

(1963): 4

KUNGL. TEKNISKA HÖGSKOLAN  
FLYGTEKNISKA INSTITUTIONEN  
BIBLIOTEKET

# ***FLYGVAPEN*** →

# ***NYTT*** →

***Nr 4 - 1963*** →



**Innehåll**

- Sid 3 - Den mänskliga faktorn  
 4 - Helikoptern i försvaret  
 5 - Marinens helikoptrar  
 7 - Helikoptern stommen i arméflyget  
 8 - Uråsa-rapsodi  
 9 - Bildsvit från FVÖ 63  
 11 - Utlandsflygningen med kadetterna  
 12 - Historiskt: Komet - ett häpnadsväckande jaktplan  
 14 - Journalister premiärflög 35 C  
 15 - Journalist om Draken-flygning  
 16 - Rugby på F 14  
 17 - Synkadade på studiebesök vid F 18  
 18 - På utlandsflygning med museiflygplan  
 19 - Bokrecension: Finsk flyghistorik  
 22 - Allmänna flygträningen omprövas  
 23 - Tre pris till flygvapnet i flygfilmfestival  
 23 - Nya flygvapenfilmer

**PRINSBESÖK PÅ FVÖ-BAS**

Prins Bertil besökte tillsammans med chefen för flygvapnet samt bl a en del äldre flygvapengeneraler en av flygvapnets fältmässiga baser under höstens flygvapenövning. Nedan fr v: Prins Bertil, generallöjtnant Lage Thunberg, generalmajor Nils Söderberg, major Sven Holmberg (ciceron), bankdirektör K A Norlin, generalmajor Karl Silfverberg, generalmajor Åge Lundström och general Bengt Nordenskiöld.

ANSVARIG UTOIVARE:

Generalmajor Stig Norén

REDAKTÖR:

Stabsredaktör 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. Dér signatur (initialer eller pseudonym) finns utsett under manuskriptet införs endast denna i stället för det fullständiga författarnamnet.

**OMSLAGSBILDEN**

Drake bogseras ut till start under årets flygvapenövning.





## DEN MÄNSKLIGA FAKTORN

I höst har vårt vapen åter drabbats av en serie haverier med förlust av människoliv och materiel. Vi känner det alla djupt och reaktionen från svenska folket är naturlig och förstås väl av oss alla.

Utredningarna av de senaste haverierna är ännu inte slutförda. Innan dess kan därför intet med någon säkerhet sägas om haveriernas orsaker. Det är ej heller möjligt att nu se något samband mellan de enskilda haverierna men utredningarna kan måhända ge någon ledtråd.

Det är föga tröst att haverifrekvensen trots den senaste haveriserien inte tycks öka sett på en längre period. Vår strävan i alla led är att pressa haverikurvan nedåt, även om vi vet att militär flygning även i fred alltid kommer att medföra risk för haverier. Vi tror inte på att serien sammanhänger med att det var flygvapenövning. Under alla tidigare sådana övningar har frekvensen varit mycket lägre än genomsnittet och flygningarna i år har inte varit mer krävande än eljest. Då vi inte heller sett felaktighet i flygmaterielen som gemensam orsak och inte funnit att det inom vapnet uttalats någon misstro mot den mest drabbade flygplantypen, A 32 Lansen, har vi nämnt den mänskliga faktorn, vilken vi brukat mäta i motsats till den materiella.

I den mänskliga faktorn inbegriper vi alla de misslyckanden som beror på att människan icke fullt förmått handha det komplicerade system som modern militär flygning utgör. Vi har där inbegripit människan i alla instanser vilket flygvapnets egna män väl inser. Att tolka hänvisningen till den mänskliga faktorn så, att skulden lägges på flygföraren, som kan ha ockonmit, är att lägga sten på börda för dem som tyngs tillräckligt av det ansvar de har att bära.

Statistiken visar att den mänskliga faktorn är inblandad i ca 70 % av våra haverier. När vi åberopar den betyder det att någon individ satts att göra något som är för svårt för honom. Eller att han i en given situation inte kunnat genomföra något som han kanske kunnat göra många gånger förut.

Man kan gardera sig i viss mån genom att omge övningar med restriktioner i olika avseenden, t e när det gäller flyghöjd, väderförhållanden, avtånds- och höjdseparationer, med hänvisning till att risker inte får tas i fred. Vi vet att då kan vi inte heller göra bättre i krig. Att acceptera en allt för stor medveten skillnad i avgörande avseenden mellan vad vi räknar med att göra i krig och vad vi utbildar oss till och övar i fred skulle avsevärt minska vår slagkraft. När vi beräknar vårt behov av stridskrafter sker det med utgångspunkt från att vi skall kunna fullt utnyttja dem i krig. I stridsflygningens natur ligger att ju större effekt man strävar efter dess mer närmar man sig gränsen för risktagning, den gräns där människan kan visa sig otillräcklig.

Den stora svårigheten ligger i att det inte finns några fasta normer för att bedöma vad som är för svårt och vad som är säkert. En pågående vetenskaplig forskning kan ge oss mer upplysning men säkert inte hela svaret.

De som bäst och snabbast kan hjälpa oss att dra gränserna för den mänskliga förmågan är flygarna själva. Det sker genom en öppen och ärlig redovisning av hur man reagerar inför de uppgifter som ställs. Det sker också genom en öppen och ärlig redovisning av fel man

## HELIKOPTERN I FÖRSVARET

Helikoptern har relativt sent tagits i det svenska försvarets tjänst och många anledningar finns härtill. Det är sålunda först under de senaste 10-15 åren som helikoptern definitivt tagit steget över från experimentstadiet och blivit allmänt godtagen och användbar för praktiskt bruk. De första helikoptrarna hade också flera allvarliga brister som gjorde att man ställde sig tveksam om dess nyttiga användning.

Till skillnad från våra vanliga vingburna flygplan är helikoptern en rotorburn aerodyn. Den har främst tillkommit i syfte att åstadkomma en luftfarkost, som gör det möjligt att utnyttja små ytor för start och landning, att stiga och sjunka lodrätt och t o m att stå stilla i luften. Att kunna åstadkomma något sådant har alltid varit fascinerande och stått som ett hägrande önskemål även för de moderna flygplanen där de höga fartprestanda tycktes kräva allt större och dyrbarare flygfält. Härigenom vann helikoptern ytterligare förespråkare och även om man nu lyckats lösa problemen med STOL- och VTOL-egenskaperna hos de moderna vingflygplanen så kommer man sannolikt ej att härvidlag någonsin kunna konkurrera med helikoptern.

Att en viss aversion funnits mot helikoptern hos den "vanlige" flygaren skall villigt erkännas. Den var svår att acceptera eftersom den är en något "annorlunda flygapparat" som inte flygs riktigt på samma sätt som vingflygplanet. Med den allmänna spridning, som helikoptern nu fått, och förståelsen för dess stora användbarhet suddas gränserna alltmera ut och helikoptern accepteras nu som ett flygplan bland alla de andra, vingburna eller ej.

Till de första helikoptrarnas många nackdelar hörde bl a dålig driftsekonomi, mycket begränsad toppfart, ringa lastkapacitet och dåliga instrumentflygegenskaper. Den var dessutom förhållandevis mycket dyr. Vissa av dessa nackdelar kvarstår fortfarande men avgjorda framsteg har gjorts. Härtill har på sistone inte minst bidragit övergången till turbinmotordrift, som gett helikoptern i flera avseenden bättre prestanda beträffande t o m fart och lastkapacitet. Driftsäkerheten har också blivit högre och allvädersprestanda kan uppnås genom de förbättrade instrumentflygmöjligheterna.

Helikopterns användbarhetsregister är nu mycket stort och den har därför också snabbt kommit till nytta överallt där man kan dra fördel av dess specialitet när det gäller start, landning och egenartade flygegenskaper. I försvarets tjänst har den blivit ett ovärderligt nytt hjälpmedel och komplement till tidigare. Allra först togs den i bruk i vårt land inom marinen men den ingår nu i alla försvarsgrenarnas organisationer. Användningsområdet sträcker sig från taktiska uppdrag över land och hav till flygräddning och underhållstjänst. Helikoptern har blivit så småningom populär inom försvaret och viss risk finns kanhända för att man överkattar dess användbarhet under krig. Till en av dess nackdelar hör nämligen att den är ett relativt lätt byte för luftvärn och jaktflyg och utnyttjandet får därför alltid begränsas med tanke på detta faktum.





FLYGVAPNET HAR FÖR EN TID SEDAN fått ytterligare tillökning till sin helikopterpark. Det är de första exemplaren av Hkp 4 (Vertol 107). Denna helikopter har hittills beställts i 13 exemplar av försvaret. Tio är avsedda för flygvapnet, tre för marinen. I flygvapnet skall Hkp 4 bilda grundstommen i flygräddningsorganisationen. Detta kommer bl a att medföra större rörelsefrihet ur flygsäkerhetsynpunkt över hav och ödemark. I tidigare nummer av Flygvapennytt har getts glimtar från aktiviteten på helikopterområdet inom flygvapnet (se bl a FV-nytt nr 1/63). För att fullständiga bilden av utvecklingen på helikopterområdet inom vårt försvar följer här ett par översikter över flygverksamheten inom dagens marin och armé.

Flygvapnets första Hkp 4 (Vertol 107) är rymlig. Den har en tomvikt på 4,900 kg. Lyftkraften är fyra till fem ton, marschfarten ca 250 km/tim.

timmar. Det var nämligen med dessa stora helikoptrar man kunde börja bedriva ubåtsjakt. Nedsänkbara hydrofoner skaffades också från USA, så kallade "dipping sonar" och gavs en "portabel" installation, vilket tillät att helikoptrarna ibland i stället kunde föreses med spaningsradar - även den utrustningen för ubåtsjaktverksamhet. Man började också att transportera kustjägare.

## Marinens helikoptrar

Redan 1951 tog marinen på försök helikoptern i sin tjänst. Då träffades ett avtal med Ostermans Aero AB om att hyra helikoptrar avsedda för snabba transporter i skärgårdsområden. Tre år därefter hade tanken på att skaffa egna helikoptrar mognat och det var dags att börja förarutbildningen. Två sjöofficerare (den ene var kapten Björn Atterberg på 1. helikopterdivisionen) blev elever hos Ostermans, där de fick stifta bekantskap med den relativt stora Sikorskyhelikoptern S 55, men även med den lilla Bellmaskinen.

Ostermans hade skaffat två S 55:or, men som stöd för de därmed förenade kostnaderna hade marinen bundit sig för ett visst antal flyg-

1956 anordnades en första spanarkurs, ännu så länge i blygsam skala, då endast tre officers elever deltog. Först i mars 1958 kan man tala om ett marint helikoptervapen. Då levererades till marinen de första två "Bananerna", medeltunga helikoptrar Vertol 44, som senare på året följdes av ytterligare två maskiner av samma typ. Men redan i starten hade marinens helikopterpionjärer åtskilliga flygtimmar bakom sig. 7500 timmar kunde Ostermans Aero bokföra för tiden 1951-58.

I januari 1959 levererades fyra turbindrivna lätta helikoptrar, franska Alouette II, avsedda för spaning, ubåtsjakt och transportuppdrag. En lista över de marina inköpen (leveranserna) kan kanske vara av intresse. Den har följande utseende:

2 Vertol 44	mars 1958
2 Vertol 44	maj-juni 1958

4 Alouette	januari 1959
4 Alouette	juli 1959
2 Vertol 44	augusti 1959
2 Vertol 44	augusti 1960
1 Vertol 44	december 1960
3 Alouette	januari-april 1962
2 Alouette	december 1962

I höst levereras de första tunga helikoptrarna av Vertols fabrikt, "107"-an som ju också används av flygvapnet och är vida överlägsen sin föregångare - starkare, säkrare, rymligare, snabbare.

Den här exposén skulle inte vara fullständig utan att den nya helikopterbasen på Berga nämndes. Den är förest i sitt slag i Europa och har visat sig utmärkt för sitt ändamål. Den skall vara fredsbas för 1. helikopterdivisionen, plats för försvarets gemensamma helikopterutbildning samt central station för marinens väderlekstjänst. Basen kan härbärgera och



Ovan: Minsvepning med hjälp av helikopter. Nedan: Tecknarens syn på hur sjunkbombfallning kan ta sig ut med den nya Vertol 107.



sörja för åtta tunga och nio medeltunga helikoptrar.

En av svenska marinens huvuduppgifter är att hålla sjötransportvägarna öppna. För att denna uppgift skall kunna lösas krävs en effektiv insats mot främst ubåtar och minor. Tidigare har sökning efter ubåtar kunnat ske relativt bra från övervattensfartyg, men för att öka effekten i ubåtsjakten kompletteras fartygsförbanden med helikoptrar. Dessa utrustas med en särskild typ av hydrofon, vilken kan sänkas ner till olika djup i vattnet och därmed kan temperatur- och salthaltsvariationernas hämmande effekt avsevärt minskas. Under den tid som lyssningen med hydrofonen pågår håller sig helikoptern stilla över vattenytan. När lyssningen pågått ett par minuter vindas hydrofonen upp och helikoptern flyger till nästa lyssningspunkt. Om emellertid en ubåt upptäcks, tillkallas vapenbärande helikoptrar eller fartyg som får sätta in det direkta anfallet eftersom sökhelikoptern inte alltid kan bära både sök- och vapenutrustning. En ubåtsjakthelikopter har jämfört med fartygen begränsad aktionstid men man får räkna med att den kan ökas avsevärt genom att tankning i luften kan ske från till exempel en jagare eller en fregatt. Tillfälliga baser kan också upprättas på olika platser längs kusten.

Vid minsvepning är det särskilt i två fall besvärligt för svepfartyg att skydda sig, nämligen när minorna ligger på litet djup under vattenytan eller vid det första svep som görs över ett mininfekterat område. För helikoptern spelar det ingen roll om minorna ligger nära vattenytan och den är idealisk för att svepa en första ränna. I den kan sedan svepfartygen gå fram relativt tryggt och vidga det svepta området.

De två uppgiftsområden som nu antyts hänföra sig främst till flottan, men marinens andra del, kustartilleriet, har också stor användning för helikoptern. I den anfibiokrigen, som är aktuell i skrägårdsområdena, kan kustartilleriets jägarförband med helikopterna hjälp få väsentligt ökade möjligheter till insats vid rätt tid och på rätt plats. Genom att helikoptern kan starta och landa på små ytor kan den dessutom användas i e vid underhållstransporter till öar eller ensligt belägna platser. Den kan då i många fall helt ersätta både fartyg och fordon.

Genom att helikoptern i framtiden utrustas med robotar eller andra vapen kan den få vidgad användning.

Marinhelikopter används även inom andra viktiga områden: räddningstjänsten och isbryningstjänsten. I sjöräddningen har helikoptern redan blivit ett oundgängligt hjälpmedel. Även inom isbryningstjänsten har helikoptern prövats och gjort viktiga insatser främst genom isre-

## Helikoptern stommen i arméflyget

"Arméns flygorganisation skall öka övriga arméförbands möjligheter att genomföra rörliga operationer". Detta är målsättningen för det arméflyg som f n byggs upp i vårt land. Vad innebär då detta? Visioner av en helt luftburna armé förblir - även i stormaktssammanhang - blott visioner. Kostnaderna för detta skulle bli skyhöga. Men snabbheten i en stridshandling ökas inte bara genom att den deltagande truppen t e kan lufttransporteras. Om en chef kan placera ut sina spaningsorgan och ta emot deras rapporter luftledes, så minskar tiden för att skaffa in underlag för beslut. Om chefer och staber kan lösa t e rekognoseringsuppgifter luftledes, så minskar åter förberedelse-tiden för en operation. Kan förnödenheter såsom ammunition, drivmedel, reservdelar m m tillföras 10-15 gånger snabbare än med markfordon - luftledes - så sparas ytterligare tid och vinnas större oberoende av t e fiendens fördröjningsåtgärder.

Genom många sådana - i och för sig små - vinster i snabbhet och förmåga att kringgå markhindrar gör operationer som helhet snabbare. En fiende får svårare att överraska genom luftlandsättningar om reserver, eldledare, pansarvärn och luftvärn delvis kan ta itu med lufttruppen efter en snabb flygtransport. Vår egen förmåga att överraska ökas, ty transporter genom luften av små stötförband m m lämnar inga spår, kräver inga avslöjande väg- och plogningsarbeten o s v.

En organisation med sådana uppgifter måste för

kognosering.

Helikoptern har blivit en oumbärlig länk i det marina försvaret. Inom ubåtsjakten är den numera ett element i vapensystemet. Helikoptern har kommit för att stanna! Enligt marinplan 60 skall marinens helikoptervapen utgöras av åtta tunga, tolv medeltunga och fjorton lätta helikoptrar.

JARL ELLSÉN



Ovan: En helikopter "landar" en lätt kanon.  
Nedan: En arméhelikopter på uppdrag i fjällen.



att ge avsett resultat vara mycket snabbt tillgänglig - finnas tillhands i stridsområdet. Detta i sin tur kräver att de ingående luftfartygen inte har nämnvärda krav på utrymme för start och landning, d v s att de kan "leva med truppen i fält" och snabbt grupperas om då de behövs på ett nytt stridsavsnitt. I helikoptern har armén fått just den luftfarkost som är i stånd att operera utan att terrängen begränsar dess möjlighet att lösa sin uppgift. Även om landning för leverans av t e ammunition inte är möjlig (skog), kan lasten sänkas ned medan helikoptern svävar över mottagaren.

Arméflygets "kunder" är sålunda i första hand arméförbanden själva. "Betjäningen" av dem kräver självfallet noggrann kännedom om deras behov av understöd, om deras organisation, sätt att uppträda och förmåga att hitta rätt bland dem på stridsfältet. Arméflygföraren räknar sålunda flygningen blott som en av sina färdigheter. Arbetet på marken med att förbereda uppdragen kräver minst lika mycket kunskaper och dessutom en erfarenhet, enklast och billigast förvärvat genom att arméflygföraren kommer ur arméns led. De mångkiftande uppdragen som kräver olika utrustning på helikoptern (vinsch, vapen, lastnät, bärar, passagerarinredning o s v) och de snabbt växlande taktiska lägena under vilka arbetet skall utföras kräver förutom en god utbildning också smidiga arbetsformer inom arméflygförbanden, vana vid samverkan med alla trupperlag.

#### ORGANISATION, UTBILDNING

Arméflygförbanden opererar i fält i plutoner, som upprättar tillfälliga baser inom det understödda förbandets område. Lätta helikopterplutoner använder Hkp 2 (Alouette II), medeltunga plutoner Hkp 3 (Bell 204). Lätta flygplanplutoner har flygplan 53 (Do 27). Härtill kommer det främst för artilleriets behov avsedda artilleriflyget, som har funnits sedan början av 1950-talet.

Den flygande personalen utbildas, såsom ett gott exempel på samarbete mellan försvarsgrenarna, delvis vid flygvapnet (grundläggande flygutbildning) i F 5:s regi. Den grundläggande helikopterutbildningen har dels skett vid marinen del i arméns egen regi. Den för armén gemensamma skola, där arméflygpersonalen, såväl flygande som teknisk, får sin slutliga utbildning och där förbanden fogas samman är Arméns Helikopterskola i Boden.

Helikopterskolan (HkpS) började byggas upp 1959 och fick genom kungabrev 1/7 i år sin slutliga organisation. Uppbyggnadsarbetet har i hög grad underlättats av ett utmärkt och villigt stöd från bl a flygvapnets förband i norr, E 4 och F 21. I skolstaben ingår trafikledare och meteorologer från flygvapnet och ansvarig för den flygtekniska tjänsten är i flera avseenden flottiljingenjören vid F 21. Ett par av flyglärarna vid HkpS är f d fältflygare som förefaller trivas väl med sina nu-

varande uppgifter och utgör ett föredöme i flygtjänsten för sina kamrater ur armén.

Självfallet skall arméflygförbanden vid krig kunna arbeta även åt uppdragsgivare ur andra grenar av totalförsvaret. Samövningar, inte minst med flygvapenförband, sker därför och uppdrag som sammanhänger med räddningstjänst och säkerhetstjänst vid bomb- och raketfallning m m utgör en del av rutinen vid HkpS.

För befolkningen i Norrbotten utgör helikopterskolans kapacitet för ambulansflygningar, räddningsuppdrag, efterforskning av vilsegångna personer m m ett värdefullt tillskott till den service som tidigare lämnats av civila flygbolag och av flygvapnet. Undsättning av flottare vars båt ryckts bort av strömmen från en bröte, sprängning av ismassor i Älv, inlandtransport av sälljägare, fjällräddning av skadade renvaktare, fjällturister m fl är exempel på uppdrag HkpS fått utföra. En stor del av Tarfalastationens byggnader har elementsvis flugits på plats av HkpS helikoptrar. Övre Norrlands vägfattiga terräng utgör ett förstahandsområde för operationer med svenskt arméflyg.

G A HASSELROT

## Uråsa - rapsodi

Under E 2:s eskaderövning före FVÖ 63 deltog kaptenen i flygvapnets reserv, staberedaktör Curt Gille, försvarsstaben, under några dagar i övningsledningen. Han ger här några glintor från Uråsa-basen och basbataljonen där.

De sydsvenska tidningsläsarna orienterades av chefen för E 2 i en kommuniké den 18 september om följande:

"2.flygeskadern bedriver den 19-27 september övningar som sedan övergår i den stora flygvapenövningen (FVÖ 63) den 28 september - 3 oktober. Från den 19 september upprättas på flygfältet i Uråsa en flygbas som i princip blir krigsorganiserad och kommer att betjäna alla flygvapnets plantyper. Under övningarna kommer en del allmänna vägar inom området att utnyttjas för bogsering och uppställning av flygplan, varvid den civila trafiken dirigeras om. Basen bemannas huvudsak-



ligen med repövande personal och under större delen av övningarna pågår verksamheten dag och natt."

Så långt kommunikén. Vad bli a dess sista mening innebar fiok man en uppfattning om i skymningen på aftonen den 20 september på en småländsk landsväg. Den civila trafiken, som tidvis varit omdirigerad det senaste dygnet på grund av "militärövning" löpte åter normalt. På väg söderut, kunde bilisterna i det tilltagande kvällsmörkret skymta en rad Lansar på uppställningsplatser på båda sidor av vägen. Kanske såg de också en buss parkerad framför några militärliknande backer och en grupp repövningssoldater, som höll på att embarkera.

Det var ett trött gäng. För trettiosex timmar sedan hade de direkt ryckt in till basen från sina hemorter och sedan dess hade de inte varit ur uniformerna. Nu var de i alla fall på väg för att för första gången bekanta sig med sina förläggningar någon halv mil därifrån. Dock inte alla - ett femtontal soldater skulle bli kvar ytterligare en natt inom klargöringsområdet innan de kunde räkna med avlösning.

Mannarna var trötta - och kanske också en aning överrumplade över den blyxtstart övningsledningen låtit dem få uppleva. Redan ett par timmar efter inryckningen till basen landade de första planen - och sedan följde det ena attack- och jaktförbandet efter det andra - allt under det att basbataljonen höll på att organisera sig. Det var en intensitet i spelöppningen, som grundligt skakade bataljonen. Knocken tycktes nästan hänga i luften - men förbandet fick upp garden i tid och red ut stormen.

Hur lyckades man då genomföra mobiliseringen av bataljonen under sådana förhållanden? På flera områden gick det bra - men på en del andra håll gick det säkerligen på skruvar. "Det är ju de små, små detaljerna, som gör det," konstaterade övningsledningen och gav

T h tre bilder från årets flygvapenövning:

- Attacken laddas upp.
- Draken drar på från en vägbas.
- Lansen "taxar" ut på nattligt uppdrag.



bl a följande exempel på en basbataljons verksamheter under det första dygnet.

\* En värnpliktig telefonist dirigerades inte till sin rätta plats när mobiliseringen började. Det faktum att en telefonväxel stod obemannad blev ytterst kännbart för sambandstjänsten, transportavdelningen, utspisningen etc.

\* Vid drivmedelsförrådet saknades en rörstump. Innan den kommit till rätta blev förrådet i det närmaste tömt av tankande plan. Nu lyckades man få fram det saknade röret innan tankarna var helt tomma. En miss, således, som dock inte hann "sabotera" verksamheten

\* Någon glömde att tanka en buss, med påföljd att en hel pluton blev sittande på vägen tills man fått fram bensin.

\* Flera fingerade sabotörer och agenter var i farten under innönstringen. Samtliga var utrustade med falska papper och alla - utom en - avslöjades. Ödet ville att just den som "klarade sig" hade de sämst gjorda identitetshandlingarna. Han höll på att hämta utrustning, när en stridsdomare avbröt "sabotaget".

Ett annat problem var tidningsflyget från Stockholm, som fick rätt att flyga som vanligt, trots övningarna. Det fanns många aspekter på det problemet - en var att man inte gärna kunde försena kvällstidningarna till

Åtskilliga tiotusental smålänningar och Blekinge-bor. En annan aspekt drogs fram av "Flygbladet" - den lilla stencilerade dagliga manövertidningen - som, på frågan om det var fältnässigt att låta det civila tidningsflyget trafikera basen, erinrade om att det även under ett riktigt krigsläge blir aktuellt med transportflyg av olika slag. SA "problemet" med tidningsflyget ingick på sätt och vis i övningarna.

"Flygbladet", ja. Det skrevs på basen och stencilerades inne på I 11 i Växjö, eftersom varken övningsledningen eller basbataljonen disponerade en stencileringsapparat. En insats från I 11:s sida, som högeligen uppskattades. Inte bara av eskaderchefen, som genom bladet fick tillfälle att tala direkt till var och en av mannarna, utan också av dessa, som varje kväll fann "tidningen" i förläggningen. Upplagan var beräknad så att var man skulle få ett exemplar.

I Flygbladet fick var och en av mannarna en uppfattning om sin roll i det större skeendet. Utöver eskaderchefens orienteringar publicerades där "reportage" kring de klargöringsplutonens arbetsuppgifter under en rubrik, lånad från en av vapnets rekryteringsbroschyrer: "Det är männen på marken, som håller planen i luften", intervjuer med lottor, basläkaren o d.

I bladet berättades också om händelser av olika slag. Om en älg, som förrådde sig in på banan och höll på att kosma i vägen för en 34-rote, om en soldat, som skadades - olyckan skildrades relativt utförligt för att ta död på eventuell ryktesspridning - och om bataljonschefen som råkade ut för malören att bli inlåst i ordersalen.

Den distribuerades, som tidigare nämnts, i förläggningarna på kvällarna. Det gick dock inte helt smärtfritt att få igång den appa-

Pressen ägnade stort utrymme åt både eskaderövningarna och FVÖ 63. Den roliga (obs! arrangerade) bilden t v knäpptes av F 8:s flottiljefotograf Ove Gellermark vid ett pressbesök på en vägbas någonstans i Småland, då pressbussen körde fast i lermjuk ängsmark. Hon som försöker dra den ur lerans grepp är fru Marianne Malmqvist, sekreterare på Flygetabens Pressdetalj. De munttra Askådarna är fr v staberedaktör Yngve Svalander (i det civila tecknare på Upsala Nya Tidning), kapten Bengt Rinde, F 16, Lasse Bengtsson på Ny Tid i Göteborg och Göran Jonason (signaturen Josua) i Svenska Dagbladet.



ten. Vid en koll efter det första numret - publicerat på själva mobiliseringsdagen - visade det sig nämligen att ett helt kompani blivit utan. Varför? Jo, kompanichefen hade stoppat utdelningen, då han var osäker på bladets "identitet" och vädrade ugglor i mossen. Sedan kom andra, mer brådskande och viktiga frågor emellan och han blev aldrig i tillfälle att göra en kontroll hos bataljonschefen.

Överhuvudtaget föreföll bataljonen vara skärpt på säkerhetstjänstens område. Detta gällde inte bara legitimationakontrollen utan också i andra sammanhang.

## Utlandsflygningen med årets kadetter

" - Från Tore röd ett, flygplan kl 8. Det är tyska Sabre. - De kommer förmodligen att eskortera oss till basen." Så lät det vid den tyska gränsen på 10.000 m höjd, då F 20 med tre divisioner J 29 F flög in över tyskt område. På grund av vår VHF-radio kunde vi inte få direkt förbindelse med de tyska planen, som har UHF, men genom Oldenburg-tornet fick vi verifierat, att vi skulle eskorteras till basen. Vi hade gott om bränsle, då vi startat från Ängelholm, så vi kunde lugnt följa med vår eskort.

Efter lunch på Oldenburg startade vi mot England. I väderprognosen förutsades risk för "thunderstorms", så vi förberedde oss på alternativbaser. Tyvärr flög vi över helslutet molntäcke, så vi kunde inte se något av Tyskland eller Holland. Vi passerade den starka radiofyren Spijkerboor i Holland och kom så in i gammal välkänd jaktflygarluft över Engelska kanalen. Vi fick radarledning av en engelsk militär radarstation "Patriington", som ledde oss ända fram till Binbrook. Binbrook är en f d bombflygbas från andra världskriget, som blivit jaktbas med Lightning och Hawker Hunter. På basen finns även Central Fighter Establishment, ungefär motsvarigheten till vårt FBS (Flygvapnets bomb- och skjutskola).

Vi blev imponerade över de engelska basernas storlek både vad beträffar banor och bebyggelse. En flygbas är nästan som en liten stad för



Binbrooks stolthet: Det enda flygande exemplaret av Spitfire gör en uppvisning för FV-kadetterna.

sig. Det beror framförallt på att övervägande delen av personalen, som enbart är fast anställd, bor med sina familjer på basen.

Efter en effektiv flygtid mellan Sverige och England på två timmar tog det oss sju timmar att med buss komma till London. Väl framme hade vi två dagar på oss att besöka världsstaden. Vi var lyckliga nog att få sol och värme under hela vår englandvistelse. I London var inte uppgjort något gemensamt program, utan var och en fick på egen hand studera staden. Det var mycket uppskattat. Imperial War Museum var ett av de många objekt, som många besökte. Det var intressant att få se legendariska flygplan från de båda världskrigen och bevarade exemplar av tyskarnas V 1 och V 2.

### HUNDRA METER FRÅN ATOMBOMB

Under vår vistelse i England besökte vi även bombflygbasen Cottesmore. Man hade inte skytt några besvär för att göra vårt studiebesök intressant och givande. Vi fick en mycket åskådlig presentation av "Bomber Command" och dess verksamhet. Man gav oss även tillfälle att på nära håll studera de bombflygplanen. Vid en banände stod två Victor med bomblast i högsta beredskap. Det är imponerande att dessa giganter kan starta "ur högsta" och på mindre än tre minuter från startorder vara helt utom synhåll.

Så tillbaka till Binbrook där våra tunnor stått parkerade. Vår markpersonal kände nog en viss lättnad men även berättigad stolthet, då samtliga 24 flygplan startade utan anmärkning.  
(Forts. på sidan 22)

## Historiskt:

### KOMET—ett häpnadsväckande jaktplan

(— Ur RAF Flying Review —)

Den 16 augusti 1944 mötte en formation amerikanska dagbombplan för första gången Messerschmitt 163B Komet. Detta raketdrivna jaktplan var utan tvekan det största framsteget på luftförvarsområdet sedan Fokker uppfann den synkroniserade kulsprutan. Komet hade varit känd av den allierade underrättelsetjänsten ungefär ett år, och man hade med en viss bävan sett fram mot vad det nya tyska planet skulle kunna åstadkomma.

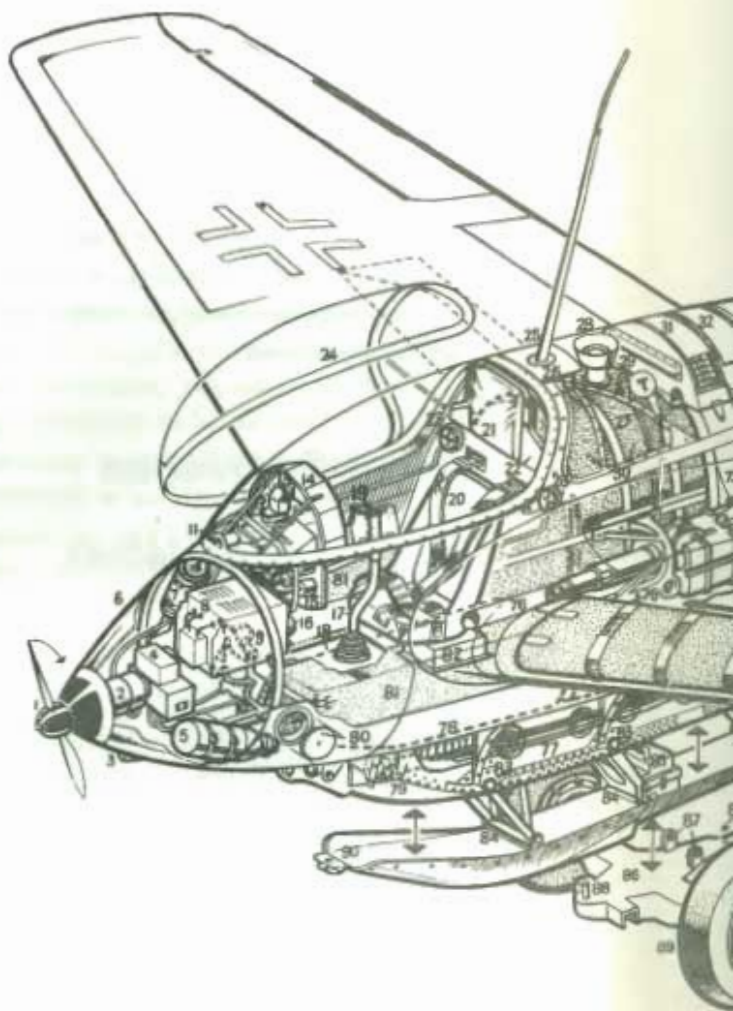
Nu var det alltså ett faktum där det sköt upp i nästan lodrät stigning på toppen av en enorm rökpelare. Om tyskarna kunde få tillräckligt många exemplar av detta genom sina prestanda nästan osårbara jaktplan i tjänst skulle de strategiska bombanfallen under dagar kunna bli alltför riskfyllda.

Mannen bakom det högst okonventionella planet var dr Alexander Lippisch, som började experimentera med stjärtilösa flygplan redan 1927. Föregångaren till Komet var faktiskt en liten flygande vinge med endast 75 hk kolvmotor. Projektet omgavs med den största sekretess, så stor att den i hög grad hämmade konstruktionsarbetet under flera år.

MACH 0,84 ÅR 1941

Det lilla experimentplanet fick så småningom sin kolvmotor utbytt mot en vätkeraket med 300 kp dragkraft. Flygproven blev förvånansvärt lyckade. Trots att konstruktionen ingalunda var avsedd för högre farter nåddes 550 km/tim. Resultaten gav upphov till förnyat intresse från de maktavandes sida och arbetet med två prototyper intensifierades. Den första blev klar vintern 1940-41, och glidflygproven började under våren. Glidtalet visade sig vara så extremt som 1:20 trots att vingens sidoförhållande endast var 1:4,4.

Under sommaren försågs planet med en raketmotor med 940 kp dragkraft. Redan under de första proven överskreds med lätthet gällande världsrekord i fart (755 km/tim). Då motorns



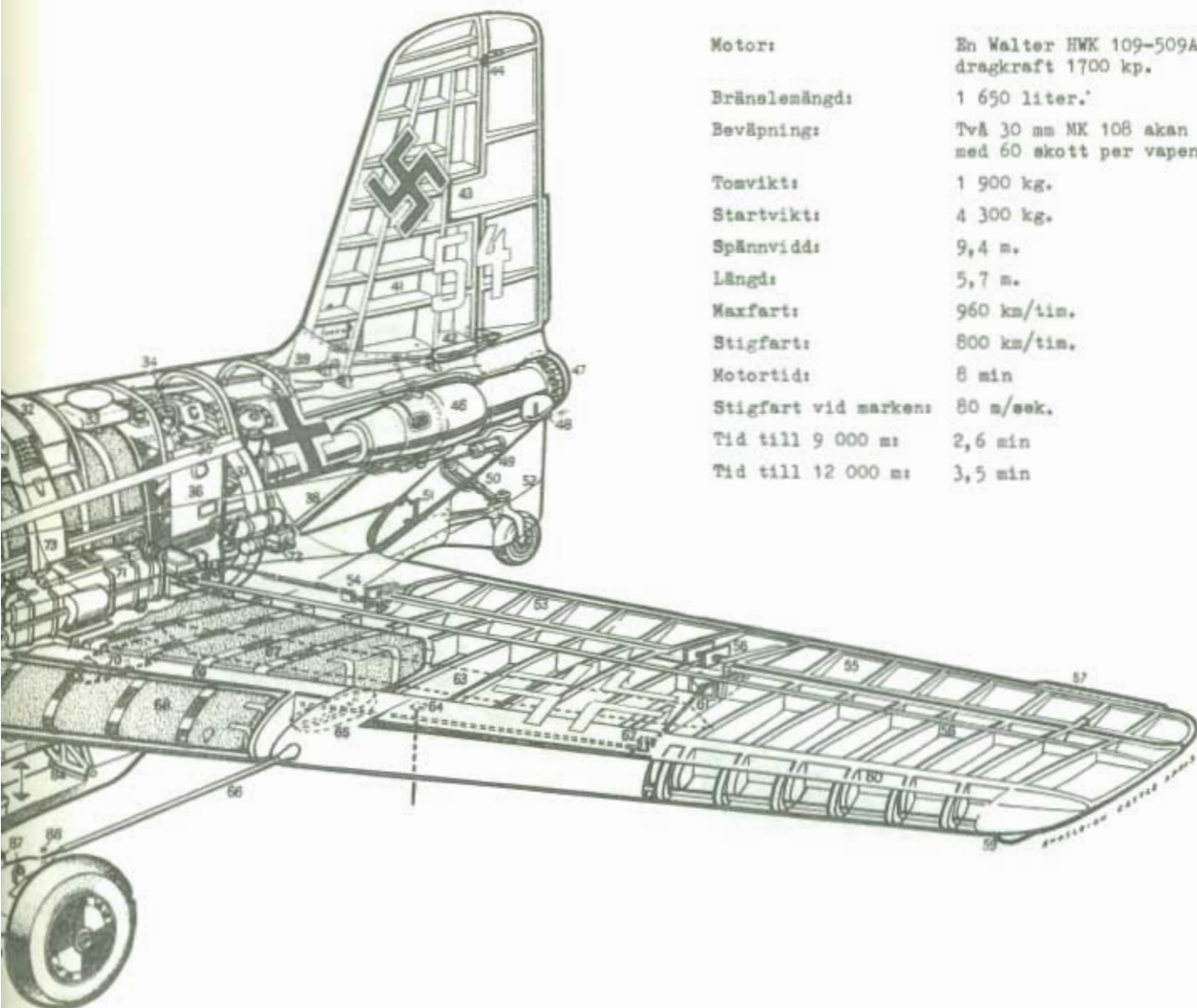
brinntid endast var några korta minuter hann man inte accelerera till de farter som annars vore möjliga att uppnå. Därför bogserades planet med fulla tankar upp till 4000 meter. Därefter nåddes en fart av cirka 1000 km/tim motsvarande Mach 0,84. Fortare kunde man inte flyga på grund av bristande stabilitet i samband med kompressibilitet.

Komet startade på ett fällbart huvudställ och landade därefter på skida och sporrhjul. Landningsfarten var hög och planet extremt svårfluget. De första provflygarna fick svåra ryggsador i samband med sättningarna, varför man fick konstruera en särskild, fjädrande stol.

Efter hand förbättrades motor och beväpning. Den senare utgjordes normalt av två 30 mm skakan. Det förekom också en annan beväpning, nämligen fem vertikalt i kroppen inbyggda rör från vilka speciella, tunnväggiga granater av-

## DATA OCH PRESTANDA

Motor:	En Walter HWK 109-509A-2 dragkraft 1700 kp.
Bränslemängd:	1 650 liter.
Beväpning:	Två 30 mm MK 108 akan med 60 skott per vapen.
Tomvikt:	1 900 kg.
Startvikt:	4 300 kg.
Spännvidd:	9,4 m.
Längd:	5,7 m.
Maxfart:	960 km/tim.
Stigfart:	800 km/tim.
Motortid:	8 min
Stigfart vid marken:	80 m/sek.
Tid till 9 000 m:	2,6 min
Tid till 12 000 m:	3,5 min



sköts. Utrustad med den sistnämnda beväpningen flög Komet in under det fiendliga planet varvid granaterna avfyrades av fotoceller som reagerade för det ovanliggande planets skugga.

## VERTIKAL FÖRETAGSPROFIL

Den normala taktiken med Komet var att starta och stiga tämligen lodrätt upp mot de fiendliga bombarmadorna samt utföra ett anfall på vägen upp genom "kakan". Sedan räckte bränslet i allmänhet till ytterligare ett anfall innan motorns brinntid var slut och planet glidfloggs ned för bedömningslandning. Komet torde ha varit mycket effektivt, men flygplanet kom för sent för att hinna påverka krigsutvecklingen. Endast några få divisioner hann utrustas med typen före det tyska sammanbrottet.

## FÖRKLARING TILL RÖNTGENSKISSEN

1. Propeller för generatorn
4. Batteri och elektronik
5. Tryckluft
6. Noskon av 15 mm pansar
7. Hydraulpump-accumulator
8. Radio
12. Akansikte
14. Skottsäker vindruta (90 mm)
15. Instrumentpanel
22. Ryggpansar (13 mm)
24. Bläst huv, kastbar på mekanisk väg
27. Bränsletank
30. Bakre kabinfönster
31. Ammunitionsbox
32. - " -
33. Bränsletank
46. Brännkammare
53. Triangel
55. Kombinerade höjd- och skevroder
60. Fast slot
63. Landningsklaffar
66. Pitotrör
67. Bränsletank
68. - " -
70. Tryckluft för kanonmekanismerna
71. Akan
77. Plåte för landningsskidan
79. Utfällningsanordning för skidan
81. Bränsletank
85. Urkopplingsanordning för hjuletället



## Journalister premiärflög 35C

I september i år fick sexton journalister från rikspressen, Tidningarnas Telegrambyrå, radion och televisionen passera ljudvallen i Sk 35 C Draken vid F 16 i Uppsala. Bakgrunden var bl a att flygvapnet ville ge de inbjudna journalistererna en konkret erfarenhet av några av problemen i samband med modern stridsflygning.

Några av deltagarna, bland vilka återfanns en fyrklöver ur det täcka könet, porträtteras här intill. Lars Dahl (signaturen Dal i Dagens Nyheter) berättar i en artikel för FLYGVAPENNYTTS läsare något om vad han upplevde i samband med den unika flygningen.

Tecknaren Ingve Svalander, representant för den lokala tidningen Upsala Nya Tidning, drabbades tyvärr av snuva, som satte p för hans Draken-färd. Men som frångår av teckningen på sidan 16 tappade han inte modet för den skull!



### BILDERNA T V.

Överst: Kvällspostens Britt Bengheden, Malmö, begick Draken-premiären med löjtnant Lennart Sundberg som förare.

Stockholms-Tidningens Anita Sjöberg flög med fältflygare Sven-Olov Eriksson.

Monica Frimé representerade Östergötlands-Tidningen.



### BILDERNA T H.

Överst: Belåten Draken-journalist - Åge Ransby från Arbetet i Malmö.

Major Einar Tibell, flygvapnets press-officer, fick också ett Draken-pass.

## Journalist om Draken - flygning

Så satt man där med svettlackande panna, med syrgasmaskens avtryck som en krigsmålning i ansiktet, litet rödblommig av kabinvärmen, belåten förstås, inte minst över att den gula plastpåsen låg pryddligt hopvikt som vid avfärden. Huven som man suttit under som i en ostkupa lyfte och gav fritt spelrum för efterlängtat och svalkande höstbris. Och i medfört block, tillfälligt upphöjt till flygdagbok, kunde man sålunda notera "flygtid 30 minuter".

30 minuters flygtid med J 35 C "Draken" - hur väldigt många erfarenheter skall väl inte denna halvtimme rymma. Nej, förste fältflygare Lasse Olsson och alla ni andra som hunnit fylla ett helt litet bibliotek med flygdagböcker, det kan självfallet inte bli något alla i den vägen. Grön startade man, grön kom man ner - även om man nu lyckades hålla undan för plastpåsen. En fascinerande upplevelse, mer skall man nog inte uttala inför sakkunnig publik.

Intryck, många och av angenämt slag, finns förvisso väl stuvade i lasten av minnen, men de får ligga där de ligger för personligt bruk, för den helt markbundna. Detta om själva flygningen, upplevd en solig förmiddag över norra Uppland och en bit av Bottenhavet.

Vad man efter Draken-flygningen däremot med litet större sakkunnighet än tidigare kan skriva och berätta om är främst säkerheten. Detaljerna om den tog det tid att traggla sig igenom, det blev en duvning, fördelad på åtskilliga dar. Här kan det tillägget göras om flygningen att den trots all pirrande nervighet blev en angenäm avkoppling efter hård "utbildning" och kulspruteettriga föreläsningar. Klart och entydigt fick man präntat i sig att säkerheten är A och O, inget får lämnas åt slumpen och ingenting lämnas heller - vad presskullen kunde märka - åt slumpen. Riktigt den väg som piloter och blivande piloter har att vandra lotsades väl inte vi fram på. Att den är krokig, har svårforcerade, för många oöverstigligena hinder stod dock klart. Svårforcerade: så för kollegan som tvingades raka av sig skägget för att kunna klämas in ansiktet i syrgasmasken.



Ovan: Lasse Dahl i baksitts tillsammans med "sin" förare fältflygare Lasse Olsson.  
Nedan: TV:s Lennart Winbladh flög med löjtnant Ove Skoghagen (t v). Här ger han TV-fotografen instruktioner före starten med 35:an.

De allra flesta av detaljerna som handlar om den personliga säkerheten sitter väl inetsade. Och så mycket är säkert: nästa gång man å tjänstens vägnar t e skall notera att "föraren räddade sig med hjälp av katapultstol och fallskärm" så gör man det kanske inte med andra ord, men betydligt mer insatt i händelseförloppet, i funktioneringen. Man vet vad föraren



**CHEFEN FÖR FLYGVAPNET HAR DEN ÄRAN INBJUDA...**

DET KOM ETT BREV FRÅN CHEFEN FÖR FLYGVAPNET ATT HAN VILLE BJUDA PÅ MIDDAG - OCH NATURLIGT-VIS SKYNDPÅPE MAN SIG ATT TACKA "JA".



SÅ KOM DET DITT MED-DELANDE OM ATT MAN SKULLE LÄKARUNDER-SÖKAS FÖRST - DET BLEV GÅNSKA NOGGRANTGJÖR - MAN VÄGDES OCKSÅ...



DET VERKADE ATT BLI EN REJÄL MIDDAG - ENSOM DET BEHÖVDES KONDI-TION FÖR -



SÅ FICK MAN EN LUSTIG HATT...

... OCH EN SLANG TILL MUNNEN - KANSKE SKULLE DET BLI SOPPA? -

SÅ SITT I 7 ÅR GAMLA SKÄGG FICK MAN RAKA BORT - KANSKE NÅGOT MED SPAGHETTI DÅ?



SÅ FICK MAN G-DRÄKT. DEN ÄR BRA MOT CENTRIFUGALKRAFTEN, SA DOM. MAN FÅR INTE SÅ LÄTT "BLACK OUT" - AHA, DET BLIR COCKTAILS FÖRE MATEN -



SEDAN VAR MAN KLAR FÖR UNDERTRYCKS-KAMMAREN - NÄR MAN KOM UPP PÅ ILITE HÖJD MÄRKTE MAN ATT DET LÄNGT INTE VAR SÅ KVAR TILL SJUNDE HIMLEN!!



... VAR DET DAGS ATT GÅ TILL BORDS - UTOM FÖR DEN SOM HUNNIT BLI FÖRKYLD !!!

FÖRE MIDDAGEN BJÖDS DET PÅ EN LITEN FLYGTUR - OCH SEDAN...

MEN TACK I ALLA FALL, GENERALEN!

Svealand 38

har att ta till om han singlar ner över vatten, om han dimper ner i Ödemark. Man vet genom löjtnant Pär Gunnar Nordgren och förman Hasse Rapp vid F 18, genom u-kammarfolket på GCI och så genom den personliga upplevelsen vad syrgasmask, g-dräkt, övertryck och syrgasbrist är.

Med modistens säkra hand klippte förman Rapp till syrgasmasken så den satt tätt och gav trygghet. Med ett lätt rytande - "flåsa inte" - lärde u-kammardoktorn Wilhelm von Döbeln den okunnige att andas riktigt vid övertryck. Ibär-digt som en lärare i examensspurt körde löjt-nant Folke Eriksson med stolen och stolens hemligheter, röda handtag, svarta knappar. En sista omgång gav förste fältflygare Lasse Olsson i det han sa: - Det här kan du aldrig få för mycket av.

Så mycket blev det i alla fall att man nu kan slå sig ner hemma i fåtöljen och låta nävarna haata mellan inbillade röda attiraljer för en utskjutning. Och ännu sitter det i - var man skall hitta reserven och reserven för reserven om det nu skulle bli klick första gången. Att falletkärmen fungerar demonstrerades praktiskt. Ett plöteligt och överraskande - för både lärare och elever - inslag. En sladd - ni vet vilken - i buketten av slangar, sladdar och kopplingar blev bortglömd. Puff och hjälpekärmen blomade ut. Föreläsningen fick tårtkalas i blicken. (Fadäsen med falletkärme-utlösningen hände inte Lars Dahl utan en annan av de deltagande journalisterna. Redis ann.)

LARS DAHL

**Hänt vid F 14**

**Rugby - en kommande idrott?**

Rugby har spelats vid F 14 sedan hösten 1962 under ledning av läraren i engelska, mr Duncan Reid. I träningen har eleverna vid Flygvapnets signalskola och Flygvapnets markstridsskola samt en del värnpliktiga deltagit. Intresset har varit stort. Den 6/8 spelade F 14 sin första träningsmatch med motståndare utifrån. Det var Göteborgs Rugbyklubb, som då gästade F 14 och vann med 44-3.

Det är den engelska rugbybyn som spelas. Spelet är relativt hårt och konditionskrävande. Reglerna är emellertid stränga och sätter ett





effektivt stopp för ojustheter varför några skador inte har förekommit.

Spelet går i stort ut på att lägga ned bollen bakom motståndarens mållinje. Lyckas detta får man tre poäng och ett "försök". Vid "försöket" läggs bollen 22 m framför mållinjen på en punkt vinkelrätt ut från den plats där bollen lades bakom mållinjen, varefter bollen skall sparkas mellan målstolparna eller dess förlängningar och över målets tvärså. Lyckas "försöket" erhålls ytterligare 2 poäng.

Bollen får bäras eller sparkas. När den bäras får den vid passning bara passas bakåt. Motståndarna får tackla den som bär bollen. Om den som har bollen blir låst, så att han inte kan passa bollen eller om han blir fälld måste han omedelbart släppa bollen. Vid fel avbryts spelet.

Rugbyn är ett hårt och friskt spel väl lämpat som idrott vid militära förband där man önskar uppmåna framåtanda och oräddhet. Skadefrekvensen synes vara lägre än vid fotboll.

## Hänt vid F 18

### Synskadade på studiebesök

Vid F 18 är vi ganska vana vid besök, men kvällen 11/9 hade vi ett besök av ovanligare slag. Det började med att flottiljen fick en förfrågan om det var möjligt för synskadade tillhörande Stockholms Blindförening att komma ut till F 18. Det sades i skrivelsen bl a att det skulle röra sig om ett åttiotal personer, de flesta födda blinda men några med ledsyn. Ingen hade någon uppfattning om hur ett flygplan ser ut och vad en flygflottilj är hade man ytterst vaga begrepp om.

Klockan 1915 på kvällen anlände besökarna i bussar. Skymningen föll, det var vackert väder och flottiljchefen hälsade alla välkomna till F 18. Därefter gavs en kort orientering om flygvapnets organisation och F 18:s uppgifter i luftförsvaret. Det uppskattades livligt och många frågor ställdes. Bergshangaren, där såväl Sk 16 som J 35 Draken demonstrerades, besöktes. Det var fantastiskt att se det stora intresse som visades. Alla ville känna på allt och få roderverkan, pitotrör och allt annat som hör till ett flygplans utrustning förklarar för sig. Det var trångt i sittbrunnarna dit så många som möjligt ville komma.

Guiderna (officerare och fältflygare) smittades snabbt av besökarnas entusiasm och positiva inställning. Vid bordet där flygsäkerhetsutrustningen demonstrerades var trängseln lika stor och alla ville känna på livbåt, hjälm, flytväst o s v.

Därefter gjorde vi en busstur längs bansystemet. Det var nu helt mörkt och det enda som syntes från bussarna var F 18:s hinderljus och banljus. Efter en rundtur på ca 10 minuter stannade vi vid banändan och en Drake körde ut och ställde upp för start. Ljudsensationen vid pådraget (tänd sbk) var oerhörd. Alla hörde men kunde inte säkert säga varifrån bullret som nu dränkte den annars tysta höstkvalLEN egentligen kom.

Att besöket varit givande för de synskadade kunde man lätt se på deras glada ansikten. Att besöket även varit givande för värdfolket stod klart när vi efteråt samlades för att gå igenom kvällens händelser, eller som en av guiderna själv uttryckte det: Det var en fantastisk kväll. Det är otroligt att så svårt handikappade människor kan vara så glada och så positivt inställda till livet och omvärlden.

### FVM i fotboll 1963

Finalmatchen i FVM turneringen i fotboll 1963 spelades 11/9 mellan F 1 och F 2. F 2 segrade med 4-3 och blev därmed åter flygvapenmästare. FVM i fotboll började att spelas år 1942. Sedan dess har F 5 erövrat fyra, F 1, F 3 och F 14 tre, F 2 och F 12 två samt F 4, F 6, F 11 och F 17 ett mästerskap.

## På utlandsflygning med museiflygplan

I somras hände det att en KLM-pilot över Nordtyskland mötte ett flygplan i luften som han, efter att ha blundat ett tag och tittat på nytt, identifierade som en Fokker från omkring 1930. Förklaringen till episoden var att ett av F 3:s museiflygplan lånats till holländska flygvapnet för att delta i en flygparad vid holländarnas 50-årsjubileum för militärflyg. Vår gamla Fokker fick ta sig till Holland och tillbaka för egen maskin, men då den saknade radio följdes den av en Safir. Båda flygplanen var bemannade med besättningar ur F 3, och den lyckliga kvartett som utvalts till kommandringen utgjordes av följande:

Pilot i Fokkern: major Sjöstedt, utbildad på flygplantypen under ÖFU, med cirka 5 flygtimmar 1962 under vårt eget 50-årsjubileum och troligen den ende föraren i flygvapnet som sedan cirka 15 år tillbaka flugit flygplantypen.

Spanare i Fokkern: förste verkmästare Hinneresson, som redan före 1930 var med i Holland och hämtade och flög hem våra första Fokkrar. Han har många timmar som Fokker-spanare, många år som Fokker-mekaniker och har dessutom lett arbetet med att sätta i stånd Fokkern och övriga flygplan ur F 3 unika museum.

Pilot i Safiren: major Crona. Mekaniker: förste tekniker K A E Arvidsson. Mera bekant under namnet "Gammel-Arvid", varigenom han ej förväxlas med flottiljens övriga tekniker med samma efternamn, den ene av dessa förresten hans son.

25/6 startade den omaka roten från F 3 och landade två timmar senare i Ängelholm. 26/6 fortsatte flygningen över Danmark till Uetersen utanför Hamburg. Flygningen skedde efter en frontpassage i ganska kall luft och i hård motvind. Då sträckan dessutom var den längsta på hela vägen, var det en ganska genomkyld

besättning som steg ur Fokkern efter landning på tysk mark. Fokkern gick hela tiden utan mankemang, Safiren bar sig illa åt ett par gånger när motorn hostade till troligen beroende på vatten i bensinen.

Sedan Safiren genomgått en noggrann undersökning fortsatte färden 27/6 till Deelen i Holland, där båda flygplanen skulle baseras under vistelsen. Färden gick utan missöden men fortfarande i så hård motvind att den verkliga farten blev lägre än 150 km/tim. Vid samtliga landningar under resan gick Safiren ned först, varefter "Gammel-Arvid" hoppade ut med en flagga för att ge Fokkern exakt vindriktning, en försiktighetsåtgärd som väl många äldre flygare förstår. (Med sin stora spännvidd, 15 m, och sitt smala hjulställ, 3 m, är Fokkern nämligen mycket känslig för sidvind.) Vid Deelen hade man lagt ut ett märke



Fokker-flygarna från F 3: Majorerna Crona och Sjöstedt samt förste verkmästare Hinneresson och förste flygtekniker Arvidsson. Nedan: Första landningen i Holland - internationellt samarbete med landningsflaggor.



och även avdelat en man med flagga.

Mottagandet på Deelen var mycket hjärtligt. Det visade sig att vår Fokker - C5 som holländarna benämnde den - betraktades som en gammal kär vän av alla äldre piloter. Många hade i tidigare dagar flugit typen hundratals, ja, i vissa fall tusentals timmar, så man förstär den glädje de visade när de fick tillfälle att titta upp i sitsen i samma flygplan igen.

Från Deelen åkte vi med tilldelad förbindelseofficer till Soesterburg, ett flygfält cirka 60 km väster ut, där flygparaden skulle gå av stapeln den 1 juli. Soesterburg är Hollands äldsta militärflygplats och det var dit man förlagt huvuddelen av 50-årsfirandet. Vi fick veta att det skulle ske i form av en defileringsparad av 170 flygplan och helikoptrar, där vår Fokker skulle gå i spetsen. Märkligt nog var evenemanget inte öppet för allmänheten men antalet åskådare kunde trots detta räknas i flera tusental, däribland drottning Juliana och prins Bernhard.

Fredagen 28/6 skulle viss förträning genomföras. I relativt dåligt väder med kyttig vind och tidvis låga moln fick vi i Fokkern ett par timmar på oss för att göra oss bekanta med terrängen och skaffa oss hållpunkter för den inflygning som måste ske efter tidtabell. Det första försöket till inflygning gick skapligt, men det andra sprack totalt. Efter landningen fick vi veta att vinden svängt om under flygpasset och blåste över 55 km/tim. För den kommande flygparaden hade vi fått veta att vi måste hålla våra tider med  $\pm 10$  sek, och i höjdled var skillnaden mellan oss och närliggande flygförband hundra fot, varför marginalerna var små. Med bättre väder och med noggrannare uppgifter bedömde vi dock att det hela skulle gå att genomföra.

Måndagen kom med något bättre väder än tidigare, dock var det mulet och på intet sätt idealiskt. Vi var i god tid ute vid Deelen för att delta i slutlig ordergivning och i tid komma iväg med Fokkern. Nu liksom vid alla flygningar följde verkställare Hinnerason med som spanare och hade till uppgift att i den ålderdomliga talförbindelsen mellan bak- och framsits räkna halvminuter vid anflygning. Vi kom in exakt på vår färdlinje och var på rätt klockslag mitt över Soesterburg på angiven plats. Från vår flyghöjd, 150 m, såg man

Åskådarna mycket väl. Som pilot i Fokkern tyckte jag att det var på plats med någon form av hälsning, varför jag gjorde ett par kraftiga vingtipningar. Jag fick sedan veta att denna hälsning uppskattats mycket från marken, men kanske mindre av verkställare Hinnerason i baksitsen, som mig ovetande hade rest sig raklång och gjorde stram honnör. (Han hade dock sett till att han var väl fastspänd.)

I flygparaden följde efter Fokkern 16 helikoptrar, 28 propellerplan samt förband med F-27, Hunter, F-86K, F-84F, T-33 och F-102. Allra sist kom en 12-div F-104 - en akustisk sensation.

Efter landningen i Deelen hade vi order att snarast återvända till Soesterburg, vilket skedde per Safir. Där togs vi emot av chefen för holländska flygvapnet, generallöjtnant Zielstra, vilken framförde ett tack till svenska flygvapnet och även omtalade att drottningen Juliana varit mycket intresserad av vårt flygplan och vår flygning. Som tack överlämnades minnesmedaljen till oss fyra.

2/7 startades återfärden. Landning och övernattnings i Uetersen, dagen därpå Hamburg - Ängelholm och Ängelholm - Malmö i två stapper. Hela flygningen gick utan missöden och det är med tacksamhet och glädje vi fyra ser tillbaka på våra minnen från denna kommandering. S-E SJÖSTEDT

#### LASVARD LITTERATUR

### Finsk flyghistorik

Finske flygöversten Kuno W. Janarwo (f 1898) har nyligen framträtt inför vårt broderlands publik med början till ett intressant flyghistoriskt bokverk. Dess första del, om 120 sidor har utgivits (på finska) av Otava's kända förlag i Helsingfors, med vacker grafisk utstyrelse och försedd med 117 intressanta bilder. Arbetets namn är "Varhaislentojen historia 1753-1919", d v s "Finska flygets förhistoria" under de nämnda åren.

1918 var Janarwo en av de unga finnar, som infann sig i Sverige för att flygutbildas vid dåvarande Thulins flygskola på Ljungbyhed, på svenskt byggda 50 hk Blériot-monoplan, tillver-

kade vid AB Enoch Thulins Aeroplanfabrik i Landekrona. Han klarade sina prov för svenskt internationellt aviatördiplom den 23/6 1918, med nr 133, varefter han återvände till Finland och där antogs i det fr o m 1918 års frihetskrig organiserade finska flygvapnet. Där tjänstgjorde han sedan i olika befattningar, intill dess han för något år sedan överfördes till reserven. Under andra världskriget var han under striderna på Karelska näset chef för ett finskt flygförband där.

Boken - som åtminstone delvis om möjligt borde utges på svenska - är skriven i ledig och lättläst form. Den innehåller åtkilligt av flygmilitärt intresse och dessutom många fakta från hela den behandlade tiden, vilka vi-



Ovan: Första flygningen över Bottniska viken: 6 mars 1918 - sedan dess Finlands flygvapens "årsdag" - gav den frejdade svenske upptäcktesanden greve Eric von Rosen Finlands Vita armé dess första flygplan, ett 90 hk Thulin typ D (licens Morane-Saulnier Parasol) spanningsplan. Efter flygningen från Umeå, på isen vid staden Vasa i Österbotten. Givaren själv medföljde som passagerare. Förare: Förf. Nedan: I Vasa mars 1918: präktiga österbottningar avdelade som vakt vid det av greve Eric von Rosen skänkta, av general Mannerheim till "Aeroplanet nr 1" döpta Thulin-flygplanet i dess första provisoriska uppställningsplats på finsk botten.



ser, att Finland länge ägnat flygproblemen en ingående uppmärksamhet.

Till de kapitel med bilder och kartor, som särskilt borde intressera våra läsare här, kan måhända räknas avsnittet om de ryska militära flygplatserna i södra och västra Finland samt på Åland före och under första världskriget, vidare avsnitten om flyget i Frihetskri- get 1918 och i de brittisk-finska flyg- och sjöoperationerna 1919 från Björkö (Koivisto) i Östra Finska viken mot ryska kustbefästningar m m. I avsnittet om Frihetskri- get 1918 säger Janarso bl a: - "det har blivit sed i Finland att beteckna de flygplan, vilka Sverige det året skänkte eller levererade till Finland såsom "olovligt svaga". Man kan då fortsätter han, av allt att döma på grundade skäl, fråga vad Finland då kunnat göra med bättre plan, då det inte fanns för dem skolade förare att tillgå, och varifrån man överhuvudtaget kunnat taga de bättre flygplanen, då inte Sverige vid den tiden hade bättre plan att tillgå?" -

En berömande och kortfattad svenskspråkig recension av boken fanns införd i finska "Huvudstadsbladet" den 15/5 i år. Den finskspråkiga tidningen "Uusi Suomi" anmälde boken på liknande sätt den 19/5. Dessutom har "Finlands flygförbunds" (KSAK:s finska motsvarighet) innehållerrika och eleganta flygtidskrift "Ilmailu" i sitt nr 6/1963 presenterat arbetet i en längre recension av Gunnar Ståhle, med särskild adress till den finska uppväxande ungdomen och dess flygintresse.

Huruvida en svensk översättning av arbetet - helt eller delvis - kan bli av är ännu ovisst. Inte heller kan man här gå in för mycket på djupet med innehållet. Utöver de ovan nämnda, särskilt intressanta kapitlen, kan ett par arplöck dock göras. Vi noterar:

\* 1753 gör biskopen, tillika fysikprofessorn Gadolin i Åbo märkliga förutsägelser om flygning.

\* En uleåborgare, apotekaren Julin konstruerar på 1800-talet Nordens första varmluftsballong.

\* Ingenjör Robert Runeberg, son till den store skalden bygger en flygbåt i Viborg.

\* Den frejdade svensken S A Andrés vågsamma ballongfärd med den lilla friballongen "Sves" den 19/10 1893, från Stockholm till Korpo i Åbo skärgård, och landning där i svår storm refereras i ord och bild.

\* Till Sveaborg utanför Helsingfors förläggs en sibirisk ballongavdelning.

\* När Finska Aeroklubben just har bildats, förbjuds dess verksamhet genom en kejsarlig ukas.

\* En i Finland bosatt ung köpman Nikolajeff köper på 1910-talet från Frankrike ett monoplan typ Santos Dumont "Demoiselle".

\* Finske skulptören Aarno gör 1913 energiska flygförsök med ett sådant plan från sjön Pyhäjärvis is utanför Tammerfors.

\* Mikkola - en finne som flygutbildats i Ryssland - blir under första kriget chef för Hermanstads tsarryska sjöflygbas intill Helsingfors.

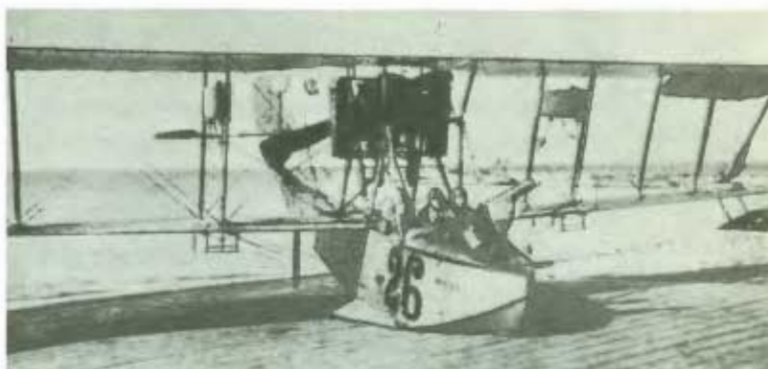
\* Nykänen - en annan ryssutbildad finsk flygare - skördar ära som jaktpilot i Kaukasien.

\* Mårtensson, en av de finska "jägarna" från tiden strax före Frihetskriget 1918, godtas för flygutbildning i Tyskland. Han lyckas mot slutet av samma krig tillföra Finlands flygvapen några för den tiden moderna, väl behövliga, tyska krigsflygplan. - 1923 är han stabsochef i finska flygvapnet.

\* Den svenska flyginsatsen i 1918 års frihetskrig omtalas i flera sammanhang. Den får i Janarmos bok en riktigare och mera positiv värdering än vad man tidigare sett.

Allt som allt kan sägas, att arbetet, särskilt när dess väntade andra del utkommer - och man därigenom också får det finska flygets utveckling och verksamhet under de tre krigen 1939-1945 fram till nutiden klarlagd - helt säkert kan betraktas som ett värdefullt tillskott till de nordiska ländernas flyghistorik.

NILS KINDBERG



Ovan: Frihetskriget i Finland 1918: en av de många flygbåtar typ "Devjatka" (Sjtetin M 9), med en 150 hk vätakekyld stjärnmotor "Salmson", som tillvaratogs på de från 1915 upprättade, 1918 tagna talrika rycka sjöflygbaserna i Finland, bl a i Åbo, på Åland och i Helsingfors. Nedan: Många nationers frivilliga fanns 1918 i Finlands vita flygvapen. Finner, tsarryssar, tyakar, danskar och svenskar. Bild från april i avslutningskedet, på Villmanstrands flygbas i Östra Finland. Bl a svenska löjtnanterna Per Svanbeck, I 21 res, flygförare (femte sittande fr v) och Sture Landergrén, A 2, flygspanare, tillika tjt flygavdelningschef (civilklädd, andre sittande fr h).



Nedan: Gåva av "Finlands vänner" 1918: Nordiska Aviatik-byggt spaningsplan typ N.A.B. 9, 110 hk Scania Vabis Mercedes. Toppfart omkr 110 km/tim. Ett sådant plan (Albatros-kopia) flögs 25-26/2 1918 via Torneå längs finska kusten till Gamla Karleby (Kokkola) och Jakobstad (Pietarsaari) i Österbotten, där motorn skar. Förare underlöjtnant Allan Hygerth, A 6 res. - Ett annat, också gåva, flögs av löjtnant Gösta D:son Carlsson, I 13 res, den 16/3 1918 från Umeå till Vasa. Utförde sedan (18/3) den första spaningsflygningen över fronten.



DEN MÄNSKLIGA FAKTORN  
Forts. från sidan 3.

har begått, fel som kanske kunnat leda till haveri och som kan bli en varning till andra kamrater, till utbildningsledare eller materielkonstruktörer. Vi har skapat en organisation för att ta hand om och statistiskt bearbeta sådana erfarenheter. Men den fordrar det fullständigaste underlag som vi har möjlighet att skaffa. Där har varje flygare sitt ansvar.

Vi tror att en sådan anda skall finnas eller kunna skapas att inte personliga prestigebän- syn skall behöva hindra en öppen och ärlig re- dovisning av de fel man gjort eller av person- liga förhållanden, som kan påverka flygklick- ligheten. Men vi vet att öppenheten inte kan förväntas om klander och straff blir följden. Detta måste stå klart för varje chef och ut- bildningsbefäl. Det är viktigare att kunna kartlägga vad den mänskliga faktorn innebär än att utmåta straff när en människa kommit till korta i en flygtjänst där krigets krav i så många avseenden måste ställas redan i fred. Det är också en angelägen uppgift att finna en form för en likformig och sakkunnig bedöm- ning av människans rättliga ansvar vid flyg- haverier.

UTLANDSFLYGNINGEN MED ÅRETS KADETTER  
(Forts. från sidan 11)

ning. Vi hade bara att följa vår tidigare färdlinje men nu med kontrakurer. Över Hol- land kom vi in i ett getingbo av flygplan. Vi passerade rakt igenom stridsområdet för en större övning och radiotrafiken var intensiv. En tysk militär radarstation anmälde hela ti- den "strangers" i alla klockslag, samtidigt som en holländsk radarstation gav oss förhåll- ningsorder. Det kändes skönt att ha radiokom- pass, som stadigt pekade ut vår färdlinje. Å- ter en mellanlandning i Oldenburg och så hem mot Sverige.

1963 års utlandsflygning för kadetterna vid F 20 genomfördes helt enligt plan. Visserli- gen var denna utlandsflygning en av de kortas- te i Flygkadettskolans historia, men trots det- ta har våra förväntningar vida överträffats. Att efter lång träning i att förstå och tala flyggengelska och få pröva kunskaperna utom- lands är en upplevelse. Att få besöka främ-

mande länders flygvapen är värdefullt i vårt yrke och årets utlandsflygning har i rikt mått berett oss tillfälle att studera RAP.

JAN OLOV GEZELIUS

## Allmänna flygträningen omprövas

(Saxat ur Från departement och nämnder nr 17/63)

Kungl Maj:it har beayndigat chefen för försvars- departementet att tillkalla en sakkunnig för att utreda vissa frågor rörande allmän flygträning. Utredningsuppdraget har lämnats till avdelningschefen i försvarsdepartementet Nile V Simonsson.

När åtgärder nu vidtas i syfte att frilägga F 8 från bl a den flygning som avser allmän flygträning, är det angeläget att ingående pröva i vilken omfattning denna form av flyg- tjänstgöring oundgängligen behöver bedrivas. Uppenbara motiv för att söka nedbringa omfatti- ningen är kostnaderna - icke minst personal- åtgången - för flygplanens underhåll samt den förlust av arbetstid som uppkommer i den fly- gande personalens verksamhet i staber m m. Det bör därför närmare utredas i vad mån det är nödvändigt att flygutbildad personal med aktuell flygerfarenhet avses för befattningar i krigs- och fredesorganisationen, där sådan personal för närvarande är placerad. Med ut- gångspunkt häri och i nuvarande personaltill- gångar bör möjligheter att inskränka den all- männa flygträningen bedömas.

Vidare bör klarläggas vilket värde som bör tillmätas allmän flygträning på äldre flyg- plantyper. Vid utredningen bör uppmärksamhet ägnas de regler, som f n gäller för åtnjutande av särskilda ekonomiska förmånder vid flyg- tjänstgöring och i vissa fall efter upphöran- det av sådan tjänstgöring. Det bör undersökas huruvida dessa regler - sedda i sammanhang med statens kostnader i övrigt för flygträningen - är lämpliga eller om jämkningar bör övervägas. Förslag beträffande storleken av ifrågavarande förmåner bör dock ej framläggas.

I samband med de angivna spörsmålen torde vis- sa frågor rörande allmän flygträning inom armé-

och marinflygorganisationerna bära upptas. Det erinras om att Kungl Maj:t den 3 juni 1960, i anslutning till riksdagens beslut efter förslag i propositionen 1960:151, utfärdat provisoriska bestämmelser om särskilda ersättningar till fast anställd personal m fl i flygtjänstgöring vid armén och marinen. I nämnda proposition förutsattes att frågan om organisationen för och omfattningen av s k allmän flygträning borde närmare övervägas.

## Tre pris till flygvapnet i flygfilmfestival

Vid den första filmfestival som ägt rum för flygfilmer fick tre flygvapenfilmer förmåliga pris. Festivalen avhölls i september i Deauville i Frankrike, där de svenska filmerna presenterades genom KSAK:s förmedling.

I kategorin tekniska och militära flygfilmer bedömdes filmen om J 35 Draken som den näst bästa, medan Attackflyg (filmen om A 32 Lansen) kom på tredje plats. Segern bland de femton filmerna i denna kategori togs hem av en amerikansk film om forskningsflygplanet X-15.

I kategorin ungdomsfilmer placerade sig Tills vingarna bär på tredje plats. Den handlar om flygutbildningen på F 5 i Ljungbyhed. De tre prisbelönta svenska filmerna har i samarbete med AB Suecia-Film i Stockholm spelats in av flygvapnets filmdetalj. Sammanlagt deltog i festivalen 92 filmer från 22 länder.

## Nya flygvapenfilmer

Flygvapnets filmdetalj har i höst kommit med följande filmer:

Jaktbas 1962. Reportage från en eskaderövning hösten 1962. Filmen återger händelser från ett modernt krigsflygfält av idag. Man får bl a se hur 35:or betjänas i så kallade Törebodavärn.

Privillig i flygvapnet. Är avsedd att användas inom PrivI i orienterande och rekryterande syfte.

Radiak vid flygbas. Detta är den fjärde delen av en serie av radiakfilmer som framstälts av flygvapnets filmdetalj. Den handlar om ett krigsflygfält som blir träffat av en kärnladdningsexplosion. Filmen ger en bild av de direkta och indirekta verkningarna, vilka åtgärder som skall vidtagas för att avhjälpa skador och för att återfå basen i stridsdugligt skick.

De tidigare delarna är: Radiak del I, en allmän orientering om radioaktivitet och vad som sker vid en kärnladdningsexplosion. Filmen är inspelad i samarbete med civilförsvaret. Radiak del II behandlar hur man skyddar sig vid kärnladdningsexplosioner. Radiak del III behandlar luftbevakningstjänsten vid ett kärnladdningsanfall (atombombning).

Petter kom. Filmen är inspelad för flyglottakåren, som skall använda den vid rekryterings- och informationsarbete. Filmen har spelfilmkaraktär och handlingen utspelas på en bondgård vid en luftbevakningsstation under en övning.



Med en "silvervinge" belönades Draken-filmen vid flygfilmfestivalen i Deauville. På bilden överlämnas priset till chefen för flygvapnet av KSAK:s bitr. generalsekreterare Björn Lindskog. Th filmens regissör Helge Sahlin, flygetabens filmdetalj.

