

# ***FLYGVAPEN***

## ***NYTT***



***Nr 4-1964***

## FLYGVAPENNYTT

ANSVARIG UTGIVARE:

Generalmajor Gösta Odqvist

REDAKTÖR:

Stabsredaktör Lennart Olander

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. Där signatur (initialer eller pseudonym) finns utsatt under manuskriptet införs endast denna i stället för det fullständiga författarnamnet.

### Innehåll

Ledaren: Fysisk träning	3
VM i Athen	4
Mirage-problem	5
Frivilliga Flygkåren	6
F13 vann	9
Navlinjal	10
Looping i alpdalarna	12
F7 skolmål	13
Lyckad lottakurs	14
A-11	15
B-70	16
NATO-flygdag	18
F-111	19
Konditionen rök	20
Sk60	21
Ett sammansvetsat lag	24
IACE 1964	25
Northrop F-5	25
FOTOTÄVLINGEN	26
SUF 64	28
Majestädet flyger	29
Läsvärd litteratur	30



## INTERNATIONELL VTOL-DIVISION.

Världens första krigsflygplan med VTOL-egenskaper ser ut att bli Hawker Siddeley P. 1127. I höst bildas en division i England sammansatt av personal från de tre länder som gemensamt sysslar med detta VTOL-projekt, dvs Storbritannien, USA och Västtyskland. Flera av officerarna från de två sistnämnda länderna är redan influgna på typen.

Divisionen får nio flygplan, avsedda för den halvoperativa standard som krävs för divisionens försöksverksamhet, där det gäller att få fram taktiska normer för uppträdandet med VTOL-jaktplan.

Divisionens plan skiljer sig något från sina föregångare. Spännvidden är något mindre och vingen har större pilform. En större motor av typ Bristol Siddeley Pegasus har monterats. P. 1127 har nu tre år av praktiska försök bakom sig inkluderande 1.700 flygningar med ett dussin olika förare. Det har flugit med överljudsfart, sidledes 100 km/tim och bakåt med 45 km/tim.

\* \* \*

Förstasidesbilden visar segrande laget i grupp-fälttävlan 1964 hissa sin gruppchef, överfurir Ingemar Berglund.

Foto: Rune Rydh, F13



## **FYSISK TRÄNING - GOD INVESTERING**

Det är självklart att en idrottsman i en konditionskrävande idrottsgren helhjärtat måste ägna sig åt fysisk träning för att nå goda resultat. Kravet på en god kondition gäller också flygvapnets personal. Fysisk träning ger ökad kondition och styrka, den ökar möjligheten att klara de stora belastningar, som ett modernt krig för med sig. Men även i den rutinbetonade fredstjänstgöringen medför den fysiska träningen ökad prestationsförmåga. På köpet får man även ett bättre välbefinnande.

Arbetsfysiologiska studier har visat att en arbetare med god kondition uträttar mer och bättre arbete än en med sämre fysisk förmåga. Det är således från effektivitetssynpunkt viktigt att fysisk träning bedrivs energiskt och målmedvetet. Detta gäller inte enbart den flygande personalen; i lika hög grad gäller det markpersonal av alla kategorier.

Med god fysisk arbetsförmåga ökar också säkerhetsmarginalerna. En trött människa har lättare att begå ett misstag, vilket inom flygvapnet kan betyda förlust av människoliv. Risken är också större för den dåligt tränade att dra på sig skador och sjukdomar som gör honom mindre funktionsduglig. När det gäller sjukdomar har man f ö med växande övertygelse tillämpat fysisk träning inte bara som rehabilitering av kroppsskadade utan även av organiskt sjuka, i den förebyggande vården och som profylax mot hjärt- och kärlsjukdomar.

Vad man ännu inte kunnat bevisa, men som anses sannolikt, är att med fysisk träning individen även får bättre psykisk uthållighet. Betydelsen av detta behöver ej poängteras när det gäller flygvapnet. Fysisk träning betyder även avkoppling och rekreation; därmed skapas en bättre fysisk och psykisk balans, och effektiviteten i arbetsprestationen ökar. Med god kondition och styrka får man ett ökat välbefinnande och större självtillit.

Det är omöjligt att i siffror ange värdet av fysisk träning, men att den inte minst för oss har stort värde är ställt utom allt tvivel.

+++

För att hjälpa läsaren med den fysiska träningen bifogar vi i detta nr av FVN ett särtryck ur DDT = Det Dagliga Träningsprogrammet. Detta är utarbetat av flygstabens utbildningsavdelning.

# VM VANNS I ATHEN MEN I HETASTE LAGET

På klassisk idrottsmark och i sant hellensk anda (för att inte tala om hellensk hetta) kämpade det svenska laget i VM i flygmilitär femkamp till sig lagsegern i Athen den 15 - 22 augusti. Individuellt var värdarna ofna nog att segra genom sin Cypernfödde Papadakis, men F18-löjtnanten Bertilsson var bara futtiga en och en halv poäng efter. Och efter honom, på tredje, fjärde och tionde plats, placerade sig hans lagkamrater ytterst jämnt. Lagsegern bärgades för åttonde gången i följd.

Grekiska flygvapnet är stor heder värt för att det, trots svårigheter, genomförde de trettonde VM-tävlingarna - PAIM som de heter i internationella sammanhang - så charmfullt, tjustigt och gästfritt. Värst var den fruktansvärda hettan, som tragiskt nog krävde ett liv då den franske löjtnanten Bouillon omkom under fälttävlan.

I flygrallyt, vilket är ett fristående tävlingsmoment, var Sverige enda nation, förutom grekerna, som felfritt navigerade längs den skickligt lagda banan. Spaningsflygaren "Smått" Anders-

*Löjtnant Bertilsson, F18, och löjtnant Blom, F5. Bertilsson var vår bästa man i PAIM 1964. Blom är för närvarande flygvapnets mest talangfulla femkampare.*



son, F11, ledde förtjänstfullt den svenska fyrgruppen. Sverigebeundraren, tidigare aktive femkamparen major Tsolakis, kan gratuleras till rallyuppläggningsen.

FEMKAMPEN, det egentliga VM alltså, startades med ett nytt PAIM-rekord av "Smått" Andersson, som i pistol presterade fenomenala 190 poäng. Hella fyra poäng bättre än vad P O. Nilsson mäktade under sin glanstid. Löjtnant Blom, F5, vann åter fäktingen utan att kunna hotas. Tävlingen tog 14 (!) timmar och genomfördes på Anavrita, Greklands Lundsberg.

Simningen och basketbollen är inte mycket att orda om, de ägde rum de följande dagarna med gott resultat för de svenske.

FÄLTTÄVLAN medförde, som ovan nämnts, en tragedi i den helvetiska hettan. Den omkomne löjtnanten Bouillon återfanns först två dygn senare, och detta säger tillräckligt om hur svårframkomligt område de tävlande hade att forcera. Två andra tävlande var även de ytterst nära att bli kvar i terrängen, men hittades av medtävlande och kunde föras till målet.

Slutsegraren Papadakis gjorde en helt otrolig prestation. I fälttävlan vann han orienteringen med hela 10 minuter före närmaste man, även denne grek, och hela 20 minuter före förre segraren, fransmannen Brenneur, som dessutom gick helt prickfritt. Inte illa kämpat av Papadakis, som i tidigare VM-tävlingar inte mäktat med någon framträdande placering i fälttävlan.

Sverige är fortfarande obesekrat i lagtävlan, detta är slutsummeringen efter 1964 års PAIM, VM i flygmilitär femkamp. Och i detta sammanhang bör de fyra svenska deltagarna saluterats för helhjärtade, helt uppoffrande insatser under de sex tävlingsdagarna.



*Stram givakt för fanan.*

*Från vänster Andersson, Hansson, Olsson, Öinert, Bertilsson och Blom.*

När ritningarna för framtida VM göres upp bör våra framgångar vara ett riktmärke för den nya femkampsledningen. Vi måste räkna med fortsatta framsteg hos våra konkurrenter, och att nya länder kommer med. Detta innebär ännu större ansträngningar för de tävlande och för ledningen, ännu större krav på tid för träning och tävling.

#### VM I FLYGMILITÄR FEMKAMP

Resultat, individuellt:

1) Papadakis, Grekland	36	poäng
2) Bertilsson, Sverige	37,5	"
3) Andersson, Sverige	42	"
4) Blom, Sverige	45	"
10) Öinert, Sverige	64	"

Totalt deltog 27 tävlande.

#### FLYGVAPENMÄSTERSKAP I FLYGFEMKAMP 1964

Med F5 som arrangör gick i år Flygvapenmästerskapet i flygfemkamp under tiden 28/6 - 2/7.

Resultat:

1) 1. fältflygare Andersson	F11	platssiffr	23
2) Löjtnant Bertilsson	F18	"	24
3) Löjtnant Olsson	F18	"	27
4) Löjtnant Öinert	F1	"	30
5) Löjtnant Blom	F5	"	32
6) 1. fältflygare Kylborn	F1	"	32
7) Kapten Rittby	F11	"	43
8) Fältflygare Ekman	F13	"	47

## Mirage-problem i Schweiz

Den schweiziska tidningen "Die Weltwoche" har i en artikel tagit upp en jämförelse mellan luftförsvarets uppbyggnad i Sverige och Schweiz.

Författaren börjar med att frankt deklarera att de sista årens flygplananskaffning i Schweiz är ett typ-exempel på ryckighet, tveksamhet och begrepps-förvirring. Visserligen har det lyckats den schweiziska industrin att förvärva rätten till licenstillverkning av den engelska "Venom", men det är ju inte en alltför uppskakande händelse, fortsätter han. Han påpekar vidare att de båda schweiziska projekten N-20 och P-16 blivit nedlagda utan att ha fått tillfälle att visa sin kapacitet. Som den sista länken i kedjan av misslyckande och felbedömningar ser författaren det "finansdebacle" som utvecklingen och licenstillverkningen av "Mirage III Suisse" åstadkommit.

Som motpol till de schweiziska förhållandena pekar författaren på Sverige, där man under loppet av de sista 12 åren fått fram tre jakt-, ett allväders- och tre spaningsflygplan. Han lovprisar den svenska långtidsplaneringen och vårt goda förutseende och anser att detta är grunden till att vi idag har ett av världens modernaste luftförsvaret. Som ett ytterligare bevis på detta påvisar han att vi redan har nästa flygplantyp under utveckling (Viggen) samtidigt som vi har Draken i full tjänst.

För att fullborda den olyckliga bilden av det schweiziska luftförsvaret nämner författaren också att våra i tjänst varande Drakar kostar ca 4,5 miljoner/styck medan schweizarna, när de nu får "Mirage III", får vara glada om de kommer undan med 17 miljoner/styck. Till dessa kostnader för flygplanet kommer sedan kostnaderna för ett modernt luftbevaknings- och stridsledningssystem.

#### Red anm.

Artikeln är en svidande kritik mot de ansvariga myndigheterna i Schweiz, och Sverige hålls fram som en idealbild. Det är alltid tacknämligt när våra ansträngningar uppmärksammas i utlandet men vi får inte förblindas av den vackra bilden. Det kan nämligen tänkas att författaren av inrikespolitiska skäl överdrivit skildringen av de schweiziska förhållandena i negativ riktning.



# FRIVILLIGA FLYGKÅREN

—en av våra yngsta frivilligorganisationer

UPPSÄTTANDET AV EN FRIVILLIG FLYGKÅR daterar sig officiellt till den 2 juni 1961; dessförinnan hade behovet av en frivillig flygkår utretts och klart dokumenterats. Nämda datum utfärdade så Kungl Maj:t, efter förslag från civilförsvarsstyrelsen och KSAK, föreskrifter om uppsättandet av Frivilliga Flygkåren, FFK. Dessa föreskrifter innehåller i sammandrag följande:

Den frivilliga flygkåren skall ha till uppgift att, utöver de uppgifter den tilldelas vid utövandet av civilförsvarsverksamhet, biträda även andra samhällsorgan, i den mån organisationen är lämplig härför, vid fullgörandet av uppgifter i totalförsvaret.

Den centrala ledningen handhaves närmast under civilförsvarsstyrelsen av svenska aeroklubben. Inom varje län utövas ledningen närmast under länsstyrelsen av en av aeroklubben i samråd med länsstyrelsen utsedd länsflygchef.

Sedan många år hade man inom KSAK:s ledning burit på tanken att av klubb- och övrigt privatflygs resurser skapa en frivillig kår och sedan 1953 års civilförsvarsutredning framlagt sitt betänkande, vilket skedde i februari 1958, fick man ett klart redovisat behov av en sådan organisation. Civilförsvarsutredningen framhöll nämligen angelägenheten av att civilförsvaret i krig har möjlighet att utnyttja flyg. I första hand hade man då räknat med heli-

*En kvartett FFK:are som ledde övningarna i Katrineholm söndagen den 7 juni. Fr v överstelöjtnant Nils Lundgren, motorflygchef i KSAK och kårchef i FFK, länsflygchefen disponent Göte Johansson, Nyge-Aero, Nyköping, generalsekreteraren överste Björn Lindskog, KSAK och överste Nils Persone, Flygstaben.*



koptrar, men den övnings- och försöksverksamhet som ägde rum 1958 och 1959 visade att de flesta uppgifterna för civilförsvaret väl kunde lösas av de konventionella flygplan som exempelvis landets flygklubbar disponerade. Det samarbete som vid dessa försök ägde rum mellan civilförsvarets ledning och aeroklubben ledde sedan till att kåren bildades och att Kungl Maj:t utfärdade ovan nämnda föreskrifter och ställde årliga anslag till förfogande.

Den centrala ledningen - kårledningen - som är inrymd i aeroklubbens sekretariat vid Skeppsbron 40, Stockholm, består av aeroklubbens generalsekretärer - fn överste Björn Lindskog - och kårchefen - fn aeroklubbens motorflygchef överstelöjtnant Nils Lundgren. Det bör kanske också framhållas att i aeroklubbens styrelse, som har det direkta överinseendet över kårledningen, ingår representanter för civilförsvarsstyrelsen, försvarsstaben och flygvapnet. Flygvapnets representant är för närvarande överste Nils Personne.

Den lokala ledningen utövas - under länsstyrelsen och kårledningen - av länsflygchefen som vid sin sida har en länsflygnämnd, sammansatt av representanter för länets flygklubbar. Länsflygchefen och nämnden uttager, klassificerar och placerar personal, förbereder uttagning av lämpliga flygplan och ordnar utbildning och övningar.

Flyggrupperna består av 8 flygplan, varav 2 i reserv, och en personal på 22 flyg- och/eller specialutbildade befattningshavare under ledning av en gruppchef. Sammanlagt består kåren när den är fullt uppsatt av 28 flyggrupper (en i varje län utom i Stockholms stad och län, där 3 grupper skall finnas, samt i Malmöhus och Göteborgs - Bohus län med vardera 2 grupper) med en personalstyrka på 670 man och en flygplanpark på 224 flygplan.

Som framgår av ovanstående är det alltså betydande resurser som här ställs till statens förfogande. Flygplanbeståndets marknadsvärde ligger fn på cirka 13,5 miljoner men med den förnyelse och modernisering, som sker praktiskt taget dagligen kommer det inom kort att uppgå till cirka 15 miljoner.

För anskaffning, förvaring, vård, reservdelar m m utgår inga som helst statliga anslag.

Icke heller för personalens utbildning behöver staten vidkännas några kostnader. Den del av utbildningen som drager de stora kostnaderna - flygutbildningen - är redan klar när inträdet i kåren beviljas. Den utgör ju det huvudsakliga kravet för att vederbörande skall bli uttagen till kåren, där fordringarna för flygförare av 1. graden är minst 150 flygtimmar, radiotelefoncertifikat och särskild FFK-kurs. Värdet av enbart flygtiden för en förare av denna kategori uppgår till närmare 12.000 kronor, vilket skulle innebära att samtliga flygförarens utbildningskostnader är värda cirka 10 miljoner.

Efter inträdet i kåren svarar staten för utgifterna för de kurser och övningar som direkt fordras för att vederbörande rätt skall kunna utföra sitt uppdrag i civilförsvarets m fl tjänst.

Uppgifterna i krig för civilförsvarets räkning är i huvudsak följande:

- a) rekognoscering av skadegörelse efter anfall, skadebildens utseende och förändring, framkomligheten för civilförsvarens enheter och därav föranledd rapportering;
- b) trafikövervakning, trafikräkning och rapportering och vid behov trafikdirigering i samband med flyktingströmmar m m;
- c) radiakindikering;
- d) transporter av personal och viktig materiel (exempelvis sjukvårdspersonal, medicin och blodplasma) samt sambandstjänst i övrigt.

Kungl Maj:t har emellertid föreskrivit att FFK utöver civilförsvarsuppgifterna skall biträda även andra samhällsorgan inom totalförsvaret i den mån organisationen är lämplig härför. Sådana uppgifter kan exempelvis vara övervakning av elkraftnätet samt transporter av fälttidningar, matriser och propagandamaterial för det psykologiska försvaret.

Vid de flesta av dessa uppdrag utföres det direkta övervaknings- och ledningsarbetet av speciellt utbildad personal ur civilförsvaret eller ur andra samhällsorgan. Förarens lokalkännedom är emellertid av största betydelse vid lösande av de olika uppgifterna.

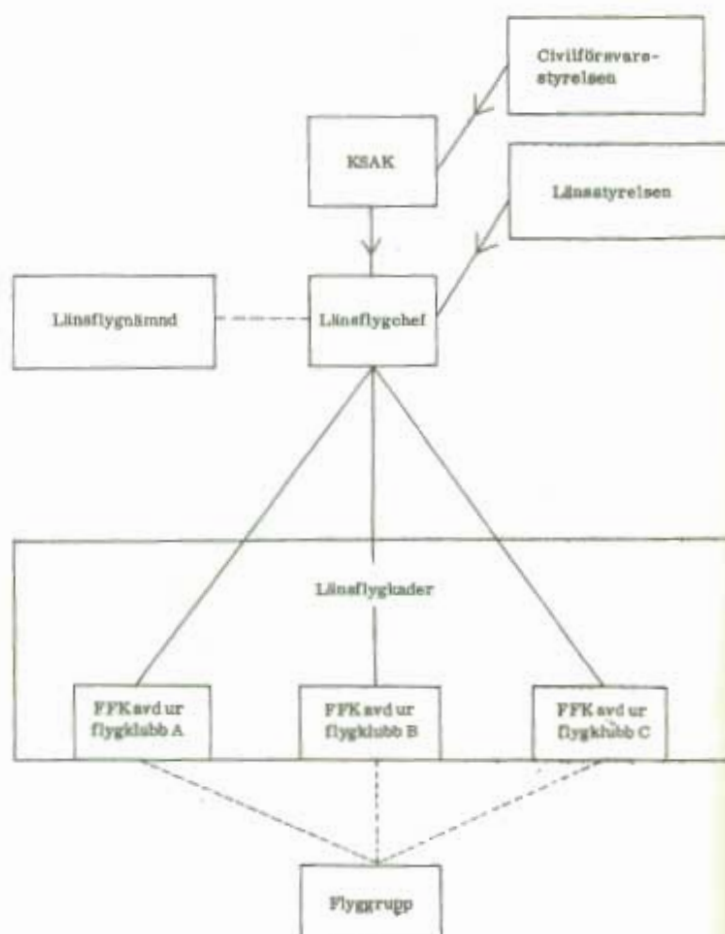
Uppsättningsarbetet har nu fortskridit så långt att länsvisa samverkansövningar har kunnat påbörjas. Under våren 1964 har således sådana övningar ägt rum i sju län. Övningarna har närmast haft försökskaraktär och uppgifterna har i stort sett varit att pröva beredskapen, samt skapa laganda och samhörighetskänsla mellan civilförsvarets personal och gruppmedlemmarna. Det har emellertid även vunnits direkta utbildningsresultat; som exempel må nämnas att besättningar efter några timmars övning kunde per radio leda undsättningskåror till ödelagda centra i olika tätorter även om mycket tillkrånglade anmarschvägar måste användas.

Avsikten är nu att ordna liknande övningar i samtliga län.

För länsflygchefer och gruppchefer har tre centrala kurser varit anordnade, varav två vid Statens Civilförvarsskola vid Rosersbergs slott, där man har utmärkta undervisnings- och förlägningslokaler till förfogande. Vid dessa tillfällen har även en orientering om bl a luftbevakningsorganisationen lämnats av lärare ur FV.

Sedan många år tillbaka har vissa klubbar inom KSAK efter särskilt tillstånd bedrivit sk hjälpflygverksamhet. Denna verksamhet var givetvis engod grund att bygga på för FFK, och omfattade räddningstjänst, skogsbrandsbevakning och målgång för luftvärnets räkning. Sedan 1961 har målgång för flygvapnets luftbevakningsförband tillkommit och har för varje år ökat i omfattning. Denna målgång med viss fordran på precision i kurs och höjdhållning är särskilt värdefull.

## ORGANISATION OCH TJÄNSTEVÄGAR



Vid några tillfällen har grupper ur frivilliga flygkåren inbjudits deltaga under eskader- eller sektorövningar. Kårledningen har all anledning att vara tacksam för att grupper fått tillfälle deltaga under så fältmässiga förhållanden som möjligt. Det fanns i början av FFK-verksamheten hos kårledningen en mycket stark oro för att de små flygplanen icke skulle kunna klara sina uppdrag utan att störa bilden av luftstridsläget. Dessbättre har hittills hållna övningar skingrat denna oro, men det är klart att FFK med tacksamhet mottager alla tillfällen som kan erbjudas till övning när samtidigt "riktig" luftkrigföring pågår.

Nils Lundgren



## F13 vann ånyo gruppfälttävlan

Flygvapnets gruppfälttävlan för värnpliktiga avgjordes för andra året i följd på F14 i Halmstad. I tävlingen deltog 14 lag. De tolv tävlingsgrenarna avverkades 1 - 2 juli i ett relativt gott väder. Icke mindre än ett 70-tal åskådare från deltagande förband hade mött upp, därav nio förbandschefer.

Första dagens grenar omfattade materielkännedom, handgranatkastning och avståndsbestämning som genomfördes inom kasernområdet samt skolskjutning, terränghinderlöpning, stridsskjutning nr 1 och måluppfattning, vilka förlagts till Nyårsåsen (ca 3 km norr om F14). Trots två grensegrar för F4 (materielkännedom och skolskjutning) och för F8 (avståndsbestämning och terränghinderlöpning) mot endast en för F13 (stridsskjutning nr 1) tog F13 poängledningen tack vare bl a andraplacering i ma-

terielkännedom och fjärdeplacering i skolskjutning samt kanske inte minst F13-chefens uppmuntrande tillrop. F15 segrade i handgranatkastning och i måluppfattning blev det i täten samma poängsumma för F2, F7 och F11. Ställningen efter första dagens tävlingar: (de tio bästa)

- |        |         |
|--------|---------|
| 1. F13 | 6. F10  |
| 2. F 7 | 7. F 2  |
| 3. F15 | 8. F17  |
| 4. F 8 | 9. F 1  |
| 5. F 4 | 10. F 5 |

Andra dagens grenar omfattade stridsförflyttning, min- och förstöringsarbeten och sjukvårds- och skyddstjänst förlagda till F14 samt fältskjutning och stridsskjutning nr 2 förlagda till Nyårsåsen.

F13 lyckades behålla ledningen från föregående dag genom bl a en andraplacering i min- och förstöringsarbeten efter segrande F10 och grenseger i stridsskjutning nr 2. F4 tog ånyo två grensegrar (i stridsförflyttning och i sjukvårds- och skyddstjänst). I fältskjutning segrade F15.

*forts på sidan 14*

Segrande laget F13 i gruppfälttävlan 1964  
Främre raden från vänster: Kurt Lundström, Gryt; Sören Kindgren, Falerum; överfurir Ingemar Berglund, Norrköping; Håkan Hartselius, Åby; Jan-Åke

Hedlund, Norrköping. Bakre raden från vänster: Lennart Pettersson, Skärblacka; Kjell Nilsson, Vånga; Bengt Winqvist, Skärkind; Bengt Arvidsson, Valdemarsvik och Olov Skärlund, Arkösund.





Jerry Harrysson

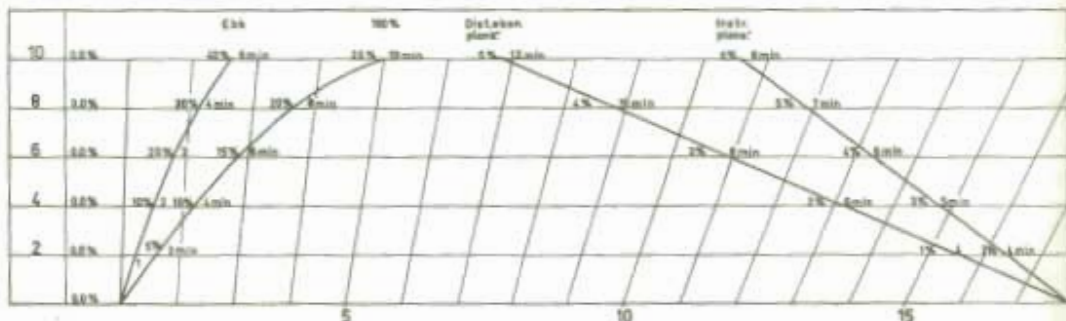
## Navlinjal mod/Hay

Jaktföraren har oftast inte särskilt lång tid på sig för sina navigationsberäkningar och det är inte alltid som SFI och navskiva finns med. Då kan det vara skönt att ha en liten plastad navlinjal till hands, där alla väsentliga värden finns med, och som konstruerats av fältflygaren 1. gr. Jerry Harrysson på F18. Linjalen har nu inom divisionen använts i nära ett års tid med gott resultat. En bra sak är att man kan använda linjalen i luften för snabba överslagsberäkningar. CF18 har föreslagit att linjalen skall ingå i var jaktförarens utrustning.

Här nedan följer nu fältflygare Harryssons egen beskrivning av hur linjalen skall användas.

Navlinjalen är en direkt sammanställning av stig-, planflykts- och planétablerna från SFI, konstruerad på sådant sätt att man genom att lägga linjalen på en karta 1:1000000, kan avläsa tid och därav även bränsleförbrukningen. Linjalen har visat sig vara en mycket behändig och tillförlitlig hjälpreda vid navberäkningar då mycket begränsad tid är tillgänglig. Navigeringar med fyra till fem brytpunkter med stigningar och planer inlagda på de olika benen räknas utan svårighet ut på kort tid. Det skall emellertid framhållas att dessa värden som navlinjalen ger är beräkningar för vindstilla. Vindstyrkor på upp till 50-70 kmt har visat sig inte ha någon större inverkan om man inte gör någon extremt lång flygning rakt mot eller med vinden.

Livbåtspaddling över älv  
är en jobbig uppgift



Navlinjalen här ovan är en principskiss, då den riktiga innehåller hemliga uppgifter. De olika kurvornas funktioner framgår av nedanstående navberäkning.

Beräkningarna görs mellan punkterna A och B.

Flyghöjden skall vara 8000 m.

Forts. på nästa sida

\* \* \*

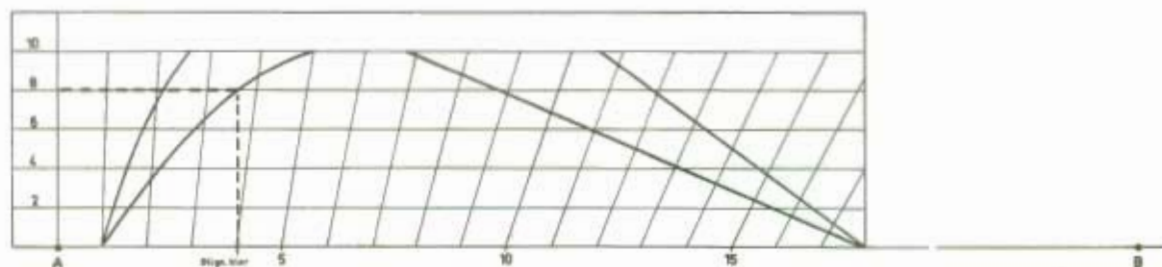
forts. E4 övning....

### Divisionstävlingen

- |          |          |
|----------|----------|
| 1. 1/F21 | 3. 3/F11 |
| 2. 2/F21 | 4. 3/F4  |



Stigning utan EBK:

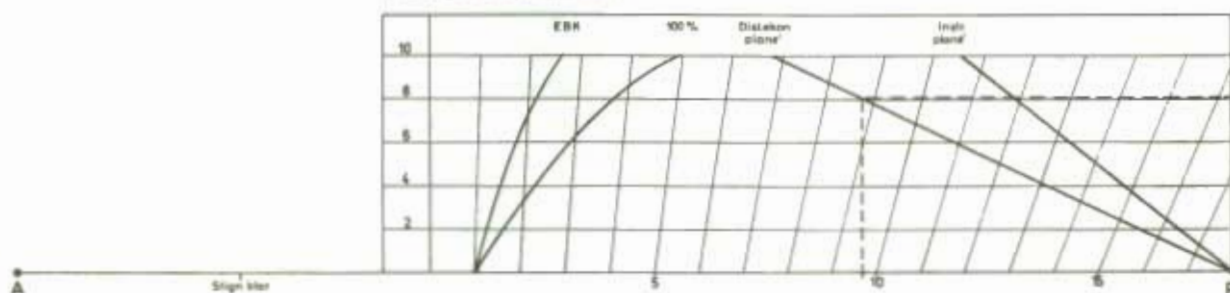


## STIGNING UTAN EBK

Lägg linjalen med nollpunkten över startplatsen. Gå sedan in vid höjd 8000 m och fram till stiglinjen. Därefter går man rakt ned och avsätter den punkt på kartan där stigningen är klar. Tid och bränsle avläses på stiglinjen vid 8000 m höjd.

Bränsleförbrukningen är nu beräknad för start från banändan. Vid eventuell utkörning kommer ytterligare bränsle att åtgå. Uppgifter på detta finns på baksidan av linjalen.

Plané distansekonomiskt:

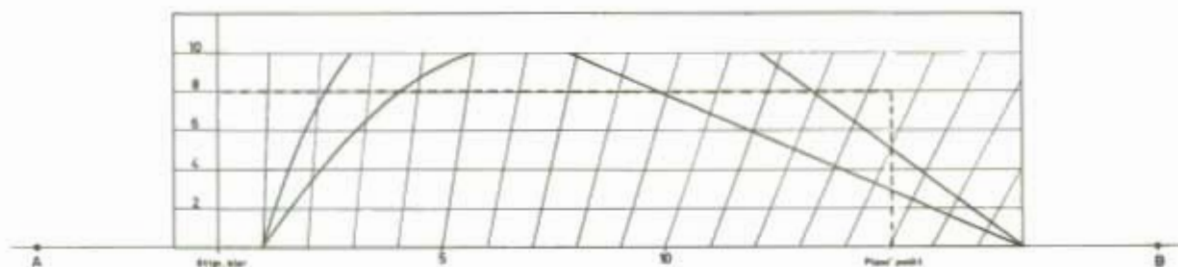


## PLANÉ DISTANSEKONOMISKT

Lägg linjalen med planénollpunkten över landningsplatsen. Gå sedan in vid höjd 8000 m och fram till planélinjen. Därefter går man rakt ner och avsätter den punkt där plané skall påbörjas. Tid och bränsle avläses vid planélinjen på höjd 8000 m.

Om man inte kan göra plané direkt mot landningsplatsen utan måste göra Pejl-, Anita- eller Barbro-landning finns på baksidan uppgifter för bränsleförbrukning för en sådan extra manöver.

Planflykt:



## PLANFLYKT

Lägg linjalen med nollpunkten över den punkt där stigningen beräknas vara slut. Gå därefter upp från planépunkten till 8000 m höjd och avläs där planflyktstiden. Bränslet beräknas genom att multiplicera tiden med bränsleförbrukningen per minut. Bränsleförbrukningen finns vid respektive höjd i marginalen.

Som en extra hjälpreda finns en kurva inlagd där man kan avläsa den bästa distansekonomiska farten för de olika höjderna.

Nu återstår bara att räkna samman bränsle och tid, och sedan ge sig ut på navigeringen.



## Looping i alpdalarna imponerade

Rika på upplevelser efter ett enastående gästfritt mottagande överallt kom F20-kadetterna och deras lärare fredagen den 12 juni åter till Uppsala efter flygkadettskolans utlandsflygning, som detta år gick till det flacka Holland och vidare till alplanet Schweiz. Två kontraster, inte minst ur topografisk synpunkt, vilket kadetterna fick rika tillfällen erfara.

Kadetternas resa gick först till Ypenburg, en bas utanför huvudstaden Haag, där television och militära värdar mötte. Flygmilitära anläggningar besågs, och kadetterna fick på Twenthe, en bas i östra Holland, bli bekanta sig med F 104 Startfigheter.

Utflykter och angenämt turistliv, med cocktail-party på svenska ambassaden i Haag på nationaldagen, fyllde dagarna i Holland innan utlandsflygningen måndagen den 8 juni fortsatte till Dübendorffältet vid Zürich. Eftersom det var första gången ett så stort militärförband gästade landet väckte besöket en hel del uppmärksamhet, och värdarna gjorde allt för att göra vistelsen så angenäm som möjligt.

Mottagandet blev varmt i både press och television även här. Färden gick så vidare per buss till Luzern, där de två följande dagarna tillbringades.

Detta är toppen, tyckte kadetterna när de på tisdagen åkte linbana till toppen av Pilatus, 2.113 m över havet, dvs praktiskt taget lika mycket som Kebnekajse. Väl uppe hade man en underbar utsikt med "halva Schweiz" för sina fötter. Studiebesök vid militära anläggningar fyllde i övrigt programmet; på fritiden hade kadetterna möjlighet att hyra segelbåtar för utfärder på Vierwaldstättersjön, som kringgärdas av snöklädda alper och utgör en betagande syn.

Färden gick så torsdagen den 11 juni vidare, från Luzern till Bern genom bl a Brünigpasset och Interlaken. I passet gjordes ett uppehåll, och i dalen utförde schweiziska flygvapnet en bejublad uppvisning i avancerad flygning med en fyrgrupp Hawker Hunter. Kadetternas utsiktspunkt låg nästan i centrum av de loopingar som gjordes längs dalen, och uppvisningen avslutades med en "split up" som fick hjärtat att hamna i halsgropen. Värdarna berättade vidare, att det var i denna dal som "Draken" och "Mirage" gjorde jämförande prov.

I Bern mottogs Uppsala-kadetterna av chefen för schweiziska flygvapnet, som i ett hjärtligt anförande uttalade förhoppningen att detta första steg till samarbete skulle följas av flera. Som avslutning överlämnade han till var och en ett fotografi av en formation Hawker Hunter i vacker alpterräng.

Erfarenhetsmässigt var F20-kadetternas utlandsflygning i år liksom tidigare ytterst värdefull, och kunde genomföras helt planerligt. Kadetterna hade skött sig utmärkt, flugit över främmande länder och fått studera två främmande flygvapen. Tillfälle hade givits att få tala tyska och engelska och se vyer som hör till de yppersta i Europa. Resan får som helhet betraktas som en av de bästa F20 gjort.

*Bilden ovan till vänster:*

*Intrösserade kadetter som åskådare vid akan- och raketskjutning samt bombfällning i Vierwaldstättersjön.*

# Nytt raket- och bombmål på F7

På F7 skolmål i Björkholmen har ett nytt raket- och bombmål anordnats som medger noggrannare inriktning i sidled och underlättar bedömningen av aktuell dykvinkel.

Målet består av fem masonitskärmar 3,66 x 2,44 m (tre masonitplattor i standardmåt 1,22 x 2,44 m) målade i röd och vit lysfärg i tre fält enl fig 2. Skärmarna står lodrätt.

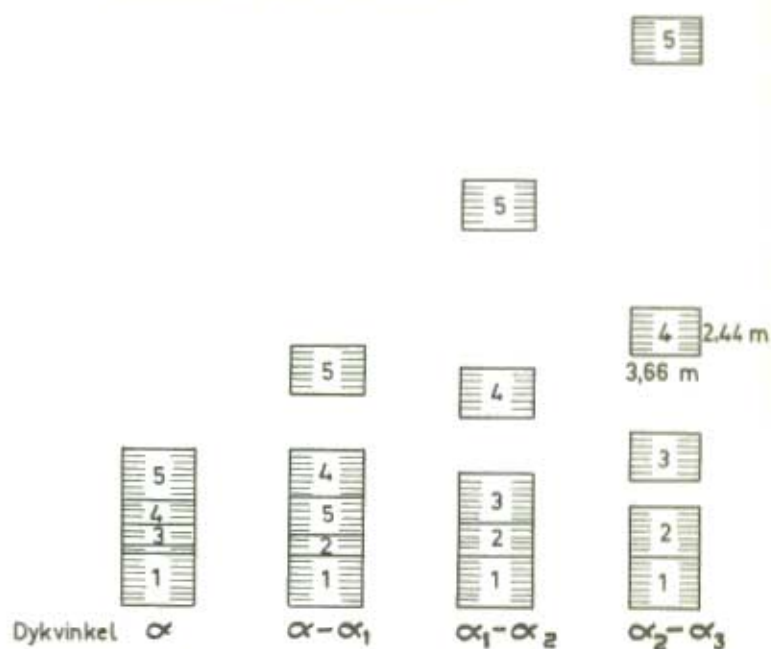
Skärmen nr 1 står på målets 0-punkt. Skärmen nr 2 står så långt bakom den första att vinkeln från dennas överkant till andra tavlans nederkant är  $20^\circ$ . De övriga skärmarna är så placerade att motsvarande vinklar är  $15^\circ$ ,  $10^\circ$  och  $5^\circ$ . Avståndet mellan första och sista tavlan är  $\sim 50$  m (beroende av markens lutning). Fig 1.

Under mörker avses facklor utsättas framför skärmarna.

Skärmarnas inbördes placering innebär att vid minsta vinkel sammanfaller alla skärmarna till ett mål;

vid vinkel  $\alpha - \alpha_1$  den längst bort belägna skärmen har avlägsnat sig från de fyra övriga;

## MÅLET SETT I SKJUTRIKTNINGEN



vid vinkel  $\alpha - \alpha_2$  två skärmar har skilt sig från de övriga o sv enl fig 2.

Målet är lätt att byta ut och kräver liten arbetsinsats.

C. Grönberg  
Kapten

### PRINCIPSKISS

### SKOLMÅL F7

Målet sett från sidan



## Lyckad lottakurs satte färg på F15

En måndagsmorgon i slutet av juni anlände ett 50-tal söta lottor till Hälsinge Flygflottilj och hjälpte sommarens blommor att pryda flottiljområdet. Detta har återverkat på personalen, som lagt sig vinn om ett trevligt och artigt uppträdande, och man kan nog konstatera att en lotta med sin blotta närvaro lyckas med vad många befäl förgäves sökt intrumfa i fråga om stil och uppträdande. Låt oss alltså konstatera att en militär förläggningssort mår gott av lite kvinnlig färging och övergå till vad som sig tilldragit haver under dessa tre veckor.

Kursen har varit uppdelad i en a- och en b-omgång, dvs en första och en andra årskurs. Man har haft lektioner i försvarskunskap, skyddstjänst, exercis, luftförsvarslära och Lgc-tjänst, denna i sin tur uppdelad på teoretisk och praktisk utbildning. Utbildningsmålet är att kunna krigsplacera lottorna i luftförsvarsgruppcentraltjänst. Utöver detta har man fått företa flygning i Tp-83, skjutit pistol och sprungit orientering.

Hälsingland har presenterats inte bara från luften utan även i form av studiebesök i Söderhamns vackra skärgård, Arbrå och vid spelmansstämman i Delsbo. Söderhamn har karaktäriserats som "en liten söt stad med många gulliga hus".

Flickorna kommer från hela landet och har olika bakgrund såsom studerande, expedit, hemmafruar m m. De har med intresse gått in för sina uppgifter och det måste ses som ett positivt drag att den allmänna uppfattningen är att kursen är för kort. Man har velat lära mera och man har haft så trevligt att någon hemlängtan ej fått plats på programmet. De värnpliktiga gavs en eloge för ett trevligt uppträdande och lärare och instruktörer har rosats även om delnidor författats inför avslutningen.

Sådant hör ju till en trevlig kurs.



Det är glädjande att det finns så många unga flickor som med ett sådant glatt humör frivilligt nedlägger ett gott och värdefullt arbete för försvaret, och att lottorna är ett välkommet inslag på en flygflottilj råder ingen tvekan om.

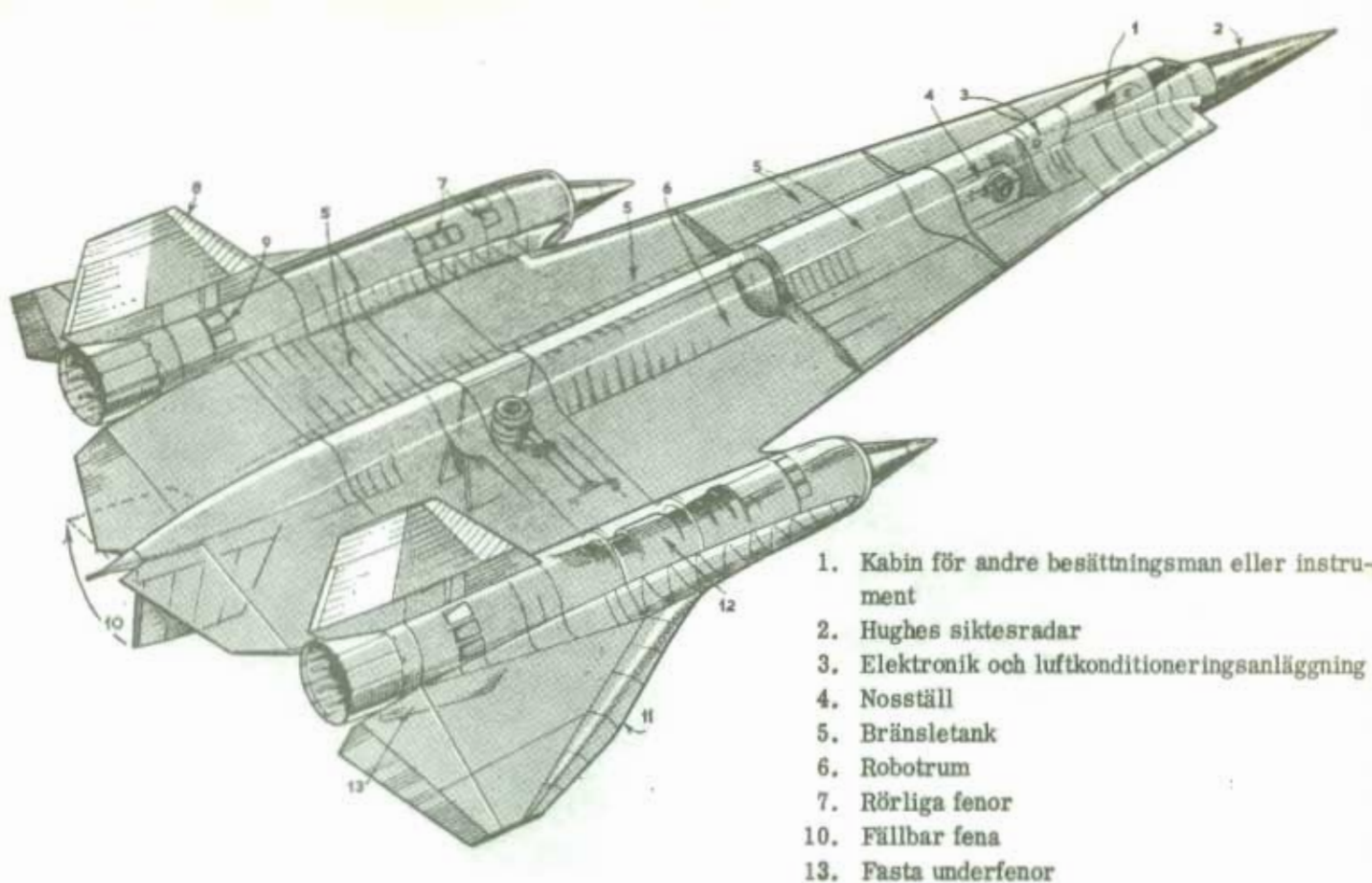
F13 vann....

F7, som efter första dagen lyckats belägga andra plats tack vare bl a en andraplacering i stridskjutning nr 1, kunde andra dagen hålla sin position genom bra placeringar i poänggivande grenar. På tredje plats kom F15 och på fjärde F4.

### Slutresultat

1. F13	1707,58 poäng	8. F10	1506,41 poäng
2. F 7	1672,42 poäng	9. F 5	1414,10 poäng
3. F15	1634,89 poäng	10. F 2	1400,65 poäng
4. F 4	1616,84 poäng	11. F11	1350,59 poäng
5. F 8	1572,83 poäng	12. F21	1319,75 poäng
6. F17	1514,97 poäng	13. F 3	1254,23 poäng
7. F 1	1511,93 poäng	14. F18	1237,15 poäng

CFV representerades av överste Ante Söderlind, vilken också förrättade prisutdelningen.



1. Kabin för andre besättningsman eller instrument
2. Hughes siktesradar
3. Elektronik och luftkonditioneringsanläggning
4. Nosställ
5. Bränsletank
6. Robotrum
7. Rörliga fenor
10. Fällbar fena
11. Fasta underfenor

## A-11 - efterföljare till U-2

Då president Johnson i våras tillkännagav att USA hade konstruerat, byggt och utprovat ett stort flygplan som gjorde en fart tre gånger ljudets frågade sig alla "Hur har man burit sig åt?" Det är ju nästan oförklarligt att ett sådant plan kunnat flygas flitigt i flera år utan att det kommit till allmän kännedom.

Det har också meddelats, att A-11 använts för spaningar över "kommunistiskt territorium", dvs troligen över Kuba. Det kan nämligen flyga minst lika högt som sin föregångare U-2 och dessutom fyra gånger fortare. Dess roll som tämligen oåtkomligt spaningsflygplan skulle därmed vara klar, men det talas också om andra uppgifter. A-11 utprovas även som långdistansjaktplan och - liksom B-70 - tjänstgör det som flygande laboratorium i samband med forskningsarbetet kring de kommande snabba trafikflygplanen.

Om man bortser från det extrema X-15 torde A-11 vara det snabbaste flygplan som flyger idag, och

kommer för lång tid framåt att förbli det snabbaste krigsflygplanet. Kroppen är mycket lång, och de väldiga jetmotorerna har en ovanlig placering. Man kan fråga sig vad som händer om en av dem stoppar vid Mach 3. Påkänningarna i sidled måste bli stora. Deras dragkraft är vardera 15 400 kp med efterbrännkammare. Liksom B-70 är planet till stor del tillverkat av nya legeringar, bl a titan. Maxvikten torde ligga kring 55 ton, varav minst hälften bestående av bränsle, eftersom A-11 måste ha mycket stor aktionsradie.

Vingen är av ungefär samma typ som på vår J 35 Draken, dvs dubbeldelta. Det finns en liten undre fena som kan fällas upp före landningen. Det lär redan finnas ett dussin exemplar av flygplanet i tjänst, men ingen utanför de innersta kretsarna vet ännu vad det blir av A-11. För flera år sedan nedlades F-108, projektet som skulle leda till ett långdistansjaktplan med farten Mach 3. Nu har man kanske ändå fått en ersättare?

### Red. anm.

Fpl A 11 totala längd är givetvis en väl bevarad hemlighet, men kan uppskattas till ungefär två och en halv gånger Lansens.



## *B-70 Valkyrie – marschfart Mach 3 – nu flygklar*

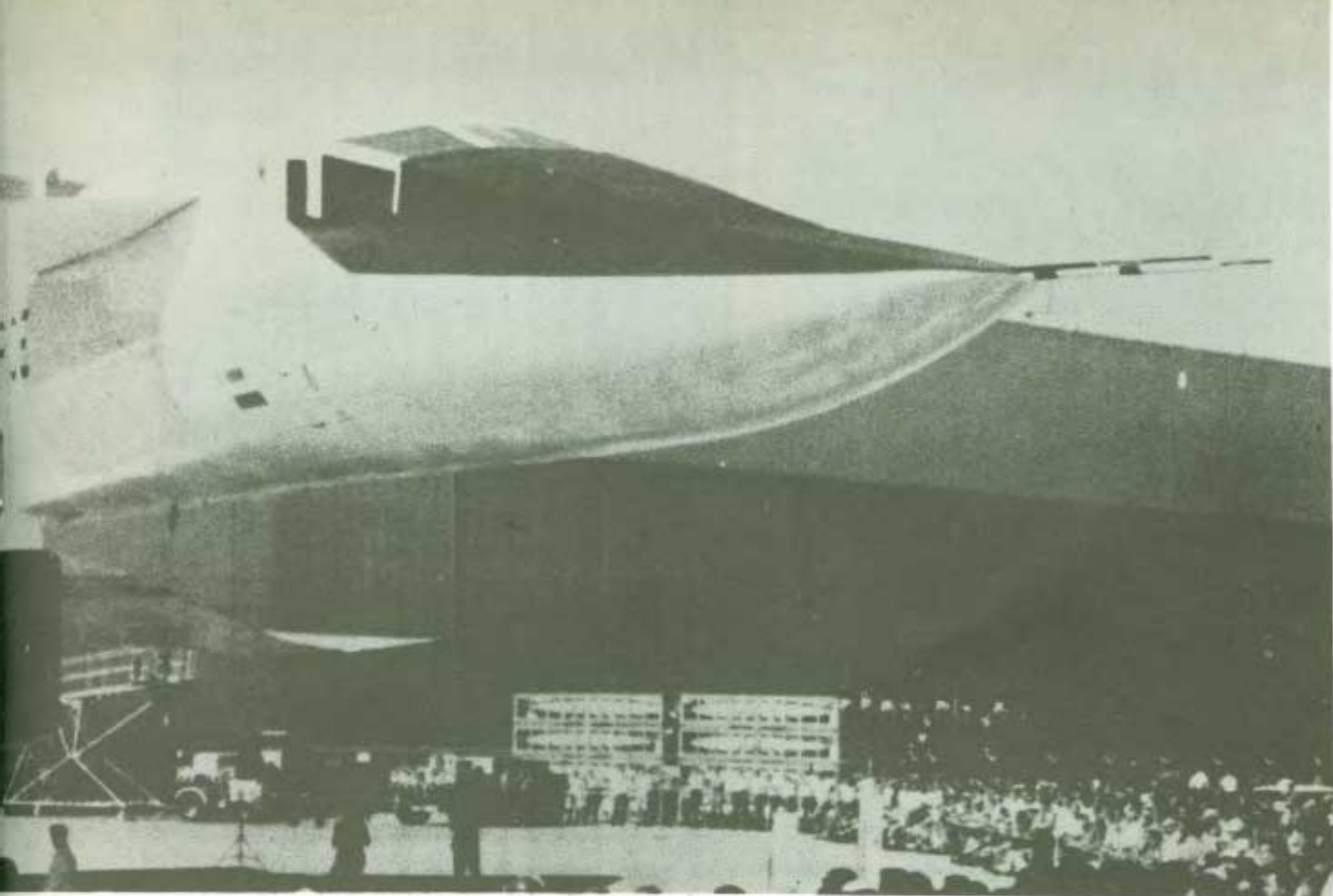
År 1955 påbörjades ett program som skulle leda till att amerikanska flygvapnet fick ett nytt bemannat bombflygplanssystem som skulle efterträda B-52. År 1961 inskränktes programmet till att endast omfatta tre prototyper för forskningsändamål. Sedermera minskades antalet till två, varav den första nu visats offentligt och skall provflygas senare. Konstruktionssvårigheterna har då fördröjt projektet i två år, och B-70 har hittills kostat 65.000 miljoner kronor.

B-70 har ett mycket ovanligt utseende, men trots sin okonventionella utformning är flygplanet ganska vackert. Det är - liksom det svenska Viggen - utformat som "ankflygplan", d v s det finns en stabiliserande horisontal yta framför vingen, som är av deltatyp. Marschfarten kommer att vara Mach 3 eller över 3 000 km/tim på höjder väl över 20 kilometer. Om amerikanska flygvapnets planer fått förverkligas hade B-70 Valkyrie som bombplan kunnat flyga utan lufttankning från nordamerikanska kontinenten över Nordpolen till Asien och åter.

B-70 påminner snett framifrån om ett urtidsdjur eller en kobra. Kroppen är oerhört slank. Under denna, just där vingen börjar, befinner sig de väldiga, fyrkantiga luftintagen, som är stora nog för en bil att köra igenom. De leder till de sex jetmotorerna som ligger sida vid sida i bakkroppen. Motorerna lämnar tillsammans en dragkraft på inte mindre än 84 ton, vilket ger en låg effektbelastning på ett så stort flygplan. Den totala vikten är nämligen över 250 ton, vilket torde föra Valkyrie till det största flygplan som någonsin byggts.

Men B-70 blir aldrig något bombplan i maktkampen mellan Öst och Väst. I stället kommer det att tjäna fredliga ändamål som ett exklusivt flygande laboratorium för kommande trafikflygplan i samma fartklass. Därför har de rön som gjorts vid konstruktionen av B-70 fortlöpande delgetts de firmor som för närvarande sysslar med konstruktionen av morgondagens interkontinentala luftjättar. Dessa rön är många. Över tusen patent på olika detaljer har tagits.





### Nya material

B-70 är till stor del uppbyggt av stål, men på utsatta ställen kommer också vissa andra metaller till användning. Ytterskalet beräknas vid Mach 3 få en temperatur av 300 gr C, varför konventionella material inte kan användas. De främre delarna av flygplanet innehåller därför cirka sex ton titan. I anslutning till de väldiga bränsleutrymmena utnyttjas sandwichkonstruktion i stål. Man har lyckats nedbringa vikten oerhört genom nya konstruktionsmetoder.

Provflygningarna kommer till största delen att ske till trafikflygplanforskningens fromma. De skall programenligt omfatta 180 timmar i luften. Om sedan ytterligare flygprov skall ske får framtiden utvisa. Utformningen av flygplanet har givetvis påverkats av de ursprungliga militära specifikationerna. Trots deltavingen är B-70 försett med vingklaffar. Detta är möjligt emedan klaffarnas nos-tyngande effekt kan kompenseras med hjälp av den främre vingen. Denna dubbla klaffverkan har bidragit till att B-70 kan flyga relativt långsamt och därför utnyttja redan nu existerande flygbasens banor.

### "Infällbar" vindruta

Liksom Caravelles efterföljare Concorde får B-70 en anordning som vid hög hastighet ändrar nospartiets profil. Vid start och landning ser förarna ut genom en vindruta av konventionell typ, men för att undvika onödigt luftmotstånd lyfts paneler på översidan av nospartiet upp liksom vindrutan så att översidan blir helt slät vid hög fart. Ett annat ovanligt drag är de nedfällbara vingspetsarna avsedda att förbättra kursstabiliteten. De kan sänkas ända till 65 grader.

### Data för B-70

Spännvidd	32 m
Längd	57 m
Höjd	10 m
Vikt	250 ton
Aktionssträcka	10 000 km

## NATO-flygdag i Bryssel fart, fest och rök

En av de större flyguppvisningarna under sommaren anordnades i NATO-regi den 28 juni på Melsbroek, den militära delen av Bryssels internationella flygplats Zaventem. Redan en vecka före den stora flygdagen hade allmänheten tillträde till en omfattande fast utställning. En mängd NATO-flygplan och helikoptrar visades bl a, liksom även livrobotarna Hawk och Honest John. Dessutom fanns en modellutställning med inte mindre än 1.600 modeller i skala 1:72 av flygplan från de flesta flygvapen, däribland svenska flygvapnet.

Den flygdag som bjöds och besågs av bl a kung Baudoin var mycket showbetonad och fartfylld. Uppvisningen varade i tre timmar, och inleddes med att en RF-84F flög in på låg höjd och fotograferade kungliga läktaren. Därefter följde inslagen tätt; här redogöres endast för de mest intressanta.

Tolv belgiska SV-4, en konstruktion från 1933 som är mycket lik Tiger Moth, precisionsflög i förband. Som avslutning visade två SV-4 jaktstrid och avanceradflygning på låg höjd. RAF visade en fyrgrupp allvädersjakt Gloster Javelin. Typen är ju relativt sällsynt nu, och var trevlig att se i luften; samma sak gällde Handley Page Victor, som gjorde flera överflygningar på låg höjd. Holländska flygvapnets uppvisningsgrupp "Whisky 4" gjorde så en verkligt fin insats med sina numera något "mossiga" T-33.

Mitt i programmet landade en C-133 "Cargomaster" ur MATS efter en nonstopflygning från USA. När flygplanet rullade in på plattan öppnades en lucka på översidan av flygkroppen och en besättningsman blev synlig. Hans uppgift var att dirigera markkörningen, eftersom sikten från förarplatsen är begränsad.

Uppvisningens höjdpunkt kom när sex Provost T4 "Red Pelicans" från RAF tog luftrummet i besittning. Flygplanen, som var lätta att följa genom att de målats i röd lysfärg, flög med rökalkstrarna



i bruk under större delen av programmet. Gruppens specialitet är att flyga i vad man kan kalla spegelformation, varvid tre av flygplanen flyger med buken mot de andra tre.

Ett av de två franska inslagen bestods av "Patrouille de France", som vi ju också sett över Täby, med sex Fouga Magister i mycket avancerad förbandsflygning med flera formationsändringar under tiden. Höjdpunkten var en överflygning med fem flygplan i pilformering och tre av dessa på rygg. Det andra franska bidraget var en uppvisning av mera ordinärt slag med en Mirage IIIC.

Italienarna visade sin förmåga med specialförbandet "Frecce Tricolori" utrustat med tio Fiat G-91 PAN, vilka är specialutrustade för uppvisningar. All beväpning och ej behövlig utrustning är bortmonterad -- i stället har man satt in rökalkstrare. Det italienska rökutvecklandet var så intensivt att hela himlen tidvis förmörkades och sikten nedsattes av olikfärgad rök. Dessutom luktade röken mittemellan DDT och bränd ricinolja...

Berättar 1. fnav Gösta Larsson, F17, vilken bevistat denna NATO-show och imponerats av precisionen och massiviteten i programmet.

# USA:s nya F-111

Efter en lång kamp har General Dynamics (Convair) vunnit kontraktet på tillverkningen av USA:s nästa jakt-attackspaningsflygplan F-111, tidigare benämnt TFX. Motorn blir en Pratt and Whitney. Flygplanets utseende har nu offentliggjorts såtillvida att två modeller visats för pressen. Den ena föreställde F-111 A avsedd för Air Force och den andra var B-versionen för Navy. Bägge harvingen med variabel pilform, som gör det möjligt att variera farten mellan 180 km/tim - i sättningen - och Mach 2,5.

Det varit en hård strid mellan flyg och flotta innan man kunde enas om flygplanets utformning. Framför allt hade försvarsgrenarna olika meningar om vilken maxvikt som skulle tillåtas. Medan flygvapnets fordringar i första hand gällde prestanda, var flottan också intresserad av maxvikt, driftsäkerhet och enkelt underhåll. A- och B-versionerna skiljer sig därför något i fråga om mått och vikt. Flygvapnets modell har längre nos (mera elektronik)?

F-111 A skall användas för jaktförsvaret på alla höjder, samt spaningsföretag på lägsta höjd. En mängd olika vapenalternativ skall finnas, såväl konventionella som med kärnladdning. Planet måste kunna ligga länge i väntläge med underljudsfart i väntan på att bli tilldelat markmål i samband med arméförbandens strider. Det skall alltså - liksom Viggen - användas för alla tre flygslagen jakt, attack och spaning. Trots sin storlek och vikt skall F-111 A kunna operera från provisoriskt färdigställda landningsstråk.

F-111A, Air Force-versionen, här med vingarna i helt pilformat läge för högfartsområdet. Lagg märke till luftintagen under vingroten.

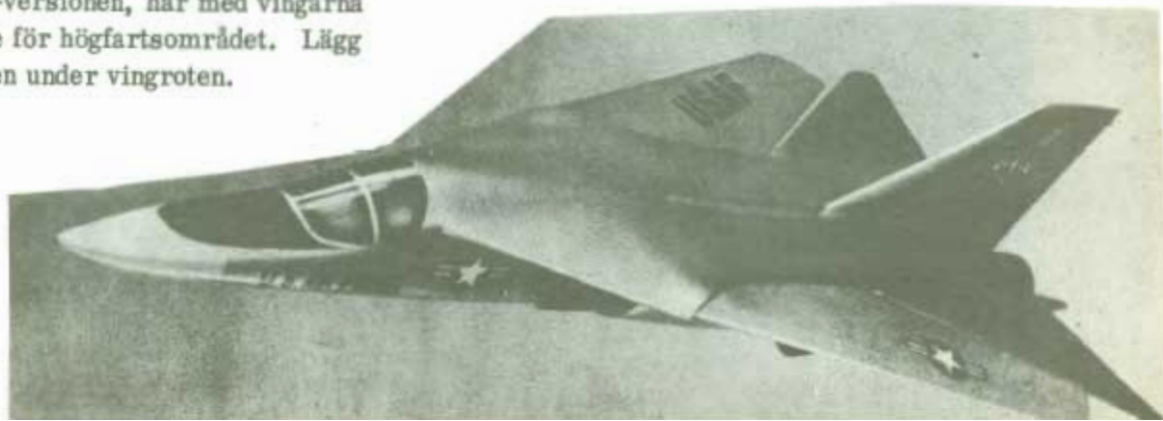


*US Navy, flottans flyg, får F-111B; här med vingarna i läge framåt för lågfartflygning*

F-111 B har en annan yttervinge (den fällbara delen) med större spännvidd. I fråga om utrustning skiljer sig planen också: Flottan behöver först och främst ett jaktplan, men i övrigt är utrustningen mindre omfattande, varför denna version blir några ton lättare. Landstället på F-111 B är förstärkt och har högtrycksdäck, medan A-modellen har större lågtrycksdäck med tanke på mjuka fältytor.

General Dynamics med underleverantörer kommer att sysselsätta omkring 18.000 personer för F-111. A-versionen kommer att flyga redan i år, medan flottans modell dröjer ytterligare ca åtta månader. Man vet nu att 1700 plan kommer att byggas för USA:s räkning, medan Australien beställt ytterligare ett antal. Priset lär enligt en uppgift bli över 30 miljoner per styck.

Vikten blir ca 30 ton för B-modellen och 32 för F-111 A. Flygplanet blir alltså relativt stort. De båda motorerna har en dragkraft på omkring 9.000 kp vardera. Besättningen utgöres av två man.





## KONDITIONEN RÖK-- MED RÖKEN...

### Cigarrettrökning och lungkräfta

I januari i år framlade amerikanska hälsoministeriets expertkommitté resultatet av sin granskning av rökningens vådor ("Tobacco and Health"). Det blev närmast vad man kan kalla en chockrapport, i vilken cigarrettrökningen förklarades vara den viktigaste orsaken till lungkräfta. Undersökningen visade att risken för en storrökare, dvs den som rökte mer än 25 cigarretter per dag, att dö i lungkräfta var 20 gånger större än för en icke-rökare. Fakta som kunde visa att filtercigarretter skulle vara mindre farliga hade man ej. Däremot frikändes piprökning och cigarrer nästan helt - ur cancerframkallande synpunkt. Det egendomliga är att det är samma risk vare sig man bor i London, där luften i sig själv är så rökig, eller om man bor i Finland, där luften är desto renare.

Det är med andra ord antalet cigarretter per dag tillsammans med den enskilda människans individuella känslighet att reagera på de cancerframkallande ämnena som är det viktiga. Och ingen kan i förväg veta om han eller hon är mottaglig eller inte för dessa ämnen.

#### Satsa på konditionen!

Cigarrettrökning för också med sig en hel del andra sjukdomssymtom, som kanske inte är lika kända: nedsatt kondition, kronisk luftrörskatarr, halsbesvär, besvär från hjärta eller kärlsystem, obehag från och sjukdomar i mag- och tarmkanal, för att inte tala om nervositet. De flesta av dessa följdverkningar är däremot inte alls sådana som kommer först efter många års rökning - en del kan komma tämligen snart.

Annat negativt som rökningen för med sig i detta sammanhang är sådana hygieniska obehag som rökluften i rum, i utandningsluft, i kläder och i hår. Askan och fimpar man lämnar efter sig, gula fingrar och tänder kan heller inte vara till glädje.

#### Satsa på ekonomin och minnet!

Intervjuar man en tidigare rökare efter det han blivit avvänjd får man de mest skilda uppgifter beträffande hans fysiska och psykiska tillstånd. En sak, som alla är påtagligt ense om, är emellertid den bättre ekonomin. Det har i detta sammanhang anförts, att skulle vi sluta röka innebär det en katastrof för statskassan och vi skulle bli tvingade ta på oss stora nya skatter. Än så länge är i varje fall hos oss risken inte överdrivet stor. Av svenska statens inkomster utgöres 5 procent av tobaksskatt medan engelska staten hämtar inte mindre än 20 procent därur.

Vad vi säkert vet om tobaksrökning - och då närmast nikotinet - är vidare att den lättare ger kärlskador, den kan försämra mörkerseendet, den skadar andningsorganen, den skadar hjärta och blodkärl och den är ett nervgift. Här kommer minnet in, då det är klart visat att ungdom som röker får sämre minne.

Redan 1956 hemställde ett antal representanter för bl a medicinsk och vetenskaplig forskning (däribland 3 Nobelpristagare) i skrivelse till Konungen om åtgärder för forskning m m i tobaksfrågan.

Detta utmynnade bl a i att riksdagen för budgetåret 1963-1964 beviljade ett anslag på 1/2 miljon kronor för upplysning om tobaksrökningens skadeverkningar bland barn och ungdom. Ett lika stort belopp har beviljats även för innevarande budgetår.

Det första resultatet av upplysningskampanjen fick de som skrevs in för värnpliktstjänstgöring i höstas i form av en liten broschyr med Rit-Olas här återgivna askkopp. Broschyren återkommer i ett något annat utförande i höst och avses då utdelas till all inom krigsmakten tjänstgörande personal.

#### Satsa på föredömet!

Den kritiske läsaren frågar sig helt säkert, varför broschyren skall delas ut bland all krigsmaktens personal, när de av riksdagen beviljade medlen är avsedda för en kampanj bland barn och ungdom. Vid den diskussion om åtgärder mot tobaksrökning, som hölls i TV den 17 februari i år, anförde professorn i medicin vid Serafimerlasarettet, Gunnar Biörck, med all rätt att propaganda även måste sättas in för att få de äldre att sluta röka. Den amerikanska rapporten innehåller en intressant uppgift om föredömet - i detta fall föräldrabetendets - betydelse. I en grupp gymnasieungdom, alla under 20 år, rökte 33 procent, om båda föräldrarna var rökare. Av dem, som redovisade både föräldrarna som icke-rökare, var blott 15 procent rökare. Där endast en förälder rökte, rökte 25 procent.

Vi bör m a o inte skylla alltför mycket på ungdomen utan i stället betänka det egna exemplet betydelse. Satsa på föredömet!



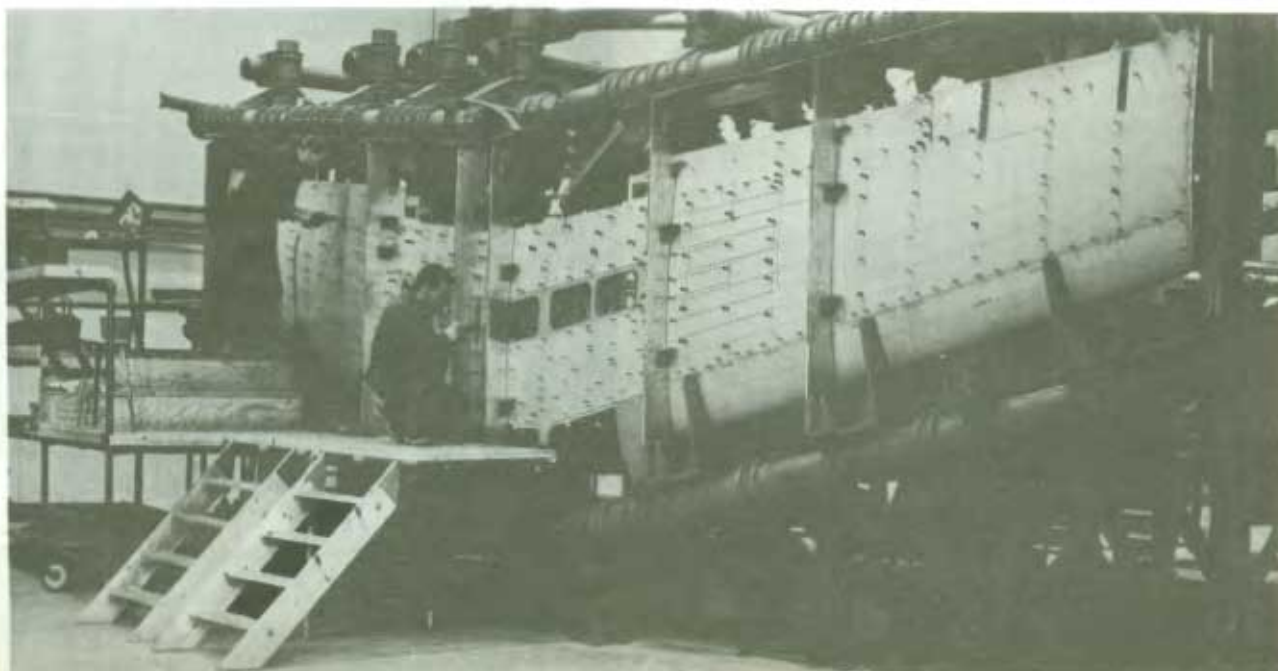
## Sk 60

Sedan flygförvaltningen beställde 130 exemplar av skol-attack-flygplan SAAB 105 (Sk 60) har Riksdagen i proposition föreslagits ställa medel till förfogande för inköp av ytterligare tjugo flygplan i attackversionen samt för köp av utrustning för attack och spaning för ytterligare ett antal av de tidigare beställda planen.

Leveranserna börjar under senare delen av 1965 och serieproduktionen är i full gång. Delarna till de första tio planen är färdiga och sammansättning pågår. Flygproven har pågått sedan i juni förra året. De är nu i det närmaste avslutade.

Sk 60 har flugits med högsta tillåtna Machtal, som är 0,86. Inom hela fartområdet är stabiliteten utmärkt och trimändringarna små. F n pågår flygproven med två prototyper, varav den äldsta har 260 flygtimmar under 330 flygningar.

Sven Sandberg





### ETIOPISKE ARMÉCHEFEN PÅ F3

Den etiopiske arméchefen, generallöjtnanten Issayas Gebreselassie, kom från Stockholm till F3 den 11/6 fm med ett av FV Pembrokeplan. Vid ankomsten mottogs han av CF3, överste B. Rosenius, och CI4, överste S. Widengren.

Den etiopiske arméchefen anlände till Sverige den 7/6 och hans besök utgör en svarsvisit på det besök general Bonde gjorde i Etiopien 1963.

Generalen, som åtföljdes under resan av två etiopiska och två svenska officerare, återvände till F3 på em och flög sedan vidare till Skåne.

\* \* \*

En kurs i militär företagsledning för nio av FV förbandschefer har för första gången varit anordnad i FV. Kursen, som varit underställd CFS, har varit förlagd till F11 och ägt rum tiden 1/6 - 5/6. Som kurschef har CF11 tjänstgjort.

Planerings- och rationaliseringsfrågor, personal-, organisations- och förvaltningstjänst samt rättsvård har bl a ingått i kursprogrammet.

### NORDISKA MILITÄRHISTORIKER PÅ MALMENBESÖK

En studiefärd för skandinaviska militärhistoriker under ledning av chefen för MHS militärhistoriska avdelning, överste B. Furtenbach, besökte Malmen och Linköping med omnejd den 9 juni.

Studiedeltagarna mottogs av CF3, överste B. Rosenius, och CI4, överste S. Widengren.

Huvudtemat för studiefärden var det svenska indelningsverket.

Programmet inleddes av östgötaregementets egen historiker, kapten S. Zanton, I4, som talade om Malmen som övningsplats för de indelta östgötaregementena från tiden före trettioåriga krigets dagar till dagens moderna flygflottilj.

Till sist visades två filmer. Den ena skildrade livet på Malmen omkring år 1922, den andra var färgfilmen från flygjubileet 1962.

Besöket på Malmen avslutades med lunch på officersmässen och därefter for sällskapet med buss runt sjön Roxen för att bese gamla officersboställen m m.





## *F 10 har fått ny civil flygstation*

Sommargassiga söndagen den 14 juni begåvades F10 och nordvästskåne med en ny, elegant och effektivt utformad civil flygstation för Linjeflygs räkning. Arkitektoniskt minner flygstationens tak om "ett böljande skånskt sädesfält" för att tala med arkitekten, professor Sten Samuelson, fö äkta skåning.

Vid den trivsamma invigningslunchen på Margretertorps gästgiveri, där förutom landshövding Petri med maka även CE2, generalmajor Ingvar Berg, deltog, överlämnade CF10 överste Iacobi en gåva till prydnad i den nya flygstationsbyggnaden.

Här ovan ser vi dels den nya flygstationen "lite grann från ovan" med det karaktäristiska "veckade" taket; på undre bilden överlämnar överste Iacobi F10-gåvan till stadsfullmäktiges ordförande i Ängelholm, landstingsman Gusti Gustavsson.



## E 4 övning vid F 21 visade god precision

Den 18 augusti genomfördes en för FFSU-personalen inom E4 gemensam övning vid F21, omfattande dels ett flygmoment, dels ett markmoment. Flygmomentet omfattade för jaktdivisionen attackanfall mot markmål med 15 cm attackraketer och för spaningsdivisionen resultatfotografering efter jaktdivisionens anfall. Målet utgjordes av en på Junkön arrangerad fordonskolonn, sammansatt av 16 utrangerade bilar. Attackanfallen och spaningsföretagen insattes efter anflygning från F4 och F11 hemmabaser och för jaktdivisionen F21 efter anflygning från sydväst. Kl 0900 - 1050 genomfördes med god verkan totalt fyra attackanfall i divisionen mot Junkön. Sexton spaningsföretag resultatfotograferade. Trots långa anflygningsvägar och delvis mycket dåligt väder under anflygningen genomfördes företagen med god precision och helt inom den givna taktiska ramen.

Efter landningen på Kallax transporterades besättningarna omgående ut i terrängen för att genomföra en fältskjutning med pistol m/58. Fältskjutningen ingick i en fälttävlan, som efter lunch fortsatte med livbåtspaddling, punktorientering och fri orientering. Fälttävlan genomfördes dels som individuell tävlan, dels som tävlan mellan eskaderns divisioner. Flygmomentet bedömdes dock ej tävlingsmässigt. På grund av att divisionerna innehöll olika antal besättningsmedlemmar fastställdes divisionernas inbördes placering med hänsyn till den av divisionens personal nådda medelpoängen.

Resultat av fälttävlan:

- 1) Löjtnant Tjärn 3/F4
- 2) Flygnavigatör Markel 1/F11
- 3) Kapten Jonsson 1/F11
- 4) Fältflygaren 1. gr Alvin 3/F11
- 5) Fänrik Öhman 2/F11
- 6) Löjtnant Holmberg 3/F4
- 7) Fältflygaren 1. gr Elvin 1/F21
- 8) Sergeant Axedahl 5/F11
- Fältflygare 1. gr Nordqvist 1/F21
- 10) 1. fältflygare Sandin 1/F21

Forts. på sidan 10

## Så skapas ett väl sammansvetsat lag!

*Flygande kadetter och kadetter på marklinjen har åtskilligt gemensamt arbetsmässigt, det ligger i sakens natur. När formerna för samarbete och sammansvetsning i "lagjobbet" tar sig så givande och angenäma former som i nedan skildrade kurs på F12 är detta värt att notera, anser tacksamma Comkadetter.*

*Så bör det gå till: markkadetterna får tillfälle följa flygtjänsten på divisionen - med ett allsidigt flygprogram som toppunkt - och flygkadetterna får delta i luftförsvarscentralens arbetsuppgifter. Då skapas ett väl sammansvetsat lag.*

Ett trevligt och lärorikt utbyte ägde rum de två sista veckorna i maj mellan flygande kadetter på F12 och kadetter i Striltjänst, som hade sitt praktiska stridsledningsskede förlagt till nämnda flottilj. Samarbetet skedde inte bara på "kanalen" dvs stridsledningscentral - flygplan över radio, utan resp. kategori gjorde även besök på den andres arbetsplats. Markkadetten följde flygtjänsten på divisionen och flygkadetten deltog i lfc arbetsuppgifter.

En föredragsserie avverkades, där varje kadett talade om ett ämne ur sin speciella kunskapssfär. De flygande talade bl a om J32 prestanda och taktik, skjutning mot markmål, klargöringstjänst och en jaktbas arbetssätt i krig. Markkadetterna bidrog med luftbevakningens organisation i fred och i krig, radiolänknätets uppbyggnad samt stridledning i fred och under krigsförhållanden.

Dessa föredrag, som även lockade andra åhörare på flottiljen, gav en mycket allsidig överblick på flygvapnets uppgifter och möjligheter med tonvikt, av naturliga skäl, på flyg- och striltjänst. Dessa områdets speciella problem togs upp och diskuteras kadetterna emellan, och många frågetecken fick sin förklaring.



*Kursetta vid 1963/64 års furirskola för stridsledare och luftbevakare blev furir K. Karlsson, F8. För sin primusprestation belönades denne med Svenska Underbefälsförbundets premium, bokverket Lilla Focus. Systeminspektören överste W. Wagner förrättade examen, som ägde rum den 21 augusti vid F2, och här ser vi honom förrätta ceremonin.*

Både 1. och 2. divisionen bjöd på ett så allsidigt flygprogram som möjligt. Kulmen nåddes dock då 2. divisionen tog med markkadetterna i två grupper J 32 vid en uppvisningsflygning vid försvarets dag i Kristianstad. De synintryck och fartsensationer som upplevdes den dagen kommer nog att stanna en god stund i deltagarnas minne.

Den gemytliga stämning som präglades av samvaron i och utom tjänsten stärkte samhörighetskänslan i hög grad och kommer att bli en god grund för ett gott kamratskap på den kommande officerskursen i Uppsala.



En höjdpunkt i flygpojkarernas USA-visit var besöket vid "Vänskapens fackla" i Florida - minnesmärke över president Kennedy - där ledaren, kapten Hans-Olof Olsson, överlämnade "Vänskapens nyckel" till Mr. Stephen Kennedy, i staden Miami.



## IACE 1964 en fullträff

Årets internationella flygpojksutbyte -- IACE 1964 -- blev i år liksom tidigare en fullträff för såväl arrangörer som deltagare. Mer än 300 flygpojkar deltog i år, varav från Sverige 13 flygpojkar samt två ledare. Av de svenska flygpojkarerna flög vardera två till Canada, Västtyskland, Frankrike och Israel, medan en kvintett fick göra drömmresan till USA under ledning av kapten Hans-Olof Olsson, E4 /MHS/, och löjtnant Mats Ekström, F5. Staten Florida stod i år som värd för dem.

Under tiden för flygpojksutbytet, 22/7 - 13/8, gästades Sverige av tretton utländska flygpojkar från ovan nämnda länder samt två amerikanska ledare, en överste ur Civil Air Patrol samt en kapten ur US Air Force. Svenska flygvapnet och svensk flygindustri studerades med levande intresse, och under ett par dagar besöktes bl a KSAK:s segelflygskola på Älleberg, där tillfälle även gavs till segelflygning. Flera av våra förnämsta turistattraktioner fick besök under Sverige-trippen, och städerna Falköping, Kalmar, Stockholm och Östersund stod som värdar för de unga flygambassadörerna.

Som svenska ledare för de utländska gästerna medföljde kapten Carl Åsell, F2, och fänrik Tomas Warming, F8. Som "junior-värdar" medföljde dessutom Olle Svensson, flygpojke från Holmsveden, och Mats Edholm, luftbevakningspojke från Karlskrona.

### Northrops F-5 börjar nu levereras till NATO-länder

I Flygvapennytt har tidigare flera gånger uppmärksamats och presenterats -- senast i nr 5/62 -- Northrops "Freedom Fighter". Nu tillkännager Northrop att F-5, som detta ensitsiga jakt- och attackflygplan numera benämnes, skall levereras till Norge, Iran, Korea och Grekland.

Iran har redan 55 elever för utbildning och inflygning vid Williams Air Force Base i Chandler, Arizona; de började inflygningen i juli och avslöstes i september av femtiosju koreanska elever. Under 1965 beräknas skolprogrammet omfatta 275 elever som skall flyga in sig på F-5 vid Williams AFB. För Greklands del räknar man med leverans av två divisioner under 1965. Förutom ovan nämnda NATO-länder räknar man med leverans av F-5 till Turkiet, Filippinerna och Nationalist-Kina.



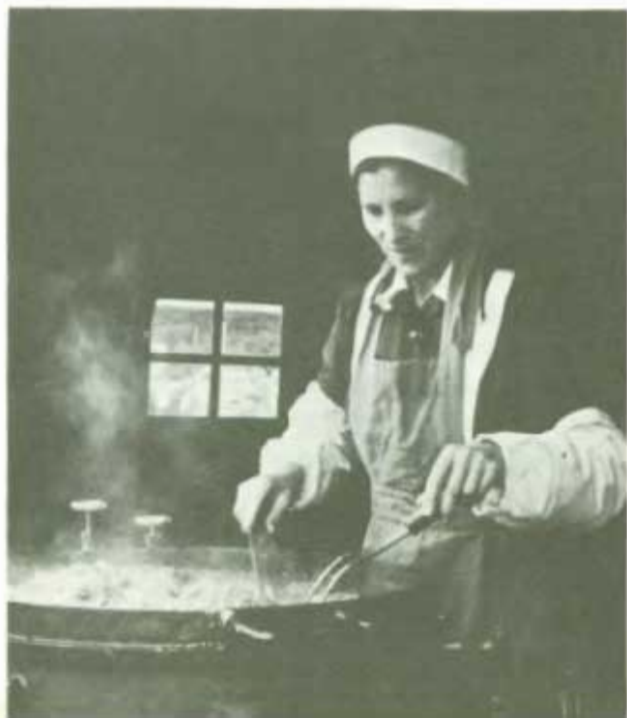


## FOTOTÄVLINGEN

En riktig knäppare är tydligen flottiljefotografen Rune Rydh på F13. Juryn i fototävlingen stannade åter för en bild ur hans kollektion; det behöver väl inte särskilt sägas att juryn vid bedömningen av segrande bild var helt ovetande om vem som var mannen bakom kameran. Segerbilden fick priset därför att den har okonventionell charm och är kul på ett schwungfullt sätt. Se på flickan när hon, med mössan käckt i pannan, siktar med skivan "tvärt om"... Bärningen bär dit den vill, men bildmässigt bär det rätt väg.

Mottot för fototävlingen var som bekant "Flyglottan" med alternativet "Kvinnlig personal i arbete", och bildskörden var om inte överväldigande så dock tillräckligt representativ för att fotojuryn skulle kunna välja och vraka rätt ordentligt. Ur kollektionen har juryn valt, utan att fördenskull inbördes gradera, ytterligare fem bilder. Med den femte vill vi särskilt visa hur väl man genom bildbeskärning kan framhäva väsentligheterna i en bild.

Fältkökets aptitretande ångor har fångats av flottiljefotografen Styrbjörn Ericsson på F9. Lottan som representant för det evigt kvinnliga, i detta fall modeintresset, har fångats av F8-fotografen Owe Gellermark, som f 8 med samma modell framträder även på omslagets näst sista sida. "En hjälpande hand" har slutligen F4-fotografen Åke Bergman kallat sitt bidrag med sjukvårdslottorna som inbördes rådslår om hur en illa sårad skall tas om hand. Alternativmottot Kvinnlig personal har Styrbjörn Ericsson på F9 även försökt sig på, med framgång.





För att exemplifiera bildbeskärning och dess fördelar har vi till sist tagit med en bild av träningen för lottor i luftbevakningstjänst. Fotograf är Boris Erixson på F12. Lägga märke till hur mycket mer koncentrerad och fylld av liv och action bilden blir i beskuret skick!



## "FLYGSOLDATEN"

är mottot för nästa fototävling. Ett ämnesområde som ger nästan outtömliga möjligheter för en kameraman med det rätta bildsinnet! Avsikten med fototävlingen är, som tidigare nämnts, flerfaldig:

- Vi vill stimulera våra fotografer att få upp ögonen för de motiv, den dagliga tjänsten erbjuder.
- Vi vill bygga ut FS/Press bildarkiv med representativa, slående bilder från olika grenar av tjänsten inom Flygvapnet.
- Vi vill uppmuntra dem, som sysslar med en i många fall "glömd" del av tjänsten.



Tävlingsbidrag skall vara redaktionen till handa senast den 23 oktober 1964 under adress FLYGVA-PENNYTT:s fototävling, FS/Press, STOCKHOLM 80.

Beträffande tävlingsbestämmelserna i övrigt var vänlig se FVN nr 2/64.



## RÄTT SÄTT I UNIFORM



Det visuella minnet, synminnet, skulle tränas i stället för det auditiva, hörselminnet. I stället för katekesläxan fick de inryckande rekryterna trevliga bilderböcker med texter, vilkas förstälighet underkastades de strängaste prov. Arméns "Soldaten i fält" representerar genombrottet för de nya tankegångarna, och numera är det regel att man lägger ned den största omsorg på illustrationer och typografi. Utmärkta konstnärer engageras, endast de bästa tryckerierna kan komma i fråga.

Med årets utgåva av Flygsoldatens bok (SUF 64) har FV fortsatt på en redan tidigare beträdd väg. Luftbevakningsinstruktionerna och Signal F representerar modern typografi och illustrationsprinciper.

På vad sätt skiljer sig då "SUF 64" från tidigare utgåvor?

Texten är väl i stort sett den samma som tidigare. Den innehåller i stort sett vad flygsoldaten behöver veta utanför sin eventuella specialistutbildning. Hänsyn har givetvis tagits till alla organisationsförändringar inom vapnet. Den tidigare flygvapenhistoriken har utgått i avvaktan på att någon skall göra en separat historiebok för flygsoldaten. Materielavsnittet har också ryckts ut och ersatts med en särskild bok (SUF materiel).

Nyheter kanske ligger mest på det typografiska området. För det tecknade illustrationerna har konstnären Yngve Svalander svarat, och de mera pedagogiska bilderna har gjorts av vapenmästare S. Månsson, numera tecknare vid SAAB.

SUF 64 tilldelas flygvapnets förband under september månad. Den torde vara ivrigt efterlängtd, ty framställningstiden har varit lång. Att boken dröjt beror kanske på att "ansiktslyftningen" gjorts med vissa ambitioner att verkligen ge flygsoldaten någonting som inbjuder till studium. Och sådant tar förstås sin tid.

Boken skall som personlig egendom tilldelas varje värnpliktig vid flygvapnet och flyglotta i samband med första tjänstgöringen samt flygpojkar vid kurser och läger.

## SUF 64 i ny utgåva

Militära publikationer av typen "Soldatundervisning" var före 1950-talet inte till för att lätta upp humöret. De var fria från typografisk flärd; bilderna var få och amatörmässiga. Läsaren skulle lära texten utantill, och i valda stycken kunna strida enligt texten om så behövdes.

Efter andra världskrigets slut började man i de högre staberna få tid att tanka på finesser inom utbildningen. Det gällde att tillämpa den moderna pedagogikens principer, och därmed följde att soldatinstruktionerna fick ett annat utseende än tidigare. "Lär med ögat" hette en av de nya signalerna.

## Majestätet flyger FV-helikopter

När H M Konungen i år skulle bege sig till sin stuga i Tärna på sin fiskesemester föredrog han att flyga från F4 i en av flygvapnets helikoptrar. Tidigare har Majestätet alltid färdats landvägen, med tåg över Östersund och Storuman.



Tidigt på morgonen tisdagen den 28 juli anlände Konungen med uppvaktning till Östersund C, där CF4 överste Rasmusson och milobefälhavaren generalmajor Malcolm Murray bl a mötte. I bil färdades sedan Konungen med uppvaktning till F4, där frukost intogs i officersmässen. Härefter embarkerade Majestätet sin Hkp 4 för att efter några timmars bekväm helikoptertransport landa omedelbart vid sin sommarstuga i Västerbottens vildmark.

Även återfärden ungefär fjorton dagar senare skedde med Hkp 4 ur FV.



Foto: Åke Bergman, F4



## Läsvärd litteratur

"Fighter over Finland." Av Eino Luukanen. Förlag Mac Donald, London. Först publicerad på finska med titeln: "Hävittäjälentajana kahdessa sodassa."

Det har skrivits flera bra böcker om det finska flygvapnets heroiska kamp under andra världskriget, en Davids kamp mot Goliat. Den nyligen utkomna "Jaktflygare över Finland" är utan tvekan en av de bästa.

Överstelöjtnanten Eino Luukanen var själv jaktflygare och det tredje "äset" i finska flygvapnet med 54 luftsegrar.

Hans skildring är synnerligen initierad och hans förmåga att skildra jaktflygarnas dagliga och minst sagt strävsamma liv utgör en inspirerande läsning för varje flygare.

Man får följa honom från och med hans första ensamflygning 1932 via hans luftstrider med jaktplanen Fokker D XXI, Brewster "Buffalo" och Messerschmitt 109 G till krigets slut, fyra års kamp under primitiva förhållanden. Man torde utan överdrift kunna fastslå, att de finska jaktflygarna levde ett nomadliv i tält, sommar som vinter, då de flyttade från den ena primitiva krigsbasen till den andra, ofta med kort varsel. Man kan inte heller undgå att beundra den markpersonal som ständigt höll största möjliga antal jaktplan i luften trots brist på reservdelar, under ständiga ryska flyganfall och ofta i mer än 40 graders kyla.

Luftstriderna är särskilt väl skildrade och man rycks med i Luukanens förtjusning då han fick flyga Brewsterjaktplanet och senare än mer den effektiva Me 109 G.

Som chef för en division Me 109 G kunde han vid krigsslutet summera: 270 ryska flygplan nedskjutna, 22 Me 109 G förlorade och ytterligare 17 skadade. Fem av hans förare fick Mannerheimkorset och elva stupade på sin post.

Krigsslutet blev något av en antiklimax och man förstår jaktflygarnas tvekan och problem då de åter skulle träda ut i det civila livet - luftstriderna hade blivit en del av deras liv.

Ett bra och rikligt bildmaterial samt en god översättning till engelska gör boken än mera läsvärd.

ORR



forts. Fototävlingen





Foto: "Flyglottan"  
Owe Gellermark, F8

