsmässiga former skulle fungera under vinterförhållanden dels hur J 35:an bäst skulle samordnas med bas- och strilkomponenterna i Övre Norrland. Beträffande basstjänsten kan sägas att möjligheterna att efter ett uppdrag på kort tid göra flygplanet klart för ny insats överträffade även ställda förväntningar. Tiderna här för var avsevärt kortare än för Drakens föregångare.

När det gäller möjligheterna att utnyttja Draken för insats mot fiendliga flygplan kan den genom korta klargöringstider, hög fart och god stigförmåga, sättas in med avsevärt högre frekvens än de flygplantyper vi i denna del av landet tidigare haft tillgång till för luftförsvarsuppgifter. Samtidigt kunde emellertid konstateras att Lansen och Draken, beroende på vilket mål insatsen skulle ske emot, på ett utmärkt sätt kompletterade varandra. Sammanfattningvis kan konstateras att baseringen av divisionen till Övre Norrland gett både bas- och strilförbanden god övning i betjäning och utnyttjande av vapensystemet J 35 A. Förarna i flygförbandet har ovittnat att eskaderövningen gett även dem många lärdomar.

Eskaderövningen var, som inledningsvis nämnts, i tiden samordnad med VI.militärområdets vinterfälttjänstövning. Anfällförbanden, attacken och spaningen, var till stor del inriktade mot mål inom VI.militärområdets övningsområde. En flygsamverkansofficer var placerad i militärbefälstaben och samverkan mellan arméförband samt spanings- och attackförband var också föremål för särskild övning. Några radikalt nya erfarenheter vanns väl inte inom detta område. Snarare fann man att de former, som används för denna samverkan, är bra. Däremot bestyrktes att det är väsentligt att tiden ytterligare pressas mellan uttalat önskemål om flyginsats och ef-

Konstnär Ingve Svalander, inkallad som staberedaktör under eskaderövningen, har tecknat nedanstående bild av Draken.



fektuering därav. Möjlighet därtill torde främst finnas genom att signalförbindelserna i vissa led förbättras samt att möjligheterna ökas att snabbare leverera spaningsförbandens tolkade fotoresultat till attackförbanden.

I samverkan med arméförband, som deltog i VI. militärområdets vinterfälttjänstövning, genomfördes ett särskilt övningsmoment som omfattade försvaret av flygbas. Förutsättningen för denna övning i eskaderövningen var att basen, som låg nära det av fienden tagna området, på grund av den allt mera överhängande faran för att basen skulle intas av fienden, successivt utrymtes och att personalen flyttats för att upprätta en annan flygbas. Då basförsvarsövningen började den 1 mars fanns ungefär 125 man från flygvapnet kvar vid basen. De hade lämnats kvar därför att eskaderchefen bedömt det erforderligt att in i det sista hålla möjligheten öppen att hålla en grupp jaktflygplan i högsta beredskap på basen. Därutöver hade för basens försvaret avdelats vissa värnförband samt personal ur luftvärnet.

Markanfallet sattes in av jägar- och fallskärmsjägarförband. Försvaret sköttes så skickligt att fienden inte kunde få grepp om basen innan försvaret fick hjälp av en stridsvagnsbataljon, som rensade basen från de smärre fiendliga grupper som fått fast fot där och helt återställde ordningen. Om fredsmässiga säkerhetsåtgärder inte lagt hinder i vägen skulle alla flygplan vid basen hunnit undan innan fiendliga patruller kunnat förhindra det. Nu blev, på grund av att startförbud utfärdades från klockan 0400, två flygplan kvar under pågående markstrider.

Även detta övningsmoment gav goda erfarenheter. Förband ur flygvapnet och armén fick tillfälle att svetsas samman under påfrestande förhållanden och man kunde konstatera att samverkan försvarens grenarna emellan under marktridsmomentet liksom i övrigt under eskaderövningen var den allra bästa.

Eskaderchefen hade tagit initiativ till att under övningen visa funktionen av luftförsvaret för företrädare för riksdag och organisationer. En av de företa övningsdagarna studerades verksamheten av riksdagsledamöter från Norrbotten och Västerbotten. En annan dag hade eskaderchefens inbjudan hörsammats av ett trettio-tal medlemmar ur PCO och TCO från Luleå, och vid ett annat tillfälle tog medlemmar ur

Luleå och Bodens reservofficersförening samt medlemmar ur fjärde flygeskaderns flygfältingenjörförening tillfället i akt att studera flygbaser och stridsledningsorgan. Eskaderövningen, liksom VI. milo vinterfälttjänstövning, rönt stort intresse i lokalpressen.

Genomgången efter övningen bevisades av bl a överbefälhavaren som, med utgångspunkt från försvarens utredningens förslag, gav sin syn på försvarsproblemet i Övre Norrland. Vid genomgången uttalade eskaderchefen, generalmajor Odqvist, sin uppskattning av den skicklighet som visats och det uppoffrande arbete som nerlagts av all personal. Många värdefulla erfarenheter hade vunnits, som, betonade eskaderchefen, skulle göra oss skickade att bättre utföra uppgiften att i ofred försvara vårt avsnitt av landet.

*

Telemän fick generalstipendium



Bildens: Fr v generallöjtnant L Thunberg, löjtnant C Å Edin, teleingenjör R Jacobsson och general A G Ljungdahl.

Stipendiet ur General A G Ljungdahls fond delades i år mellan två flygvapenmän på telesidan. Teleingenjör Rolf Jacobsson, F 9, och löjtnant Curt Åke Edin, Flygstabens teleavdelning, fick vid en liten ceremoni den 23 april motta sina belöningar av general Ljungdahl i närvaro av flygvapenchefen generallöjtnant Thunberg.

Fonden, som inrättades 1961, är avsedd för befattningshavare vid flygvapnet och flygförvaltningen, vilka som elever vid utbildningsanstalter eller eljest visat prov på framstående personliga egenskaper och yrkesskicklighet.

Löjtnant Edin reser för sina pengar till Tyskland för att få seka upp spräckkunskaperna, sedan ingenjör Jacobsson planerar ett Englands-besök för att studera teleteknik.

Flygvapennytt presenterar: POTEZ-HEINKEL CM-191

(RAF Flying Review)

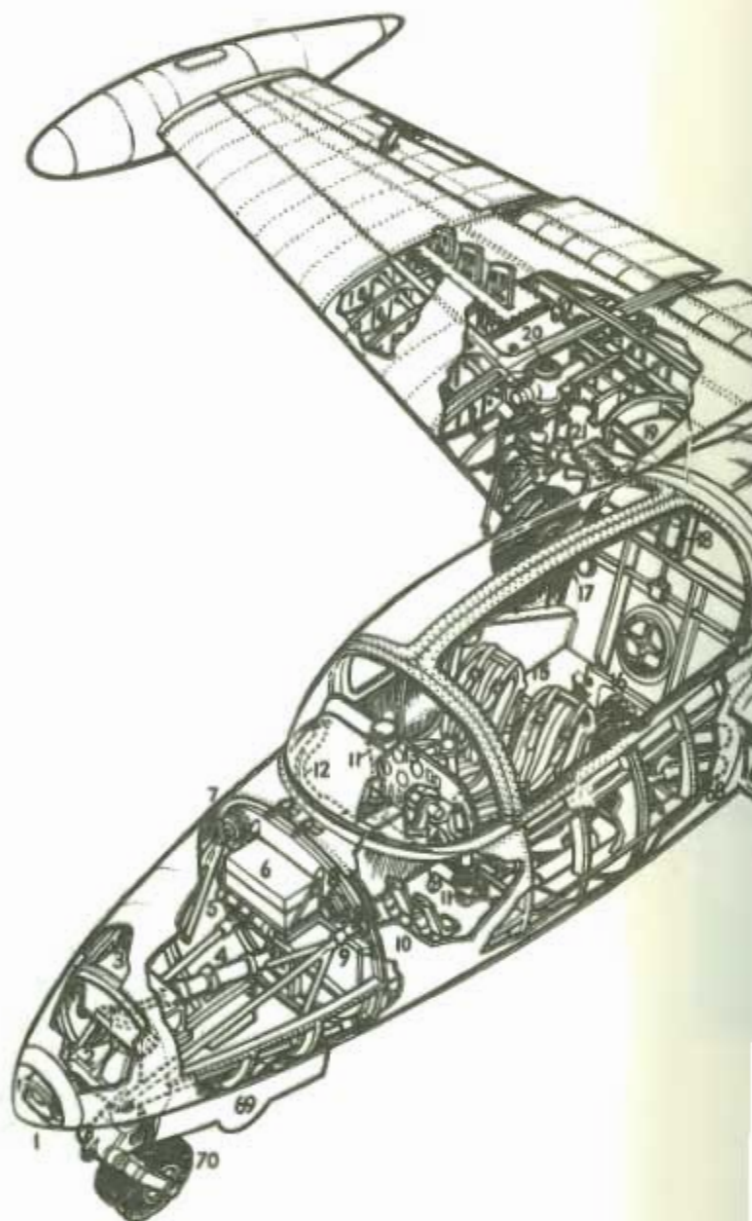
Idén med att bygga ett lätt tvåmotorigt jetflygplan lämpat både som skolflygplan och för snabba affärstransporter har anammats litet varstans. Detta visar att SAAB i Linköping slagit in på rätt linje genom framtagnandet av SAAB-105, som ju pågår för fullt. Ett projekt av liknande typ, som ligger ett drygt år före det svenska är CM-191. Detta plan är gemensamt för den franska fabriken Potez och den tyska Heinkel. Typen och syftena med densamma är mycket snarlika vår 105:an. Dels kommer en tvåsitsig skolversion och dels en fyrsitsig för affärsbruk. Båda planen har två Turboméca-motorer, varvid dock 105:ans har betydligt större dragkraft. Det kan bero på att detta flygplan kommer att användas för attackändamål och därför måste kunna bära stor last, medan någon beväpning inte nämns i samband med CM-191.

MAGISTER-UTVECKLING

Fouga Magister får anses vara ett mycket lyckat jetskolplan, som används inom åtskilliga flygvapen. Det är tvåsitsigt i tandem. Med bibehållande av en hel del komponenter från detta plan har det större CM-191 utvecklats. Eftersom många jigger och andra verktyg kan bibehållas kommer planet troligen att få ett konkurrenskraftigt pris. Man räknar med en första beställning från Luftwaffe under året på 50 stycken, senare eventuellt följd av en ytterligare order på lika många.

De båda motorerna ligger sida vid sida. Arrangemanget innebär att girkrafterna vid enmotorflygning blir mycket små. Det V-formade stjärtpartiet från Magister har behållits ehuru utan åkats något. Kabinen har huv som skjuts bakåt med elkraft för in- och urstigning. Den kan i nödsituationer fällas. Givetvis finns övertrycksystem och syrgas för samtliga fyra ombordvarande.

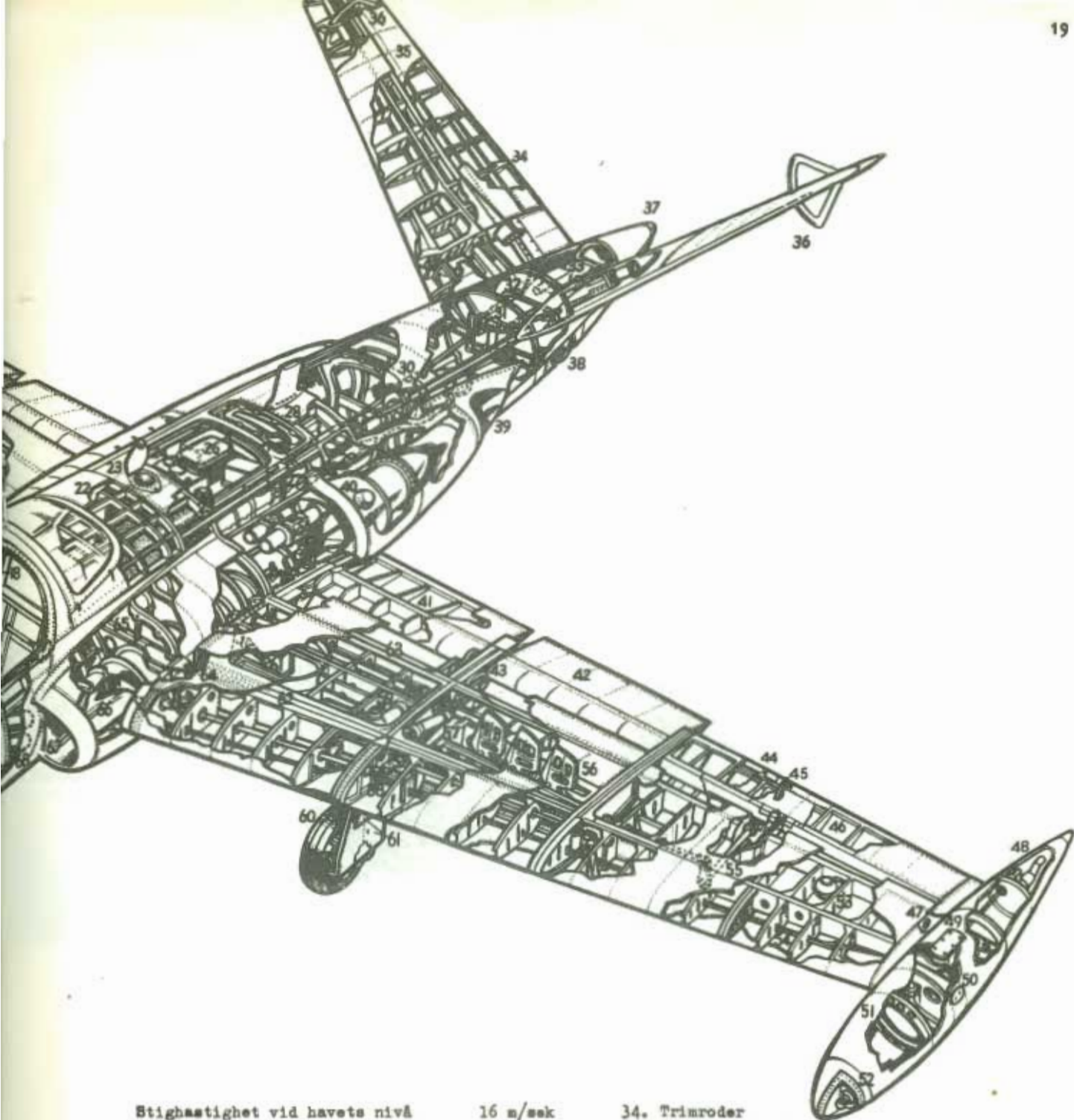
Bränslesystemet omfattar två tankar i kroppen omedelbart akter om kabinen rymmande tillsammans 1440 liter. Dessutom kan två extratankar monteras i vingspetsarna vilket ger ett tillskott på 250 liter. Behövs ytterligare aktions-



sträcka kan de två bakre stolarna utbytas mot en extratank om 440 liter.

Bagagerummets kapacitet förefaller minst sagt liten för resebruk: det tillåter endast 5 kg. Klaffarna är hydrauliskt manövrerade av Fowler-typ och dykbromsar finns monterade i vingarna. De fälls ut på såväl över- som undersida. Slutligen några data och prestanda:

Spännvidd:	12,0 m
Längd	10,0 m
Höjd	3,2 m
Vingyta	18,8 m ²
Tonvikt	2,2 ton
Maxvikt	4,4 ton
Maxfart, havets nivå	675 km/tim
Maxfart, 6000 m	700 km/tim
Max marschfart vid havets nivå	560 km/tim



Stighastighet vid havets nivå 16 m/sek

Tjänstetopphöjd 11.600 m

Max aktionssträcka (10.000 m) 1.040 km

Förklaring till röntgenskissen

- | | |
|---|------------------------------------|
| 1. Landningsstrålkastare | 34. Trimroder |
| 3. Batteri | 35. Kombinerade höjd- och sidroder |
| 4. Manövercylinder nosställsinfällning | 36. Statisk roderbalans |
| 6. Radio | 37. Bakre lanternerna |
| 9. Nosställinfästning på främre spannet | 38. Sporrhjul |
| 10. Sidroderpedaler | 39. Utblåsningedel |
| 11. Styrepakar | 40. Motor |
| 12. Luftkonditioneringsledning | 41. Inre klaff |
| 15. Främre stolarna | 42. Yttre klaff |
| 16. Styrlänkage | 43. Skenor för klaff |
| 18. Huvmotor | 44. Skevtrim |
| 19. Hjulhus (huvudhjul) | 45. Trimbalans |
| 20. Huvudstäl | 46. Skevroder |
| 22. Bränsletankar | 47. Bakre tankinfästning |
| 23. Filter för bränsletankar | 48. Bränsleutsläpp |
| 24. Hydraultank | 49. Bränsleåfyllningsstuds |
| 26. Antenn för radiokompass | 50. Tankinfästning |
| 27. Generator | 51. Vingspetstank |
| 28. VHF-antenn | 52. Lanterna |
| 30. Luftkonditioneringsanläggning | 53. Moderkompass |
| 31. Differential för höjd- och sidroder | 54. Bränsleledning |
| 33. Motor för trimroder | 55. Skevroderlänkage |
| | 56. Luftbrossar |
| | 62. Vingbalk |
| | 63. -"- |
| | 67. Luftintag |
| | 68. Syrgasflaskor |
| | 69. Noshjuleluckor |

Flygvapnet

under beredskapstiden

Avsnitt 3

Överstelöjtnant NILS KINDBERG fortsätter här sin artikelserie om Svenska flygvapnet under beredskapstiden.

FLYGVAPNETTT inför i dag sista avsnittet av försvarsberedskapshistorikens "Återblick" på vårt flygvapens beredskap, verksamhet och utveckling under den förstärkta försvarsberedskapens tid t o m den 30 juni 1945. Läsaren finner där uppgifter om beredskapens rön och värde, om våra krigsförluster samt avslutningsvis - om kontentan av erfarenheterna - att det alltså är nödvändigt att med all kraft arbeta på flygvapnets fortsatta utveckling och stärkande. Framtidens flygvapen bygges i dag - på det förgångnas arbete och rön samt på nutidens grundval - för framtiden och för dess i nuläget icke i detalj kända behov.

Vår "Återblick" får nu tala:

"Under beredskapsåren gjordes många rika rön i fråga om t ex flygoperationers planläggning och utförande (bl a vid större flygövningar m m), flygoperationer i utlandet (den frivilliga flyg-

General Bengt Gason Nordenskiöld, Flygvapnets förste flygande chef. Under hans kraftfulla och målmedvetna ledning danades det moderna svenska flygvapnet. Bildens en gåva till Flygvapnet - oljemålning 1946 av framtidne konstnären greve Louis Sparre.



flottiljen 'F 19', under Finlands vinterkrig 1940), flygorganisation (de upprepade, stora utredningarna om flygvapnets stärkande o d), personalrekrytering och personalorganisation, utbildning, räddningstjänst och teknisk tjänst.

Flygvapnets betydelsefulla insats under försvarsberedskapstiden, främst i form av dess ständigt pågående, oftast höga beredskap blev - såsom det framgick av historiken - en av de faktorer, som bevarade Sveriges fred.

De många och långa spaningsflygningarna längs gränserna och över de oss kringliggande vattnen höll vår högsta ledning underkunnig om lägets skiftningar.

Det så småningom skapade, centralt ledda jaktförsvaret blev efter hand en faktor att räkna med.



Beredskap med jaktflyg blev ett ofta återkommande drag de kritiska åren 1939-1945. Här en startklar J 22-division med sin helt svenskbyggda materiel. Förarna skyndar ut till planen sedan uppdraget meddelats vid nyss verkställd "briefing".



Bombflyget hade länge den tyska tvåmotoriga B 3 (Junkers Ju 86 K) som sitt "tyngre" element. Våren 1944 kunde B 3:orna börja ersättas med svensk materiel, SAAB:s B 18 A, försedd med 1.065 hk SPA-tillverkade Twin Wasp-motorer. F 1 blev den första flottilj som fick B 18.

Bombflygets beredskap mot invasion från olika riktningar gav skärpa åt neutralitetspolitiken.

De upprepade, för flygvapnet och dess beredskap stärkande större flygövningarna höjde personalens skicklighet och gav tillfällen till prov med nya taktiska och tekniska metoder, ny materiel m. m.

Den kontakt med utlandets krigsflyg, på båda de krigförande sidorna, som vanns genom omhändertagande och bärgning av här efter nedskjutningar, störningar, nödlandningar, vid haverier eller på annat sätt hitkomna främmande krigsflygplan med besättningar (i allt över 300 'fall'), och av tyska robotvapen, gav utbyte i form av bl a flygmilitära och flygtekniska underrättelser samt åtkilliga nya impulser och möjligheter till förbättringar på vårt flygvapens olika områden.

Flygvapnets positiva vinster av beredskapstidens yttre tryck på vårt land m m kunde icke nås utan avsevärda offer. Bland dessa märktes främst följande:

a) fyra av flygvapnets krigsflygplan - tre fjärrspaningsplan typ S 16 och ett jaktplan typ J 20 - med så gott som hela sina besättningar gick under neutralitetsvakt förlorade till följd av tyska nedskjutningar; en del av dessa fall blev först i krigets slutskede eller flera år därefter till fullo bevisade,

b) vissa av flygvapnets bästa reservofficerare m fl stupade år 1943, när två svenska, civila trafikplan blev nedskjutna av tyskt nattjaktflyg, under försöken att med svenskt kurirflyg hålla våra kontakter västerut öppna,

c) en del flygande personal, teknisk sarkpersonal m fl omkom vid sprängningsolyckor i hangar (1940) och på flygfält (1942),

d) ett betydande antal svenska krigsflygplan med besättningar gick förlorade till följd av även i vanlig fredstjänst förekommande anledningar, såsom tekniska fel, svåra väderleksförhållanden m m, vilka haverianledningar delvis accentuerats av beredskapstjänstens skärpta krav.

Härtill kom de förluster i personal och materiel som det svenska frivilliga flygförbandet 'F 19' led i Finlandes vinterkrig 1940, nämligen tre man flygande personal stupade samt två jaktplan



I Finlandes försvarskrig 1940 mot Sovjetunionen kämpade en frivilligflottilj "F 19" ur svenska flygvapnet på finsk sida. En jaktdivision J 8 (Gloster Gladiator) och en lätt bombgrupp B 4 (Hawker Hart) var allt vi då kunde avvara. Flottiljens bas låg i Nordfinland. Här flottiljchefen, dåv majoren Hugo Beckhammar (t v) och hans stabsochef, dåv kaptanen Björn Bjuggren, framför ett B 4-plan.



Finlandshjälp 1940: En B 4 (Hawker Hart) ur F 19 på en bas i nordöstra Finland. Motor 590 hk Nohab Mercury. Fart okmr 220 km/tim. Två 8 mm kulsprutor och ca 200 kg bomblast.



Här ett av de 12 rycka plan, som de svenska frivilliga kunde tillgodoräkna sig under vinterkriget i Finland. Planet - ett "snabbt" bombplan av typ SB-2 med en fart av okmr 320 km/tim och 500 - 800 kg bomblast - sköts ner den 7 mars 1940 sydöst om Uleåborg av svenske fänriken Theler, F 19:s jaktdivision.

*

typ J 8 och tre lätta bombplan typ B 4 förlorade.

I förhållande till det slutliga resultatet av flygvapnets hela verksamhet under försvarsberedskapstiden syns dock offren små. Förluster av helt annan storleksordning hade näst tagas och bäras, om det yttersta provet - kriget - trots



vår beredskap ändå hade kommit över oss under de år flygvapnet verkade i Sveriges saalade, förstärkte försvaretsberedskaps tjänst.

ERFARENHETERNAS SLUTSUMMA

Försvaretsberedskapstidens erfarenheter, dess ofta hasardartade lägen och därvid blottade, talrika brister i beredskap, bör inte glömmas. Inför framtidskrigets nya, här prövade aspekter gäller det fortfarande - ej minst beträffande vårt flygvapen - att detsamma av alla berörda, myndigheter a fl, samt av sin egen personal, måste allt fortfarande uppbyggas och bibringas en sådan styrka, att krigsflyget och dess tekniska grundvalar, den svenska flygindustrien, kan bestå de hårda prövningarna i det slutliga eldprovet, när allvarets stund kommer."

Härtill kan nu tilläggas:



General Helge Jung, OB sedan den 1 april 1944, mottas 1 maj 1945 på F 11:s flygfält av flottillj- chefen, då överste Birger Schyberg. OB:s färd skedde i ett av Flygvapnet förhyrt civilt transportplan typ Junkers Ju 52/3.

Flygvapnets Danmarkshjälp: Bilden är från Säte- nne april 1945 och visar dansk flygande perso- nal, utbildad och utrustad här med 15 lätta bombplan typ SAAB B 17 C, försedda med danska nationalitetsbeteckningar. Händelseutveckling- en i söder medförde dock att endast personalen och inte flygplanen i början på maj 1945 fort- satte till Danmark.



Flygvapnets Norgehjälp: Våren 1945 slutfördes "Operation Ball", de under svensk medverkan med amerikanska transportflygplan verkställda trans- porterna från F 21 (Kallax) till Nordnorge (Kirkenes) av norska, i Sverige utbildade och utrustade "flyktingsoldater". Omkr 1.550 perso- ner och 360 ton materiel kom på så sätt per flyg till hjälp åt de i slutskedet hårt trängda norska styrkorna längat i norr. Här en ilast- ning på Kallax-fältet vid Luleå.

Det är på denna punkt, som flygvapnets ledning och all dess personal nu sätter sitt hopp och sin lit till de för vårt gamla rikets fortsatta väl och bestånd ansvariga - till ett flyginnat folk och till statsmakterna.

Frankrikes Force de Frappe

(Flight 14/2 1963)

Den brittiska tidningen The Financial Times skrev nyligen: "Den brittiska vedergällnings- styrkan existerar men är inte oberoende, medan den franska är oberoende utan att existera." Medan engelsmännens bombplan har kärnvapen vara användande är reglerat i överenskommelse med USA, går Frankrike sin egen väg och skapar sin egen vedergällningsstyrka - Force de Frappe. Den är inte färdig till insats ännu, men de första 50 flygplanen levereras under perioden 1963-65. Franska kärnvapen är ju redan ett faktum, även om det rör sig om relativt små laddningar i storleksklassen 50 kiloton, d v s något större än Hiroshima-bomben. Detta kan vid teknisk jämförelse avfärdas som "småpotatis" i dagens läge, men som strategiskt hot kan vapnet vara avskräkande nog.

Frankrike har fått vandra samma södosamma väg som USA och Sovjet, och forskningen har bara hunnit halvvägs jämfört med dessa stormakter, men då landet inte gått med på några provstopp kommer man troligen att fortsätta experimenten, dock inte i Sahara, utan på de avsidens belägna Gambieröarna i Stilla Havet.

1957 - under Fjärde Republikens tid - började franska regeringen planera en bärare för den atombomb som var under utveckling. Dassaults program för konstruktion av ett deltavingat

jaktplan med farten Mach 2 (Mirage III) verkade att gå i lås, och det beslöts att detta plan skulle i stort sett uppförstoras till ett bombplan. Detta skulle bli ungefär dubbelt så stort och med cirka sexdubbla vikten, eller i runt tal 70 ton. Man bestämde sig för två jetmotorer av typ Pratt and Whitney J 75B, som med efterbrännkammare skulle ge 25.500 kp dragkraft.

Senare beordrade regeringen - emot flygvapnets uppfattning - en drastisk nedskärning av flygplanets storlek. I stället skulle två motorer Atar 9 (av en typ liknande dem som fanns i föregångaren Mirage III) användas. Detta skulle obehagligen göra en anfallsflygning mot Sovjet till enkel tur, utan möjlighet för flygplanet att nå varken Frankrike eller någon annan NATO-stat igen, möjligen med undantag i vissa fall av Turkiet.

Enligt dessa riktlinjer har Mirage IV utvecklats. Flygplanet har redan i två år varit det snabbaste planet i Europa och proven har gått mycket bra. Under lika lång tid har Frankrike sökt få köpa tolv tankningsflygplan av typen KC-135 från USA, men ännu har affären inte slutförts. I Amerika har man klargjort att man inte vill medverka till enskilda nationella projekt av detta slag. Under tiden har omfattande prov med lufttankning pågått. Mirage IV anses även med lufttankning ha ganska små möjligheter att återvända till fransk jord.

Flygplanet är ungefär $1\frac{1}{2}$ gånger större än Mirage III och har en maxvikt på 30 ton. Motorernas sammanlagda dragkraft är 17.000 kp, spännvidden 11,8 meter och längden 23,5. Maxfarten är Mach 2,2 och aktionsradien på hög höjd 1.600 km.

1958 beordrades fyra prototyper. Den första flög i juni 1959. Det sista i serien började flyga i januari i år och betecknas som "100 % operativt". I juni förra året beställdes 50 exemplar till ett värde av 1.250 milj NF, och

dessa utgör första generationen av Force de Frappe. De första skall enligt officiell uppgift komma i operativ tjänst redan i år.

EN ANDRA GENERATION

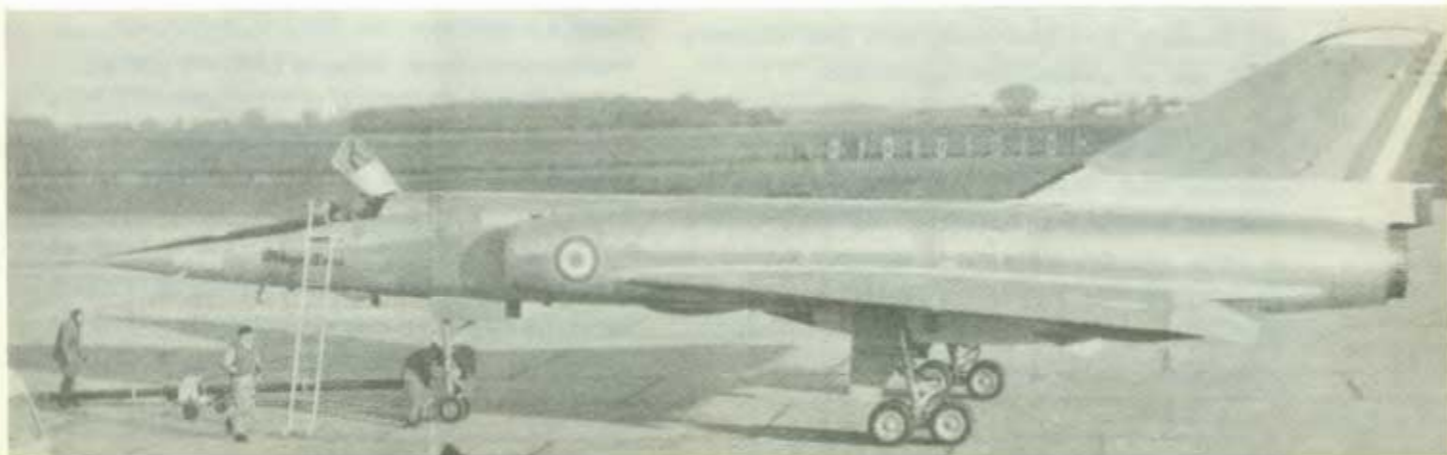
Tillverkaren har nu föreslagit en modifierad Mirage IVA, som förmodligen skiljer sig så väsentligt från originaltypen att den kan kallas ett helt nytt flygplan. Företaget är medvetet om den korta aktionsradien och flygplanets sårbarhet på hög höjd och har därför sökt få fram en typ som kan operera på låg höjd under radarloberna. Den nuvarande kan endast uppnå Mach 1 på lägsta höjd. För att nå dubbla farten torde åtminstone följande ändringar bli nödvändiga:

Ökning av stommens hållfasthet för att motstå tre till fyra gånger så stora påkänningar; kraftig förstärkning av rodrens upphängningar och styvhet; omkonstruktion av utformning, system och motorinstallationer för att kunna ta emot två å tre gånger större ramtryck och högre temperaturer; åtgärder för att klara fågelkollisioner och nederbördens påverkan av planets främre delar. Dessutom torde det bli nödvändigt att öka vingbelastningen och minska spännvidden för att besättningen inte bokstavligen talat skall slås sönder vid flygning i orolig luft. För att erbjuda större aktionsradie samtidigt som bränsleåtgången är två till tre gånger så stor på grund av den låga flyghöjden måste bränsleutrymmena ökas i mycket hög grad.

Motorerna i det nya planet blir SNECMA TP-106, som tillsammans ger 22.200 kp med efterbrännkammare.

Enligt jaktflygarässet och författaren Pierre Closterman, som i sammanhangen har en officiell ställning, är det nya förslaget under övervägan-

Bilden: Mirage IV är mycket likt sin föregångare Mirage III. Under den slanka kroppen mellan landställbenen skymtar den för kärnladdning avsedda bomben med sina fenor och svartfärgade nosparti.



de i en kommitté ledd av president de Gaulle personligen. Planet får en anläggning för automatisk terrängföljning. Clostermann påstår också att man vid en massraid kan räkna med att minst en tredjedel av planen når sitt mål, en föga uppsuntrade siffra.

NYEN STAND-OFF BOMB

För att minska sårbarheten utvecklas en attackrobot som skall kunna bära en atomladdning om 50 kiloton bortåt 300 km. Vapnet kallas AA.2 eller GAMMA efter tillverkarna GAM Dassault och Matra. Det har raketdrift, kostar 1 milj NF och kan vara i tjänst 1967. Roboten sägs vara vida mindre komplicerad än Skybolt och betydligt bättre än Hound Dog.

Den franska regeringen har tillkännagett sitt intresse för att utveckla överljudstrafikplanet Concorde som robotbärare. Även om det torde vara möjligt skulle ett dylikt plan bli mycket sårbart eftersom det inte kan bli färdigt på flera år ännu, men - som krigsflygplan - måste anses ha tillräckligt måttliga prestanda.

*

Brittisk vedergällningsstrategi

Det amerikanska beslutet att nedlägga "Skybolt"-projektet har diskuterats mycket den senaste tiden. Speciellt har beslutets betydelse för den framtida vedergällningsstrategin i Storbritannien varit föremål för många olika kommentarer och slutsatser.

Här följer några aspekter på frågan, vilka saxats ur en ledare i den brittiska tidskriften "The Royal Air Force Quarterly" nr 1/63.

I början av 1963 stod vi inför problemet att helt omvärdera vår vedergällningsstrategi för den kommande 10-årsperioden, vårt enda försvarsmedel mot en kommunistisk aggression.

Det är inte avsikten att detta skall bli en nekrolog över "Skybolt", den robot på vilken våra tidigare planer baserats. Men det kan vara av värde att skärskåda det alternativ som nu föreslagits, att eventuellt ersätta våra strategiska bombplan med ett litet antal ubåtar utrustade med "Polaris"-robotar.

Den potentiella styrkan hos vårt bombflyg med dess vedergällningskapacitet är fullt känd av alla, såväl i vårt land som i Amerika och lika väl av Christjev. Dess förståelse till vedergällning - även utan amerikansk hjälp - är så förödande att det skulle vara rena galenskapen av ryssarna att ifrågasätta den. Åtminstonehälften av våra bombplan skulle kunna tränga igenom det ryska försvaret, och detta skulle innebära att alla ryska städer med mera än 1 milj invånare skulle försvinna från jordens yta. Detta måste vara ett synnerligen effektivt vedergällningsvapen.

SKÄLEN FÖR VALET AV "POLARIS"

1. Roboten är en lyckad konstruktion, redan nu i tjänst, och den kanske kommer att vara det ännu en generation.
2. Marinen skulle kunna anskaffa 10 st atomdrivna ubåtar med tillsammans 160 "Polaris"-robotar utan någon årlig ökning av försvarsanslagen emedan kostnaderna skulle komma att slås ut över flera år.
3. Denna lilla ubåtsflotta skulle ge oss tillräcklig slagkraft för att tjäna som ett effektivt vedergällningsvapen.
4. Styrkan skulle kunna sättas in inom betydelsefulla områden, även där inte NATO vore direkt inblandat.
5. Det torde vara i det närmast omöjligt att upptäcka ubåtar på ett visst djup och de skulle därför vara mindre sårbara än V-bombarna.

ÄR DESSA SKÄL HÅLLBARA?

Då det gäller att diskutera en så viktig fråga som vårt lands försvar måste varje slag av politiska meningsskiljaktigheter lika väl som svundsjuka försvaregrenarna emellan undvikas och kritiken bli saklig och konstruktiv.

1. Det råder ingen tvekan om att "Polaris" är en effektiv robot och att den finns tillgänglig redan i dagsläget. Men USA har ändrat sin "Policy" mer än en gång, och nyligen övergav man "Skybolt"-projektet, ett projekt till vilket vi satt vår tillit på goda grunder för det kommande 1970-talet.

Vad kommer att hända, om USA under de kommande åtta åren konstruerar ett nytt och bättre vedergällningsvapen (rymsburna robotar eller något annat) och därför beslutar sig för att

Överge även "Polaris"?

Vore det inte bättre att USA gav oss all nödvändig information samt licens för tillverkning av "Skybolt" inom landet?

Om man skulle överge "Polaris"-roboten så skulle vi ha slästat bort miljoner på ubåtar, moderfartyg, dockor, vapenförråd, underhålletjänst samt utbildning av specialister och besättningar och ändå skulle vårt enda existerande vedergällningsvapen komma att bli värdelöst.

Ingenting är säkert här i livet utom att man skall dö; och som det har visat sig tidigare kan en regering ändra ståndpunkt oberoende av om dess överhuvud finns kvar eller ej.

2. Om inte våra försvarskostnader skall påverkas av denna nya flotta med 10 atomubåtar och 160 "Polaris"-robotar - även om man fördelar kostnaderna på åtta år - ja då måste man vidtaga någon form av överföringar eller dylikt mellan anslagen till marinen och flygvapnet. Hur skall detta gå till?

Det har ännu ej angivits vad kostnaderna skulle bli. Men försvarsministern angav den 1 januari följande: "Vi har inte behandlat kostnadsfrågan särskilt ingående ännu." På många håll i pressen har man sökt uppskatta kostnaderna, och siffran 250 miljoner pund låter inte osannolik.

Om man till dessa kostnader lägger utgifterna för underhåll, byggnader etc, torde summan röra sig omkring 374 miljoner pund med dagens prisläge - 1970 skulle det röra sig omkring 400 miljoner pund. Till detta skulle man egentligen då också lägga kostnaderna för utveckling av en bättre version av "Polaris".

Flottans robot "Sealug" kostade mer än 40 miljoner pund för två år sedan - det var 27 gånger mer än man räknat med från början.

Dessa 400 miljoner pund som "Polaris"-projektet skulle kosta är lika mycket som det nuvarande årliga anslaget till hela den brittiska flottan. Även om man sprider kostnaderna över åtta år, varifrån skall man ta den årliga merkostnaden på 50 miljoner pund?

Är flottan beredd avstå från ett eller flera av de tre hangarfartyg på 50.000 ton som man begärde i slutet av år 1962?

Om man skall göra stora inskränkningar inom Bomber Command, vad menade då försvarsministern med sitt yttrande efter återkomsten från Nassau: "RAF har en stor framtid" och "Jag är inte oroad för RAF:s framtid"?

Vad kommer att hända med staber och förband och personal? Om deras nuvarande höga stridsmoral skall vidmakthållas, så duger det inte att låta dem sväva i ovisshet rörande framtiden.

När man diskuterar kostnaderna, så kan det vara på sin plats att nämna, att kostnaderna för att utrusta V-bombarna med "Skybolt" skulle belöpt sig till 105 miljoner pund, bara en fjärdedel av vad "Polaris" skulle kosta. Detta är ett starkt argument till förmån för det tidigare alternativet.

3. Vad har man sedan för motiv för slutsatsen att den lilla flottan av 10 "Polaris"-ubåtar skulle vara en jämförbar ersättning för Bomber Command? För när vi har 180 st "Vulcan", "Victor" och "Valiant", varje flygplan kapabelt att fälla en eller flera kärnladdningar av megaton-typ. "Vulcan" och "Victor" kan även utrustas med "Blue Steel"-roboten och senare nykonstruktioner av liknande typ. Bombförbanden kan även utnyttjas för insatser i en konflikt där kärnvapen ej kommer till användning. Även om det skulle vara möjligt att försä "Polaris" med konventionella laddningar så skulle dessa ubåtar vara av ringa värde i ett dylikt krig - och våra bombförband skulle vara högst reducerade.

4. Hur är det med argumentet att "Polaris" skulle kunna utnyttjas i en nationell konflikt där NATO ej blir inblandat? Förhållandet skulle vara exakt detsamma med flygburna vedergällningsvapen.

Vi har skickliga vetenskapsmän och de bästa ingenjörer och flygplanskonstruktörer i världen, och de har fått i uppdrag att konstruera en fullgod ersättning för "Skybolt". De säger att detta uppdrag kan lösas till 1970 och till avsevärt lägre kostnad än "Polaris", som vi för övrigt inte heller kan ha i tjänst tidigare. Varför då skaffa detta amerikanska vapen till så stora kostnader?

5. Det framhålls ofta, att ubåtar på ett visst djup är i det närmaste omöjliga att upptäcka och de därför skulle vara osårbara. Detta för-

hållande kanske är sant i dagsläget, men det finns ingen garanti för att det alltid kommer att förhålla sig så. Inte heller argumentet angående de goda möjligheterna till insats med ubåtar är särskilt hållbart. Det är sant att 2/3 av jordens yta är täckt av hav, men luft- rummet sträcker sig över hela jordens yta.

Med en flotta på 10 ubåtar är det tveksamt om flera än fem eller sex kan vara operativa samtidigt. Den ryska underrättelsetjänsten torde alltid veta var de övriga finns i sina baser. Det är även sannolikt, att ryssarna med sina 410 ubåtar, av vilka 75 % är oceangående (och många atomdrivna), skulle kunna skugga vår nästan patetiskt lilla ubåtsflotta och ständigt rapportera dess läge.

Våra V-bombare flyger med nära nog ljudfart inom ett mycket vidsträckt område. Skulle det inte vara svårare att upptäcka dessa i ett givet ögonblick än de relativt långsamma ubåtarna?

Även om vi antar, att sårbarheten för ubåten och bombplanet är densamma, så skulle förlusten av tre eller fyra ubåtar medföra en avsevärd nedgång i vedergällningskapacitet. Även med en förlust av 1/3 av våra bombförband, så skulle vi ändå ha 120 flygplan kvar. Skulle alltså dessa sex återstående ubåtar, av vilka en del kanske måste finnas i sin bas för underhåll, skulle de kunna jämföras med de återstående bombplanen?

Vi måste komma ihåg, att bara några minuters förvarning krävs för att få våra bombplan i luften och antingen sättas in mot sina mål eller ombaseras till andra baser.

Då det gäller möjligheterna att tränga igenom fiendens luftförevär, så visade en övning i oktober 1961 att våra V-bombare inte hade några svårigheter tränga igenom det amerikanska luftföreväret.

SLUTSATSER

Det är att utsätta sig för risker som inte kan anses acceptabla, att lita till något annat land än vårt eget då det gäller att bibehålla vår vedergällningskapacitet.

I varje slag av internationell överenskommelse, som då det förut gällde "Skybolt" och nu "Pola-

ria", så är vi helt hänvisade till den andra partens goda vilja. Varför inte istället förlita oss till den kapacitet som vi vet att vår egen flygindustri innehar?

Brittiska vetenskapsmän och flygplankonstruktörer försåg oss under 1960-talet med flygburna vedergällningsvapen - de säger att de kan göra detsamma under 1970-talet.

Varför inte låta dem göra det?

+

Blue Steel träder i tjänst

(Flight 21/2 1963)

V-bombarna börjar nu utrustas med Blue Steel, attackroboten för kärnvapen som skulle ersättas med den amerikanska Skybolt. Sedan den senare visat sig bli för dyr att utveckla har engelsmännen återgått till sin ursprungliga plan och nu är Blue Steel färdig.

Vid en pressvisning i vinter som ägde rum vid flygbasen Scompton visades roboten medan den testades, tankades och hängdes under Avro Vulcan som sedan startade. På Scompton är den division baserad som en gång sattes upp för specialuppdraget att förstöra vissa dammanläggningar på kontinenten med hjälp av en mycket hemlig bombkonstruktion. Chefen för Bomber Command yttrade därvid, att nio av de tio senaste provskjutningarna i Woomera, Australien, varit helt lyckade; att vapnet överträffade fordringarna beträffande räckvidd, träffsäkerhet och pålitlighet.



Här hänger en Blue Steel under kroppen på en Vulcan B.2. Den drivs av en raketmotor av typ Bristol Siddeley Stentor.

140 övningsföretag har redan utförts, och nya besättningar behöver endast 15 timmars träning. Roboten bärs av Vulcan och Victor, medan den tredje typen, Valiant, är på avskrivning såsom föråldrad. En annan vapenbärare på avskrivning är medeldistansroboten Thor, som snart kommer att monteras ner emedan den inte kommer att fylla någon funktion sedan Atlas och Minuteman kommit i tjänst. Roboten var nämligen mycket sårbar på baserna.

V-bombarnas sårbarhet på marken har - enligt bombchefen - minskats till ett minimum genom utspridning och mycket hög beredskap. Cirka fyrtio baser står till förfogande, och samtliga har under den gångna vintern ständigt hållits anöröjda. Förvarningstiden kommer vidare att öka till åtta minuter när den jättestora radarstationen i Fyllingsdale blir klar senare under året.

V-bombarna anses ha högre fart och operationshöjd än de ryska motsvarigheterna, och aktionsradien utan lufttankning är 2.800 km. Vapnen inkluderar såväl attackrobotar som vanliga bomber, minor och vätebomber.

Under hela visningen nämndes inget som helst om Skybolt, det nya vapnet som aldrig kom.

*

Hänt vid F 9

Livlig förslagsverksamhet

Förslagsverksamheten vid F 9 har glädjande nog kommit i gång på allvar. En som verkligen kan kallas "uppfinnargeni" är flygtekniker Erland Karlsson vid 2. baskompaniet. Han har under flera år haft ögonen på de vardagliga små ting, som gör att ett verktyg eller instrument efter lite ändring blir så där praktiskt och användbart, som man önskar det hade varit med detsamma. Nyligen förkunnade en flottiljorder att han för 11 olika förslag skulle få 925 kronor. Men Karlsson har ännu fler förslag till förbättringar, som väntar på att behandlas av förslagskommittén.

Flygtekniker Karlsson har koncentrerat sig på idéer som underlättar den tekniska tjänsten på J 34. Det gäller bl a en monteringskåsa för skevroder, en justeringsmall för huvutlösningmekanismen, en tolk för injustering av gasreg-



Bilden: Flygtekniker Erland Karlsson, F 9.

lage-manöverlådans hävarmar, festsättningsanordning av kontrollmall för stabilisator, demonterings- och monteringsdon för nosställets axel, ett upplåsningeverktyg för kardanaxelns mutter, en utdragare för hylsor i kardanknutar mellan höjdrodren, en mall för injustering av skevservo, ett monteringsverktyg för tändkablarna, en nyckel för höjdrodrets justeringslåsmutter samt ett verktyg för demontering och montering av balansfjädern i förarstolen.

Tidigare har svarvarna Söderlund och Karlsson på avd 6 fått var sin fentiolapp för förbättring av en gängnittshållare. Söderlund fick senare i samarbete med verkmästare Estulf en idé till en akanlyftbox för J 34. Detta förslag gav dem 150:- att dela.

Vapenteknikerna Dino och Strand retade sig länge på att täthylsan i 30 mm akan var så besvärlig och tidskrävande att demonteras och monteras. Detta utmynnade i en täthylsutdragare och för detta fick de 100:- kr att dela på.

Även på drivmedelsidan gick en man och funderade på varför rulltankarnas öppnare aldrig fanns på sin plats. Ej heller kedjor och festsättning med bultar löste frågan. Detta gav förrådsman S Bengtsson en idé att göra om öppnarna så, att de kom att hamna under locket och finns på så vis alltid till hands när de behövs. För detta blev det 100:- kr.

Författaren hoppas att dessa olika förslag kommer att spridas så mycket som möjligt.

Sällan har väl gratifikationer i form av kontanta medel använts så väl. Vardagliga ting,

kan bli rent odrägliga att använda om de saknar den praktiska utformning som gör dem snabbt och riktigt brukbara för sin uppgift.

Kanske förefaller förslagsverksamheten enkelriktad genom att den oftast rör bara den tekniska sidan. Men Herrar idäkläckare, anställda inom alla områden: nog finns det mycket som kan förbättras och förenklas! I PCFN:s meddelande 2/62 står bl a "envar vid försvaret anställd äger få av honom framlagt förslag till förändrade drift- och utbildningsmetoder eller andra anordningar eller åtgärder till gagn för försvaret bedömt av företagsnämnd". SUNE ISAKSSON



Sir Thomas Pike, chefen för engelska flygvapnet (RAF), besökte tiden 1/4 - 5/4 Flygvapnet. Ovan inspekterar han hederskompaniet efter ankomsten i ett Cométplan till F 8. Nedan radiointervjuas Sir Thomas på F 8 av Lars Branje, medan generallöjtnant Lage Thunberg avvaktar i bakgrunden.



Våre flygere i kamp —Luftkrigen i Norge 1940—

av Finn Arnesen

Luftkrigsändelserna i Norge i anslutning till den 9 april 1940 och det norska flygvapnets kamp den närmaste tiden därefter föreligger nu för första gången i bokform. Det är en dramatisk läsning, byggd på officiella rapporter med inslag av ögonvittnesskildringar från dem som var med. Som författare står den 30-åriga norske flygjournalisten Finn Arnesen, i vardagslag redaktör för den norska flygtidskriften "Vi flyr".

Boken inleds med en sammanfattning av de norska flygstyrkornas status före krigsutbrottet. Det blir en ganska dystert bild av 30-talets försammler: flygvapnet var i viss mån en illusion med föråldrad materiel och otillräcklig utbildning. Det saknades inte varnande röster, men de ledde till intet resultat.

Man får sedan följa jaktförbandet på Fornebu den 9 april, marinflygarna vid Horten samt spaningedivisionen på Kjeller. Den bittra sanningen blev, att man tvingades dra sig undan de tyska angreppen för att vinna tid. Man hade inte haft krig i landet på 125 år, och angreppet blev något av en chock för de flesta. Ingen trodde i grund och botten att man skulle dras in i kriget, och resultatet blev förvirring och bristande översikt av vad som egentligen hände. Jaktdivisionen med Gloster "Glaadiator" som startade från Fornebu var den som bet ifrån sig bäst, men redan kl 0900 hade tyskarna tagit flygfältet, och man var tvungen att landa på andra fält.

I de följande kapitlen redogörs för hur kampen fördes inom andra delar av landet under den 9 april. Kampviljan var det inget fel på, men den underlägsna flygmaterielen och bristen på ammunition och drivmedel gjorde insatsen till en alltför ojämn kamp mot övermakten.

Man drog vidare norrut, reorganiserade så gott sig göras lät, improviserade så gott det gick och när det inte gick längre flög de som kunde över till Skottland för att fortsätta kampen därifrån.

Kriget i Nordnorge har fått ett eget kapitel, och särskilt utrymme ägnas givetvis åt de brittiska insatserna med 46. Squadron utrustad med "Hurricane" samt 263. Squadron utrustad med "Gladiator". Man lyckades återta Narvik - men med malhammen förstörd - varefter britter och fransmän drog tillbaka sina styrkor. Norrmännen blev tvungna att kapitulera.

Som en kuriositet kan nämnas, att kapitlet innehåller en redogörelse för den första landningen med "Hurricane" ombord på ett hangarfartyg. Meningen var att förstöra dessa jaktplan på baserna, men divisionschefen, squadron leader Cross, tyckte det var värt att försöka landa på hangarfartyget "Glorious". Alla förare anmälde sig frivilligt - och alla lyckades också landa oskadda med de 10 jaktplanen. En dag senare anfölls "Glorious" av tyska sjöstridskrafter och sänktes. Endast två man ur jaktdivisionen överlevde.

Kriget i Norge var slut. Flygarna hade kämpat i sina gamla Fokkerplan och flottörförsedda marinflygplan. Man var inte nöjd med vad man

hade uträttat, man ville slåss vidare. De flesta tog sig på olika vägar till England och kämpade vidare. Många av dem stupade vid unga år som jaktflygare i RAF.

Hjalmar Riiser-Larsen - chef för Marinens Flygväpen under kriget och senare regionalchef i SAS - säger i sitt förord till boken: "Tack vare att flygetridakrafterna evakuerades snabbt kunde de inte nedkämpas i den första omgången. Istället bet de gott ifrån sig med den underlägsna materiel som stod till buds under de två månader striderna varade. Den insats de utförde under synnerligen vanskliga omständigheter är all ära värd.

Detta ger boken en klar bild av, och jag är mycket glad över att den kommit ut. Måtte denna bok läsas av all norsk ungdom i kommande tider."

Tilläggs kan, att boken är väl läsvärd för var och en, som är intresserad av vad som hände i vårt grannskap under de ödesdigra dagarna våren 1940.

OER

*

NY SYRGASAPPARAT

AGA:s avdelning för medicinska apparater har utvecklats en ny syrgasandningsapparat för flygväpnet, aktualiserad av de flyghöjder, som man räknade med för J 35 Draken. För att skydda piloten mot de låga tryck han utsättes för vid ut hopp eller kabintrycksbortfall på hög höjd, måste han utrustas med tryckdräkt och tryckhjälm. Syrgasapparaten måste därför automatiskt sätta dräkten och hjälmen under ett mot höjden avpassat övertryck.

Dessutom skulle liksom tidigare apparatens normala uppgift vara att försäkra piloten med syrgas vid flygning. Den måste därför alltså konstrueras som en demandregulator, d v s en regulator känslig nog att lämna gas i tillräcklig mängd på de undertryck en människa utan besvär kan prestera vid inandning. Demandregulatorn matas med komprimerad andningsgas från en högt tryckbehållare i flygplanet. Trycket i denna är vid full behållare 150-200 atö och sjunker när gasen förbrukas.

Behållartrycket är för högt och varierar inom alltför vida gränser för att man skall kunna göra en demandregulator, som matas direkt från



Regulatorordelen i den nya syrgasapparaten.

behållaren. Gasen tas därför ut över en tryckregulator, som till demandregulatorn levererar gas av ett konstant, lägre tryck. Denna uppbyggnad är gemensam för såväl den utrustning, som hittills använts inom flyget, som för de flesta andningsapparater för dykare och brandmän.

Demandregulatorn innehåller ett tunt gummimembran samt en ventil, som står i förbindelse med tryckregulatorn. Membranets ena sida vetter mot fria luften, dess andra mot maskens inre. Vid

Forts. på sidan 33.

FÖRSVARET I ÅRETS PROPOSITIONER

I statsverkspropositionen erinrar försvarsministern inledningsvis om att den nu gällande försvarsöverenskommelsen utlöper med innevarande budgetår. För att utreda och lämna förslag rörande försvarskostnaderna under de närmaste budgetåren tillkallades i slutet av år 1961 en parlamentarisk utredning, 1962 års försvarskommitté. Denna meddelade i november 1962 att man enats om ett förslag rörande försvarskostnaderna. Försvarsministern anför härvid bl a: "Det är enligt min mening i hög grad tillfredsställande, att enighet om försvarskostnaderna mellan de fyra stora riksdagspartierna ännu en gång kunnat nås. Det förslag till försvarsbudget som jag framlägger har gjorts upp med utgångspunkt i försvarskommitténs förslag. I avsakten på kommitténs slutliga förslag hemställer jag emellertid att flera viktiga anslag till vidare upptas med beräknade belopp. Jag avser att senare under riksdagen återkomma med slutliga förslag till anslagssekunden. Min avsikt är att då också framlägga mina synpunkter på riktlinjerna för det militära försvarets framtida utformning."

Den förutskickade propositionen med nr 108 framlades för riksdagen i mitten av mars månad.

Propositionen börjar med en redogörelse för dels överbefälhavarens utredningar 1961-1962 angående krigsmaktens fortsatta utveckling, dels förslag av 1962 års försvarskommitté. Där-efter följer departementschefens eget uttalande. Slutligen behandlas anslagsfrågor rörande tygmateriel för armén, fartygs- och vapenmateriel för marinen, flygmateriel för flygvapnet samt kapitalbudgeten. Här följer en kort redogörelse för departementschefens uttalande i statsverkspropositionen och propositionen nr 108.

MÅLSÄTTNING FÖR FÖRSVARET

Departementschefen delar försvarskommitténs uppfattning att en allmän målsättning för totalförsvaret bör anges, varvid begränsning bör ske till vissa grundprinciper som bör gälla på lång sikt. Denna målsättning anges sålunda.

"Totalförsvarets främsta uppgift är att vara så förberett för kriget, att det verkar fredsbearande. Totalförsvaret måste därför snabbt kunna höja beredskapen och utveckla full styrka. Det skall ge uttryck åt vårt folks vilja att bevare landets frihet och vår motståndskraft mot påtryckningar.

Skulle vi likväl utsättas för angrepp, är det krigsmaktens uppgift att möta detta och förhindra att svenskt territorium besätts. Civilförsvarets huvuduppgift är att skydda befolkning och egendom mot skador av fiendliga anfall samt att rädda överlevande vid sådana anfall. Folkförsörjningen i vidaste bemärkelse skall tryggas genom det ekonomiska försvaret. Det psykologiska försvarets uppgift är att vidmakthålla en fast försvarsvilja och motståndanda.

Sjukvård, socialvård, polisväsendet, kommunikationer och annan samhällelig verksamhet anpassas med hänsyn till inriktningen av de samlade försvarsanställningarna.

Totalförsvarets olika delar samverkar och understöddes varandra så, att största försvarseffekt erhålls.

Den sedan år 1948 för krigsmakten gällande allmänna målsättningen, som senast bekräftats vid 1958 och 1961 års riksdagar, bör bibehållas och alltförst vara utgångspunkt för krigsförberedelsearbetet och den fortsatta utvecklingen av försvarsorganisationen. Detta innebär bl a, att försvarskrafterna bör utformas så att en angripare i det längsta hindras få fast fot på svensk mark och att varje del av landet skall försvaras."

Departementschefen ansluter sig till försvarskommitténs bedömning att det föreligger behov av en operativ målsättning för krigsmakten som underlag för planeringen men anser att det bör ankomma på Kungl Maj:st att efter förslag av ÖB bestämma den operativa målsättningen bl a m h t de ekonomiska resurser som statsmakterna avdelat för försvaret.

Försvarsministern understryker vikten av att kostnadsramen för försvaret ej uttas m h t skiftande tendenser i det utrikes- och militärpolitiska läget och erinrar om att han "till 1962 års statsverksproposition uttalade, att principbeslut av 1958 och 1961 års typ grundar sig på bedömningen, att de avgörande motsättningarna storsakterna emellan kommer att bestå under överskådlig tid. Mot denna bakgrund bör därför de grundläggande principbesluten om försvarets utformning på längre sikt respekteras oavsett om avspänning eller tilltagande motsättningar för stunden sätter sin prägel på den utrikespolitiska situationen. Och när sådana beslut fattas måste strävan vara att dra slutsatser om försvarets storlek och inriktning mot bakgrunden av mera långsiktiga tendenser inom den internationella politiken och strategien."

Departementschefen har ingen erinran mot försvarskommitténs uppfattning beträffande de fall där medelsanvisning bör ske utanför försvarets kostnadsram. Han förklarar att "enligt kommittén måste två förutsättningar uppfyllas för att kostnaderna skall läggas utanför ramen. Det måste sålunda visas dels att ett omedelbart adekvat samband föreligger mellan vad som avstås och vad som måste nyanskaffas, dels att nyanskaffningen ej är föranledd av militära skäl. När det gäller omdispositioner som betingas av önskemål att tillgodose kommunernas m fl behov för exploatering bör man emellertid enligt försvarskommitténs mening icke ställa kraven på bevisning i sistnämnda hänseende alltför höga."

KRIGSMAKTENS FRAMTIDA UTFORMNING

Beträffande den framtida utformningen av krigsmakten pekar försvarskommittén, fortsätter försvarsministern, "på att olika utvecklingslinjer är möjliga och framhåller vikten av att vid avvägningen mellan kvalitet och kvantitet de kvalitativa kraven ej ställs högre än som betingas av den uppgift som avses för ett visst vapensystem. Vidare bör vid studiearbetet flera alternativa lösningar av frågan om val av optimal strategi och taktik penetreras och därmed krigsmaktens framtida utformning. Jag anser dessa kommitténs påpekanden vara mycket betydelsefulla. För egen del vill jag i anslutning här till framföra följande.

Vid utredningsverksamheten inom krigsmakten är det väsentligt att studiearbetet bedrivs med olika grundläggande förutsättningar för angrä-

parens strategi och taktik. Detta gäller bl a det strategiska målet för en angräpares aggression mot vårt land samt bedömningen av vilken tid som åtgär och vilka territoriella vinster som erfordras för att målet skall anses vara nått. Men variationen i förutsättningarna bör också gälla de medel en angräpare kan tänkas använda för att nå det antagna målet. Frågan om olika bekämpningsmetoder hör till detta problemkomplex. När det gäller utformningen av krigsmakten och principer för försvarets förande uppställs sig bl a frågorna på vilket avstånd från vårt territorium vår bekämpning skall, sedan Sverige anfallits, sättas in samt vilken uthållighet och vilken beredskap som bör eftersträvas. Vid studierna bör enligt min mening ingångsvärdena varieras även för dessa faktorer. När det gäller värderingen av studieresultaten bör dessa ställas i relation endast till de sannolikaste krigsfallen, som främst bör vara dimensionerande för krigsmaktens utformning och omfattning. Det är angeläget att ett realistiskt underlag skapas för den prioritering som en begränsad kostnadsram ofrånkomligen framtvingar. Härvidlag har försvarenskommittén bland annat anfört att stridsenheterens effekt i invasionsförsvaret bör vara avgörande för deras prioritering och i detta vill jag helt instämma. Jag vill också peka på betydelsen av realistiska utgångspunkter i fråga om kostnaderna för olika vapensystem."

Försvarensministern förordar att basbeloppet för budgetåret 1963/64 för drift- och kapitalbudget totalt bestämmas till 3.780 milj kr i 1962 års priser innebärande en reell höjning av basbeloppet med 222 mkr. Härtill skall läggas en årlig ökning av 2,5 % för teknisk utveckling samtidigt som ramen skall tillåtas variera m h t pris- och löneändringar enligt för närvarande gällande grunder.

I likhet med försvarenskommittén anser försvarensministern "att med den förslagna kostnadsramen skapas ekonomiska förutsättningar för att under de närmaste fyra åren ernå en försvareffekt som i varje fall ej är lägre än den som bedömdes erforderlig år 1958 för att på längre sikt fylla målsättningen."

Ställningstagande till vissa av ÖB förslagna objekt uppgående till 65 mkr bör anstå bl a beträffande materielanskaffning till pansartrupperna, nya ubåtsjakterheter och flygande radarstationer.

Försvarenskommitténs förslag avser budgetåren 1963/67. Förre denna fyraårsperiods slut bör enligt kommittén nya utredningar angående försvarets totala kostnader komma till stånd. Departementschefen ansluter sig till kommitténs uppfattning och understryker vikten av att handlingsfriheten effektivt utnyttjas för tiden efter den nu aktuella fyraårsperioden.

Försvarensministern ansluter sig i huvudsak till den avvägning mellan försvarensramarna och den utveckling inom krigsmakten den närmaste fyraårsperioden, som försvarenskommittén förutsatt och säger vidare: "Av särskild vikt är härvid, att stridsenheterens effekt och allsidiga användning i invasionsförsvaret tillmåte avgörande betydelse vid prioriteringen. Jag vill därför understryka värdet av att ytterligare en infanteribrigad omorganiseras för tjänst i Övre Norrland och att mark- och kustförsvarets eldunderstöd förstärks. Detta bör kunna ske genom att nästa skolflygplan utrustas så, att det blir användbart som ett lätt attackflygplan för samverkan med armétridskrafter främst i Övre Norrland och med marinétridskrafter i anslutning till vår kust. Som försvarenskommittén framhållit,

bör dock den gjorda avvägningen inte betraktas som fastlåst. Förskjutningar inom ramen kan bli nödvändiga; inte minst den relativt långa period försvarets beslutet avser aktualiserar en viss anpassningsbarhet. Vid den fortsatta planeringen inom försvarensöverenskommelsens ram bör strävan vara att ytterligare förbättra invasionsförsvarets effekt och allsidighet. Särskild uppmärksamhet bör enligt min mening vid det fortsatta planeringsarbetet ägnas åt att tillse att tillräckliga markétridskrafter står till förfogande för försvaret av vårt territorium.

När det gäller luftförsvarets framtida utformning kan jag ansluta mig till vad försvarenskommittén anfört. Jag vill särskilt understryka angelägenheten av att vid utvecklingen av flygplan 37 prestandakraven avpassas så att man inom fastlagd kostnadsram erhåller ett från operativ synpunkt tillräckligt antal flygplan."

Utgångspunkten för beräkningen av utgifterna för det militära försvaret för budgetåret 1963/64 har varit försvarenskommitténs förordade basbelopp om 3.780 mkr. Efter justeringar och tillägg har den slutliga totalsumman 3.919,1 mkr fördelats enligt följande:

Driftbudgeten

Försvarensram m m	Anslag 1963/64 enl proposition 108:1963	
	Mkr	%
Armén	1155	31,8
Marinen	466	12,8
Flygvapnet	1351	37,2
Gemensamt	663	18,2
Summa	3635	100

Kapitalbudgeten

Försvarensram m m	Anslag 1963/64 enl proposition 108:1963	
	Mkr	
Armén	59,5	
Marinen	36,8	
Flygvapnet	92,0	
Gemensamt (inkl Muskö)	96,2	
Summa	284,5	

Den förslagna kapitalramen för budgetåret 1963/64 innebär en ökning i förhållande till innevarande budgetår med 58 mkr. Av den totala ramen avses 111 mkr för kasernbyggnaders delfond och 157 mkr för befästringars delfond.

Sedan länge har från försvarets sida framhållits angelägenheten av att balans fastkommes mellan drift- och kapitalbudgeterna och att en långsiktig planering möjliggöra även beträffande kapitalbudgeten. I propositionen ansluter sig departementschefen till försvarenskommitténs förslag att en ekonomisk ram för det militära försvaret skall omfatta de närmaste fyra bud-

getären. Härigenom skapas förutsättningar för en långsiktig planering även inom kapitalbudgeten. Den höjning av kapitalbudgeten som propositionen innebär i förhållande till nuvarande investeringsverksamhet har emellertid mått anpassas till den möjliga byggnads- och projekteringskapaciteten. En full anpassning även tidsmässigt till verksamheten under driftbudgeten har därför icke kunnat ske varigenom viktiga objekt mått senareläggas.

I årets anslagsfördelning uppföres anslaget för flygtekniska försöksanstalten på försvarshuvudtiteln. Anledningen till detta är att c:a 90 % av anstaltens beställningsverksamhet utgöres av arbeten för det militära försvaret. Någon förändring av anstaltens ställning - en under Kungl Maj:t direkt ställd myndighet - har ej ifrågasatts i detta sammanhang, ej heller föreslås att anstalten skall ingå i krigsmakten.

I anslutning till frågan om särskilda medel för höjning av beredskapen anför försvarsministern i statsverkspropositionen: "Vid anmälan av medelsbehoven för innevarande budgetår i 1962 års statsverksproposition anförde jag, att regeringen uppsäkrats följande den internationella utvecklingen. Om regeringen bedömde att ytterligare medel erfordrades för att momentant höja beredskapen, skulle den icke uppfatta försvarsöverenskommelsen som ett hinder härför. Vad sålunda uttalats äger givetvis alltjämt tilläppning. Jag vill erinra om att efter förslag av Kungl Maj:t propositionen 1962:127 för innevarande budgetår 20 miljoner kronor anvisats för beredskapaförstärkande åtgärder. För närvarande ger den internationella situationen mig inte anledning föreslå någon motsvarande medelsanvisning.

Nu föreliggande möjligheter att förstärka den personella beredskapen m m bör bibehållas. Jag vill erinra om att riksdagen från och med budgetåret 1948/49 budgetårsvis medgivit, att vissa under fjärde huvudtiteln uppförda reservationsanslag må överakridas enligt Kungl Maj:ts bestämmande, om av beredskapskäl värnpliktiga inkallas till repetitionsövning av större omfattning eller till beredskapsövning eller om andra särskilda åtgärder av samma skäl måste vidtagas. Ett motsvarande bemyndigande erfordras jämväl för nästa budgetår. Jag föreslår, att riksdagens medgivande härtill inhämtas."

FLYGVAPNETS ANSLAG PÅ DRIFTBUDGETEN

För nästa budgetår föreslår departementschefen för anskaffning av flygmateriel m m ett reservationsanslag om 929 mkr och ett beställningsbemyndigande om 1.400 mkr. Betalningsanslaget höjes med c:a 32 mkr, vilket sammanhänger dels med att anslaget Luftförsvararrobot sammanslås med flygmaterielanslaget dels med anpassningen till flygvapnets totala kostnadsram. Beställningebemyndigandet avses för fortsatta beställningar av flygplan 35, nytt skolplan, fortsatta utvecklingsarbeten på flygplan 37, beställningar av robotar och ammunition m m samt för fortsatt anskaffning av materiel för stridsledning och luftbevakning. Enligt departementschefens förslag skall anslaget Luftförsvararrobot sammanslås med anslaget Anskaffning av flygmateriel m m samtidigt som anskaffning av luftvärnsrobotar i fortsättningen skall ske under respektive försvarsgrenars anslag till Anskaffning av flygmateriel (motev).

M h t den kostnadsram för nästa budgetår som departementschefen räknar med för flygvapnet kan han ej tillmötesgå den av chefen för

flygvapnet föreslagna utökningen av flygtiden med 3.000 tim utan föreslår oförändrat 165.000 timmar.

I anslutning till att ett för försvaret gemensamt intendenturförvaltningsverk, Försvarets intendenturverk, inrättas 1/7 1963 överföres frågor angående bränsle, el- och vattenförsörjning till fortifikationsförvaltningen. Det nuvarande bränsleanslaget kommer därvid att uppdelas på två förslagsanslag, ett benämnt Bränsle m m och förvaltning av fortifikationsförvaltningen samt ett benämnt Behållning och förvaltning av det nya intendenturverket.

Avlösningsanslaget uppföres i statsverkspropositionen med ett beräknat belopp av 154 mkr. I avvaktan på särskild löneproposition som framläggs i mitten av mars månad, tar departementschefen ej ställning till anslaget exakta storlek.

FLYGVAPNETS ANSLAG PÅ KAPITALBUDGETEN

Flygvapnets del av de ökade medlen framgår av nedanstående tabell. Som jämförelse anges flygvapnets medelstillsättning budgetåren 1961/62 och 1962/63 (milj kr).

	Anslag 1961/62	Anslag 1962/63	Proposition 1963
Befästningar	21	40	54,2
Kasernbyggnader	7	6,5	10,5
Flygfältsarbeten (utom markförrärv)	29	24,5	23,5
Totalt	57	71	88,2

Härtill kommer 2,2 milj kr för markförrärv samt 1,6 mkr för byggnadsarbeten vid flygtekniska försöksanstalten som redovisats inom flygvapnets kostnadsram.

För flygvapnets objekt under befästningars del upptar statsverkspropositionen 54 mkr vilket innebär en ökning med 35 % jämfört med 1962/63. Den ökade medelstillsättningen måste ses mot bakgrunden av det ökade medelsbehov som krävs för utbyggnaden av stril 60. För strilutbyggnaden avses sålunda för nästa budgetår c:a 44 milj kr. Resterande 10 milj kr för befästningar avses för utbyggnad av kommandocentraler, ammunition- och robotförråd samt radiostationer enl radioplan 56.

För kasernbyggnader föreslås för flygvapnet i propositionen 10,5 milj kr. Den föreslagna medelstillsättningen avses för följande byggnadsåtgärder.

Nybyggnad av drivmedelsanläggning samt anskaffning och installation m m av reservkraftverk vid F 1.

Nybyggnad av radarlaborationsbyggnad vid F 2.

Nybyggnad av trafikledartorn och flygtjänstbyggnad vid F 3.

Nybyggnad och uppställningsplatser m m för lvrobot vid F 8.

Nybyggnad av trafikledartorn vid F 15.

Utökning av flygverkstad vid F 18.

Om- och tillbyggnad av flyg- och fordonsverkstad vid F 21.

Nybyggnad av hangar vid FC.

Nybyggnad av laboratoriebarack, robotprovhus och ammunitionsförråd samt ordnande av elkraftföresörjningen vid RPN.

Anläggning av vattenreservoar vid CVM.

Nybyggnad av förlägningsbyggnad för strilpersonal vid KA5.

Härtill kommer vissa smärre byggnadsobjekt.

För flygfältsarbeten föreslås ett anslag om 23,5 milj kr. Av dessa medel erfordras 9 mkr för att färdigställa tre påbörjade flygbaser varjämte 2 mkr avses för att påbörja en ny flygbas. För kompletteringsarbeten på befintliga baser anslås 3,2 mkr, för fortsatt utbyggnad av reservvägbaser 2 mkr och för maskeringsarbeten 1,6 mkr. Därutöver föreslås vissa medel för anskaffning av baracker, för beredskapslagring av reparationsmaterial och lagringsanläggningar för drivmedel, för förstärkning av äldre banor samt för el- och teleanläggningar.

ANDRA FÖRSVARSGRENNAR, FOA OCH MES

I fråga om anslagen till andra försvarsgrenar och myndigheter kan följande nämnas.

För arméns tygmaterielanskaffning föreslås för 1963/64 ett anslag om 412 mkr och ett beställningsbevisande om 680 mkr. Bevisandet avses främst för anskaffning av stridsvagnar och pansarbandvagnar samt för påbörjad anskaffning av radiostationer och automatkarbiner.

Marinens anslag till fartygsbyggnader och vapenmateriel föreslås för budgetåret 1963/64 uppgå till sammanlagt 189 mkr och ett beställningsbevisande av 215 mkr. Beställningsbevisandet avses främst för att täcka priset för dyringar på 5 attackubåtar och 6 torpedbåtar, för anskaffning av fartyg och båtar för kustartilleriet, för 12 st 75 cm tornbatterier samt för skeppsteknisk materiel, minor och artilleriammunition m m.

Mot bakgrund av den snabba tekniska utvecklingen framhåller departementschefen att det är angeläget att den sedan flera år pågående utbyggnaden av försvarets forskningsanstalt fortsättes. Sälunda föreslås inrättande av 13 nya tjänster, bl a en forskningschef, 3 överingenjörer och 2 laboratorer. De två senare tjänsterna är avsedda för operationsanalytiker vid försvaretsstaberna och försvaretsgrensstaberna varigenom sammanlagt 10 laboratorer disponeras för denna verksamhet vid de angivna staberna.

Härutöver föreslås att en tjänst som byrådirektör tillkommer avsedd för chefen för forskningsanstaltens underrättelsecentral.

Den tekniska kursen på flyglinjen vid militärhögskolan föreslås bli förlängd från 12 till 18 månader i enlighet med ÖB förslag. I avslutning här till föreslås tillkommet av bl a två lärare (s/j/kn) avsedda för undervisning i strategi resp teknik vid flyglinjen. De tekniska kurserna föreslås börja utgå år och stabskurserna jämsa år.

Fr o m nästa budgetår bör den militärhistoriska verksamheten inom militärhögskolan handhas av en särskild enhet, omfattande högst sex heltidsanställda befattningshavare, organiserad som en särskild avdelning inom militärhögskolan.

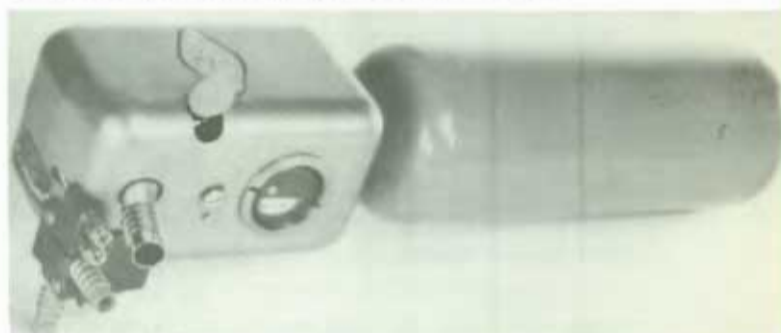
NY SYRGASAPPARAT Forts. från sidan 29.

inandning sugs membranet ned och öppnar ventilen, som släpper fram andningsgasen i proportion till sugets styrka. Vid utandning går membranet tillbaka, ventilen stängs och gasflödet upphör. Utandningsluften passerar genom en utandningsventil ut till fria luften. Utandningsventilen tillåter endast gas passera inifrån och ut.

DET NUVARANDE SYSTEMET

De syrgasinstitutioner, som hittills använts i flygvapnet, ser ut på följande sätt. Från flygplanets syrgasbehållare leds syrgasen i rör till trykregulator och demandregulator, vilka är fast monterade i flygplanets instrumentpanel. Piloten är utrustad med mask och andas från demandregulatorn genom en lång veckad slang. På masken sitter utandningsventilen, som är en sk balanserad utandningsventil. Denna ventil gör det möjligt att tillföra syrgasen under tryck. Den öppnar till fria luften endast då utandningstrycket i masken blir högre än i andningsslangen.

För att klara nedfärden vid uthopp har piloten



Syrgasapparat typ AGA. F v regulatorordelen innesluten i sin lättmetallkäpa och t h nödsyrgasbehållaren.

enligt det hittillsvarande systemet på sig en enkel nödsyrgasutrustning, bestående av en liten syrgasbehållare, vars innehåll direkt tillföres masken. Flödet begränsas av en strypning.

DET NYA SYSTEMET

Den nya AGA-utrustningen, skiljer sig från den här beskrivna i flera avseenden. Prestandaåsiget genom att demandregulatorn automatiskt lämnar ett mot höjden avpassat övertryck, så snart kabintrycket försvinner på höjder över

11,5 km. Så är t ex övertrycket på 15 km höjd 55 mmHg och på 20 km höjd 105 mmHg. Genom att även tryckdräkten står i förbindelse med desandregulatorn, erhålles samtidigt utan åtgärd från flygaren ett lika stort mottryck på kroppen.

På 20 km höjd aktiveras dräkten inom 4 sekunder. Andningsapparat och nödsyrgasbehållare har sammanförts till en enhet, som placeras i pilotens ryggpacke. I den ingår också ett system för direkt nödsyrgas. Hela utrustningen väger 2,6 kg. En och samma regulator används alltså såväl vid normal flygning som vid uthopp. Härigenom undvika ett separat nödsystem, som med hänsyn till erforderliga övertrycksprestanda ej kunnat göras lika enkelt som tidigare.

Placeringen i ryggpacken har gjort det nödvändigt att konstruera komponenter med mycket små dimensioner för att utrustningen skulle rymmas på det begränsade utrymmet.

Så länge piloten sitter kvar i planet, kommer syrgasen från flygplanets förråd. Vid katapultutskjutning kopplas nödbehållaren automatiskt in samtidigt som tillförselledningen från planet bryts.

Under nedfärden avpassas automatiskt trycket i desandregulatorn och i dräkten efter det stigande lufttrycket tack vare en speciell aneroidbarometer.

Den direkta nödsyrgasen användes om syrgastillförseln via regulatorn av någon anledning skulle upphöra. Utlösningen sker manuellt.

Dräkt och hjälm kan före flygning provtryckas genom manuell utlösning av ett särskilt provtryck.

Apparaten har genomgått typprovning, omfattande bl a ekakprov, resonaneprov och funktionstester från -50°C till $+70^{\circ}\text{C}$. Trots små dimensioner har regulatorn hög kapacitet och en god precision i tryckhållningen.

*

MATERIELPLANERING

Den schweiziska tidskriften Flugwehr und Technik behandlar i ledaren i förra årets novembernummer frågan om planeringen av materielanskaffning inom flygvapnet i ett litet land. Bakgrunden till att frågan tas upp på ledarsidan torde vara de svårigheter schweizarna själva haft.

Författaren börjar med att klargöra utvecklingen inom luftkriget. Tidigare var det i stort sett flygplanets egna prestanda som var avgörande. Numera är flygplanet endast en länk i ett vapensystem som även omfattar luftbevakning och stridsledning. I detta system måste varje del vara avpassad efter övriga delar och om möjligt redan från början vara konstruerad för sin uppgift i systemet. Denna djupgående förändring ställde t o m stormakterna inför stora problem som de endast tack vare sina stora resurser kunde lösa.

För småstaterna blir läget mera kritiskt. Skall kostnaderna hållas i rimlig relation till nationalinkomsten måste man i regel räkna med en längre livstid för materielen och således även en periodvis minskad modernitet. Så lyder författarens allmänna, inledande resonemang som han emellertid avslutar med att säga att det trots allt finns möjlighet för ett litet land att följa med i utvecklingen vilket han avser bevisa med resten av sin artikel.

Han övergår därefter till att redogöra för ett besök i Sverige och tar vår materielplanering som exempel på hur man kan lösa problemet. Efter en redogörelse för flygvapnets andel i försvarsbudgeten följer en beskrivning av vår nu-

Flygaravsked Landets dåvarande äldste flygande underofficer har tagit avsked av tjänsten. Det var 60-åriga förvaltaren Hans Christian Friberg, F 8, som pensionerades den 1 april. På bilden t v är Friberg tillbaka på moder Jord efter sista flygpasset i J 28. I samband med avgången fick Friberg motta Flygvapnets silverplakett för "mycket förtjänstfull verksamhet i Flygvapnet".



varande och kommande materiel. Bakgrunden till och uppläggningsen av vår planering är föremål för en diskussion där författaren speciellt påpekar det effektiva samarbetet med FOA och industrin.

Jämförelsen med Schweiz uteblir inte. Författaren säger att bortsett från landets storlek är Schweiz och Sverige ganska lika d v s i fråga om folkmängd och nationalinkomst. De schweiziska bristerna i fråga om modern krigsmateriel beror mindre på för små anslag än på bristande planering. Sveriges exempel har bevisats att även ett litet land kan genomföra en sådan planering att man kan följa med i den tekniska utvecklingen.

Artikeln är ytterst smickrande för flygvapnet och visar att våra försvarsansträngningar följs med stort intresse i utlandet. I artikeln har äran helt tillfallit det svenska flygvapnet men den som exempel anförda planeringen av materielanskaffningen tillämpas numera inom hela vårt försvar.

*



DET HAR VARIT ASPIRANTEXAMEN på Ljungbyhed. Årets examen var speciellt högtidlig för skolchefen major MÜLLER-HANSEN, som dels firade 25-årsjubileet av sin egen flygarexamen, dels hade nöjet att se sin egen son erövra flygarmärket. Ovan ses far och son efter examensflygningen.



4-tons flygvapenrobot lyfts med specialkran



En smidig lyftkran spelar en väsentlig roll i flygvapnets robotsystem Bloodhound. Luftvärnsroboten Bb 368 (den från England köpta Bloodhound Mk 2) är en bjässe på fyra ton. För att kunna handskas med roboten under transporter krävs speciella lyftanordningar. Flygförvaltningen har utarbetat ett förelag som består av lastbil plus kran. Kranen kommer från HIAB och har en lyftkapacitet som är dubbelt så stor som en av företagets tidigare konstruktioner, den s k Skogselefanten.

Den nya krananordningen kan bli en smidig och perfekt lösning av transportproblemen för Bloodhound. Flygförvaltningen räknar med att seriepriset på kranen kommer att ligga på ca 15.000 kr. De prov som utförts med kranen visar att den tillfredsställande klarar av att lyfta den väldiga Bloodhound Mk 2-roboten.

*

DET HAR OCKSÅ VARIT KYRKOINVIGNING på Ljungbyhed. Klosterkapellet, som började byggas på 1150-talet och som utgjort en del av den ursprungliga klosterkyrkan vid Herrevadskloster, återinvigdes av biskop Martin Lindström, Lund. Restaureringen har genomförts på initiativ av chefen för F 5, överste Å Rehnberg, och studierektor E Andersson. Bilden visar biskop Lindström och komministerna Henrik Boström och Agne Lageson under invigningsceremonin.



FORMA KONTAKTOWA
WYDZIAŁU MIA

1997