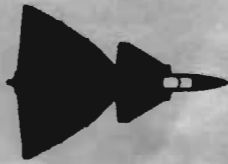


FLYGVAPEN



NYTT

1 1972

Över
EN MILJON
aktiva
inom
frivilligförsvaret!

En
FÖRSVARSVILJA
att ta
hänsyn till?



Gränskränkningar
idag
kräver
ett starkt
FÖRSVAR
även
för
morgondagen!



När kommer nästa nummer?

Nr	Manusstopp	Ungefärlig utgivningstid
2/3	10/5	Juni
4	18/8	Oktober
5	13/10	December

FLYGVapen-NYTT:s prenumerationspris: 10 kr/år
Postgironummer 1 55 05, kassa 63:1, Flygstaben

FLYGVAPEN NYTT

i nnehåll

Ledare: Strukturumvandling	3
Temaserien — F13	4—17
F21 (forts från 5/71)	18—19
Hänt vid förbanden	20
Utlandsnytt	21
Museitanken	22
US Marine Corps	23
Rymdsvensk	24—25
Quinnan som lotta	26—35
Frivilligförsvaret	36—45



KONTAKT MED FLYGSÄKERHETEN

Huva då ... huva på	46
2:a ledare: Flygsäkerheten -71	47

- Ansvarig utgivare: **DICK STENBERG**
- Redaktionsråd:
C FS, IFYL, ISYM, C Sek 1 + 2,
C FMV-F: PC, C FS/Press, Fh4
- Redaktör: **ULF BJÖRKMAN**
- 2:e redaktör: **JAHN CHARLEVILLE**
- Ekonomichef: **BERTIL LAGERWALL**
- Prenumeration: **GUNNEL WIRENIUS**

BIDRAG

från läsekreten välkomnas.
Redaktionen förbehåller sig rätten att redigera allt material.

ÅTERGIVANDE

av textinnehållet i FLYGVapen-NYTT medges — källan önskas i så fall angiven.

ADRESS: **FLYGVapen-NYTT**
Flygstaben/Press
104 50 Stockholm 80

TELEFON:
08/67 95 00
ankn 491
el. 243

AB ÖPE-TRYCK, Östersund 1972

Första och sista sidas bilderna: Nödvändigheten av ett STARKT för-svar belyses då och då genom flagranta gränskränkningar. Såväl till sjöss som i luften. Inkräktarna måste snabbt och bestämt kunna tillbakavisas! — Det kräver bl a över EN MILJON verksamma inom frivillig-försvaret. Är det ett krav värt att beaktas? — Jfr gärna med andra östersjögrannar ... — FOTO: Börje Bodén, Rune Rydh och Boris Ericson. ■



Strukturumvandling

Den 1970 tillsatta försvarsutredningen har framlagt sitt förslag betr försvarets fortsatta utveckling. Som framgått i pressen har förslaget i vissa delar mottagits mycket kritiskt. För flygvapnets del innehåller det både positiva och negativa sidor. Till det positiva hör att utredningen finner starka motiv föreslå att 37-projektet fullföljs med alla planerade versioner. CFV:s argument i denna för flygvapnet så väsentliga fråga har således vunnit gehör.

I sina säkerhetspolitiska bedömningar har dock utredningen funnit att det nuvarande läget i vår omvärld inte motiverar att Sverige bibehåller sitt försvar vid nuvarande styrka och numerär. På samhällsekonomiska och säkerhetspolitiska grunder föreslår därför utredningens majoritet en medelstildelning för den närmaste 5-årsperioden som i realiteten innebär **stora minskningar** i förhållande till de planer försvaret hittills arbetat efter.

◆◆ Regeringens proposition följer försvarsutredningens majoritetsförslag och aktualiserar därmed en **genomgripande omplanering** bl a av flygvapnets framtida struktur. Att utföra en sådan omplanering innebär hänsynstagande till många ekonomiska, operativa, materiella och personella faktorer.

Det kommer att ta lång tid att få ett grepp om alla dessa inverkanse faktorer och återställa stabiliteten i vår planering. Under denna tid tvingas vi acceptera ett osäkerhetstillstånd betr flygvapnets framtida struktur och våra möjligheter att helt eller delvis fullfölja planerade materielanskaffningar m m.

Den ekonomiska utvecklingen har medfört att våra fasta kostnader — dvs kostnader för löner, materielunderhåll, byggnader och övrigt som behövs för den dagliga driften av förbanden — har ökat starkt och tagit allt större andel av de totala resurserna. Utrymmet för ersättningsanskaffningar och moderniseringar minskar successivt. Vår planering måste därför bl a ta sikte på att reducera de fasta kostnaderna i sådan grad att ett tillräckligt utrymme finns

för en successiv förnyelse efterhand som vår materiel föråldras.

◆◆ En väg att uppnå detta vore att i erforderlig grad sänka kraven på vår personal, vår utbildning och vår materiel och därmed förbilliga vår verksamhet. En annan väg är att minska vår numerär. Valet kan inte ske helt ensidigt men CFV:s bestämda uppfattning är att målet för vår framtidsplanering måste vara att hålla uppe vår kvalitativa standard. Den är en livsnerv för flygvapnet och ett villkor för att flygvapnet alltjämt skall åtnjuta det anseende och den respekt som fordras för att i orostider uppnå en krigsavhållande effekt.

Den nödvändiga anpassningen till "det kärvare ekonomiska klimatet" måste således i första hand innebära kvantitativa **reduceringar** av förband och av materiel.

Även vår tidigare planering har inneburit att vi på längre sikt sett sådana reduceringar som oundvikliga. Den situation som försvarspropositionen aktualiserar nödvändiggör dock att dessa åtgärder vidtas snabbara och i en större omfattning än vi tidigare räknat med. Kapitalförstörelse av materiel och utbildning torde inte kunna undvikas. Reduceringar i övningsverksamheten minskar vår beredskap. Omplaceringar av personal till nya arbetsfält blir delvis nödvändig. Nyrekrytering av personal blir starkt begränsad.

◆◆ Vilket mönster för flygvapnets framtida struktur som kommer att väljas kan ännu inte överblickas. Någon precisering av vilka reduceringar som måste tillgripas kan inte heller göras nu. Vi får emellertid bereda oss på en ny epok i flygvapnets historia. Under denna får vi räkna med att flygvapnets numerär reduceras. Den kan om 10–15 år kanske vara så låg som hälften av dagens. Vad som återstår kommer dock alltjämt att vara ett kvalitativt högtstående flygvapen. Den kärvhet som blir utmärkande för de närmaste åren kommer av många att upplevas med smärta. Vi måste dock se utvecklingen i ögonen och anpassa oss till den med utnyttjande så långt möjligt av hittills framtagna och prövade principer. ★



BRÅVALLA

*ristad
i svensk historia*

☆ ☆ Omkring år 750 utkämpades slaget vid Bråvalla. Den exakta platsen för striden är fortfarande ett tvistefråga bland historikerna. Det nuvarande flottiljområdet har emellertid fast anknyt-

Slaget vid Bråvalla stod mellan Ynglingaätten (understödd av den danske kungen Harald Hildetand) och Sveakonungen Ring. Kampen gällde Östergötlands vara eller icke vara som det sista småkungadömet. Nu vann Kung Ring och därmed införlivades Östergötland i Svea rike.

Bråvallaslaget har skildrats med kraft och dramatik i urkunder och sägner. Av särskilda skäl bör FLYGVAPEN-NYTT:s läsare få del av följande episod. — Under striden klyver sköldmön Veborg med ett raskt hugg käken på kämpan Soknarsote. Denne "tappade inte hakan" utan stoppade lugnt in skägget i munnen och kämpade vidare. — Detta var ett utslag av vad som allt sedan dess kallas Bråvallaandan...!

Flottiljen ligger i en gammal kulturbyggd med anor långt före nämnda slag. Mellan flottiljen och innerstaden ligger Sveriges största hällristningsområde och i södra fältgränsen finns norra Europas förnämsta hällristningar (Ekensberg). Allt från omkring år 1500 f Kr.

Sörby herrgård, numera officersmässa och på vars ägor flottiljen i huvudsak





F 13

F 13

F 13

ning till slaget. Den ena kontrahenten, Ynglingaätten, härskade nämligen vid den tiden över Ringstad Kungsgård — som ligger vid norra fältgränsen.



ligger, har kända anor från 1200-talet. Den förste kände ägaren, Folke Algotsson, skaffade sig en fru på ett för den tiden inte ovanligt sätt. Han rövade år 1288 helt sonika bort abedissan för Vreta kloster, Ingrid Svantepolksdotter. Hon var av folkungaätten och blev så småningom farmor till riksdrotsen Bo Jonsson Grip.

Självfallet tillåter inte utrymmet här att vi fördjupar oss i ytterligare historieskrivning, men det kan vara lämpligt att avsluta med en sägen om Sörby herrgård. — Folke Algotsson dog under mystiska omständigheter. Efter detta börjar sägnen om spökerierna på Sörby. Under sekler har där en stor och reslig gestalt varit synlig, gått genom låsta dörrar, bullrat och fört oljud. Man har hört mystiska ljud och knackningar och det är inte ovanligt att ytterdörren varslar med en smäll, strax innan någon om kvällen gör sin entré.

Man kan le och rycka på axlarna åt allt detta. Men hundar som varit på mässen har ibland reagerat oroligt och rest ragg. Och det finns kamrater i flygvapnet som kan sätta sin heder i pant på att de hört dessa saker. (Lite buller... t ex...)

Einar Tibell



☆☆ I Flygvapnets historia kommer 1960-talet i hög grad att karakteriseras av att det var det årtionde då det svenska luftförsvaret utrustades med J 35 "Draken" och Stril 60. ☆ Genom att F13 haft i uppdrag att taktiskt utprova de nya jaktflygplanen och därmed även samverka med stridsledningen, har förbandet under denna period stått i centrum för utvecklingen. ☆ En krävande men stimulerande uppgift. ☆☆☆



En junikväll 1946 vände Norrköpingsborna förvånat näsorna mot skyn och undrade vad det var för ett nytt ljud över sta'n. Ett konstigt vinande ljud — och se där högt över Rådhuset kom förklaringen: tre säregna flygplan kom svepande med hög fart... utan propellrar! "Reaflyget" hade kommit till landet med F13:s och flygvapnets nya stolthet, J 28 Vampire.

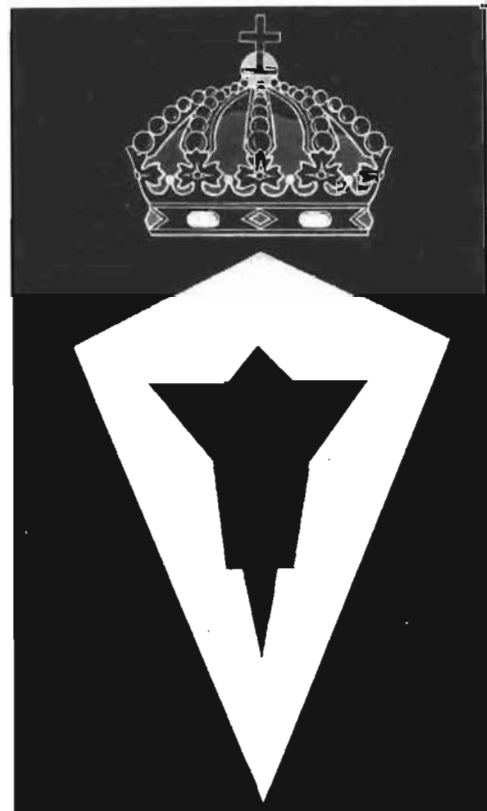
Det var flottiljchefen Lage Thunberg och löjtnanterna Oterdahl och Schnell som därmed inledde en ny epok i svensk flyghistoria. F13 blev en föregångsflottilj inom det svenska jaktflyget.

Aren gick och jetflygning blev vardagsmat. J 29 "Tunnan" kom pilvingad med svällande buk och tjänade troget i många år. Men långt vassare flygplan började snart växa fram borta på SAAB. Så äntligen — en efterlängtdag — den 8 mars 1960 landade den första 35-an på F13. Bråvalla blev DRAKEN:s stamort på jorden.

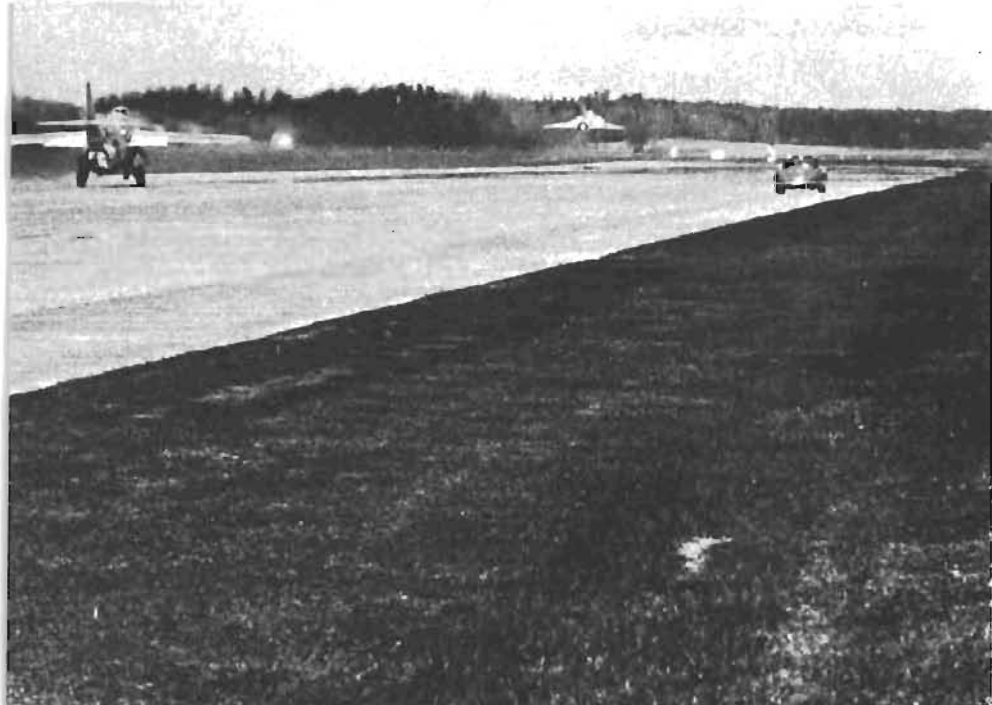
Att flyga in sig på Draken — ja det var något man sett fram emot. Inga DK-flygplan fanns till en början, så det var bara att flyga själv — eller kanske man mest "åkte med" under det första passet? Höjdvinsten vid första maxtopprollen — halvroll i överljudsfart — retardationen efter första överljudslöpan — molnflygning med hjälp av styrautomat — att spana med radar — att landa med bromsskärm — allt var nytt.

Snart instiftades **Drakorden** — för att erinra de utomstående om "deras allmänna efterblivenhet". Många glada spel har avhållits inom denna förnämliga orden. Dess namnkunnigaste medlem torde vara H K H Kronprinsen som efter övliga inträdesprov högtidligen dubbats till "Krondrake" (sedan han befunnits tillhöra ett Kungahus som Drakorden uti nåder behagat erkänna...)*

* **Drakorden** instiftades för piloter som ensam spakat 35:an. — För dem som enbart flugit "Draken" i baksits (i SK 35 "Caesar") har instiftats en annan (betydligt exklusivare) orden, betitlad **Drakvapnarorden!** Ca 50-talet journalister och sk vederlikar har under årens lopp dubbats till vapnare. För dessa trolldomsarrangemang svara pojker på F16.



Sedan den grundläggande omskolningen av såväl markpersonal som förare var avklarad, började så den taktiska utprovningen. Vid Försökscentralen (FC) underkastas ju nya flygplan en omsorgsfull utprovning. Den syftar främst till att kontrollera prestanda och funktionsduglighet i alla tänkbara avseenden, men



man får också fram en grov uppfattning om lämplig taktik. Dock finns många frågor obesvarade vid leverans till det första förbundet. För F13 blev den taktiska utprovningen en verksamhet som satte sin prägel på förbundet under större delen av 1960-talet. Under denna tid passerade J 35:ans alla jaktversioner A, B, D och F genom F13, innan de spreds ut över flygvapnet. En hård belastning på flottiljen men också en mycket stimulerande uppgift.

Vad var det då för problem som fanns att lösa innan vi kunde anses klara att verkligen utnyttja våra nya, förnämliga flygplan?

Ja, vi hade fått ett flygplan med överljudsprestanda — men hur skulle dess inneboende fartegenskaper bäst utnyttjas vid luftstrid under olika förhållanden? Vid anflygning mot anfällande bombflygplan på högsta höjd, mot lågflygande attackflygplan, mot hårt manövrerande jaktflyg — det var inte bara att dra på maxfart i alla lägen. Under många skiftande utprovningsspass har man provat sig fram till de ganska enkla regler för stridsfart som nu tillämpas.

Med de senaste versionerna kom allvädersuppträdandet. Inget helt nytt i flygvapnet, men 35-an var förstas ensitsig. Man blev både förare och radarobservatör på en gång. Taktik i mörker och moln, på olika höjder, mot manövrerande mål, mot dykande mål, mot störande mål... Ofta blev en framtagen taktik som verkat lovande inte alls så lyckad när en annan kombination av måldata och målpuppträdande provades. Det var bara att tänka om.

Hur skulle man taktiskt bäst utnyttja de olika beväpningssystem som efterhand togs fram? Hur använder man siktesradar och IR-spanare på bästa sätt? Här har diskussionens vågor ofta gått höga när det gällde att utvärdera utprovningens resultat och utforma taktiska anvisningar. Vilka anfallsriktningar är taktiskt lämpliga i olika tänkbara stridssituationer? Hur får man de olika jaktrobottyperna att bäst komma till sin rätt? Innan något så när täckande svar kunde ges på sådana frågor krävdes analys av flygprovresultat, utredningar och simuleringar, skjutprov m m i en imponerande mängd.

I vilken taktiskt enhet borde 35-an lämpligen sättas in under olika förhål-

BRÅVALLA DRAKENS STAMORT



landen? Och vid förbandsuppträdande — hur skulle man gruppera för att dels kunna samverka, dels utnyttja beväpningssystemets möjligheter? Viktiga frågor vid taktisk utprovning.

Vilken är bästa taktik vid jaktattack mht flygprestanda, stabilitetsegenskaper, siktes- och vapenfunktioner m m? Vår viktiga andrahandsuppgift fick inte glömmas bort och många raket-

- strimmor har fräst iväg mot sina mål under den taktiska utprovningen.

Hur skulle J 35 och Stril 60 samspela på taktiskt bästa sätt? De båda växte fram parallellt och en stor del av utprovningen har därför varit gemensam.

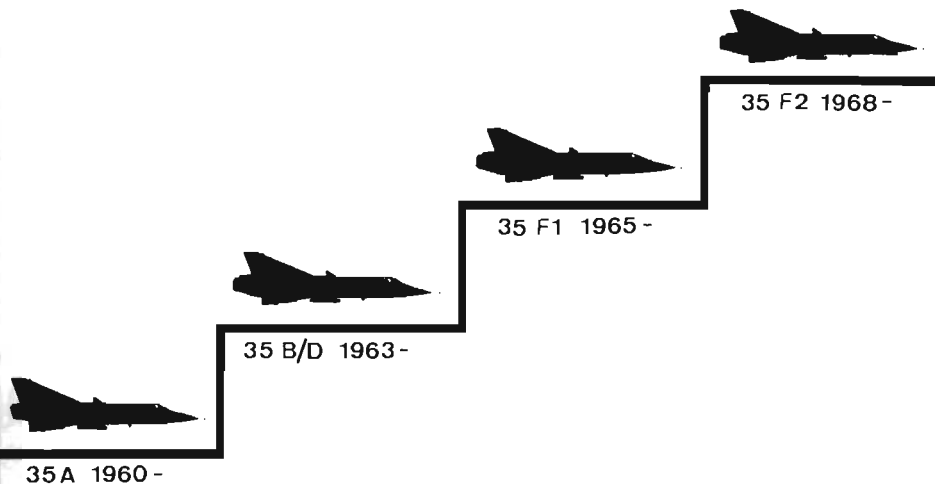
Vad blev resultaten av denna utprovningsverksamhet? Ja, låt oss rada upp några av de viktigare:

- ◆ Taktiska anvisningar — TAJ — har efterhand arbetats fram i allt modernare utgåvor och utgör en viktig grund för jaktförsvaret.
- ◆ Underlag för programmering av strilsystemets datorer härstammar till stor del från taktikutprovningen.
- ◆ Underlag för utbildningsanvisningar för såväl förare som stridsledare.
- ◆ Underlag för flygsäkerhetsbestämningar.
- ◆ Utformningen av den krigsmässiga klargöringstjänsten har till stor del vuxit fram under utprovningen.
- ◆ Förslag till modifieringar av materielen har avgetts och många förbättringar har kunnat införas. I viss utsträckning har de senare 35-versionerna kunnat påverkas redan före leverans till förband.



dard och utveckling torde grunda sig på rapporter från dessa besök.

Vilka erfarenheter har vunnits? — Det kan vara av intresse att söka summera några synpunkter nu när man fått ett visst perspektiv på det hela... och när flygplan 37 "Viggen" snart står inför motsvarande stadium.



Någon exakt statistik över denna utprovningsverksamhet föreligger inte, men under åren 1960—69 torde minst 7.000 flygpass helt eller delvis haft detta syfte. Ett tjugofemtal mer eller mindre digra rapporter har producerats. Många hundra raketer och åtskilliga jaktrobotar har skjutits (de senare i FF/FMV:s regi) och registrerfilm har utvärderats i avsevärda mängder.

Intresset för denna pionjärverksamhet har naturligt nog varit stort både inom och utom landet. Strömmen av utländska VIP-besök har varit särdeles tät vid F13 och en del av omvärldens bedömning av flygvapnets stan-

◆ Taktiken påverkas av en så stor mängd faktorer av olika slag att det gäller att göra en klok och omsorgsfull sovring, om man inte skall drunkna i mångfalden av problemställningar. Att inrikta taktikutprovningen mot de väsentliga problemen är lika viktig som själva utprovningen. Med modern simuleringsmetodik kan man få fram ett synnerligen brett teoretiskt underlag. Det gäller att sätta in flygproven där de verkligen blir matnyttiga.

◆ En stor andel av flygpassen måste ägnas åt att belysa en viss preciserad del av ett taktiskt förlopp — bästa gruppering i patrullbana vid ett visst

väder, bästa åtgärder vid motsväng av målet, hur skall attack mot markmål utföras vid molnbas x meter? Det är dock av stor vikt att man vid bedömning av provresultaten tar erforderlig hänsyn till den helhetsbild där den aktuella stridssituationen ingår. — — — Att delta i tillämpningsövningar har således visat sig vara en viktig del av utprovningen. Många gånger har vi där upplevt hur de nya metoderna blivit avslipade på ett naturligt sätt.

◆ Taktiken kan göras nästan hur sofistikerad som helst med delvarianter i ens eget uppträdande vid delvarianter i insatsförhållanden, måldata, väder m.m. Lagom är dock alltid bäst och man klarar sig ofta förvånansvärt långt med ett antal kloka tumregler.

◆ En viktig fråga är i vilken grad man skall låsa taktiken med klara bestämmelser för uppträdandet i olika lägen. En viss stadga behövs givetvis bl a för att ge erforderlig enhetlighet, men anvisningarna måste ge en tillräcklig grad av taktisk frihet. Man får inte i sitt lovvärda nit försöka binda allt. Det hör till flygaryrkets tjusning att inte alla manövrer uppe i luften går att reglera ens med en aldrig så spetsig penna...

◆ En allmän erfarenhet som besannats även under J 35-utprovningen är att ett flygplan aldrig blir riktigt färdigt. Det går hela tiden att utveckla och förbättra. Det stora problemet är förstås att bedöma vilka modifieringar



som är lönsamma. Men här bör erfarenheter från taktisk provtagning väga tungt.

◆ Till sist något om problemet mänskliga — maskin. För varje ny version har den tekniska komplexiteten ökat avsevärt. En hel del har också automatiserats via datorledning, siktesberäkningar o.d. Man trodde kanske på sina håll att jaktföraren höll på att bli en robot som bara hade att trycka på vissa knappar i en viss ordning...

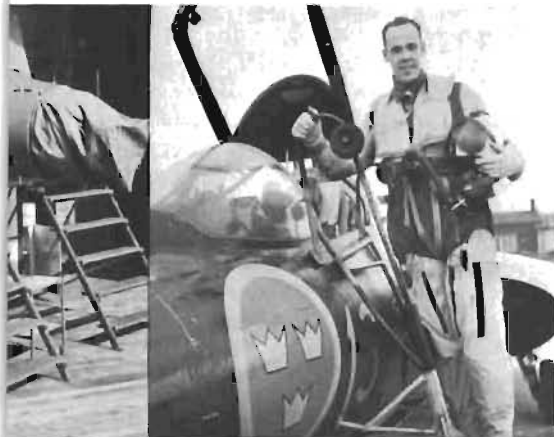
Bla under taktikutprovningen har det dock verkligen visat sig att stridsledarens och jaktförarens skicklighet fortfarande är av avgörande betydelse. Utan teknisk förståelse, snabb uppfattningsförmåga, omdöme och taktisk fantasi klarar man sig inte långt i en tillämpad stridsituation.

Den taktiska utprovningen av mera grundläggande typ är nu avslutad. Taktiken bör dock utvecklas och efterhand anpassas till nya inverkanse faktorer. Vi på F13, som haft förmånen att utföra en hel del av pionjärarbetet, tycker det är mycket glädjande när man på andra håll vill bidra till utvecklingen genom att analysera, ifrågasätta och prova. Vi eftersträvar att själva hjälpa till med denna utveckling.

Och inför nästa jaktflygplan är vi beredda...

Norberg

foto: rune rydh



★ ★ *Gotland är ett mycket populärt sommar-mål för turister. Men ön drar också till sig flygvapnets förband, som under många år bedrivit övningar av olika slag med bla Visby som flygbas. Vingmålsskjutningen över Östersjön har varit en viktig del av flygvapnets sommarutbildning och förlagts till Visby. ★ "Drakens" störande bullernivå har dock medfört att jaktförbanden inte längre baseras på Visbyfältet vid skjutningar. Men alljämt är fältet en viktig bas vid tillämpningsövningar och vid incidentberedskap.*

★ ★ ★

en utsatt sommarö

Gotlands luftförsvaret lyder under F13-sektorns administration och underenheterna på ön sorterar under F13:s detachement på Gotland, F13 G. Detta är en förhållandevis nyskapad institution. Vid 2:a VK:s början var luftbevakningens ledning med sin stab under VII Milo organiserad i Televerkets lokaler i Visby — men flyttades snart till poststationen. 1943 genomfördes nästa flyttning, denna gång till en väl försvarad beredskapskassematt i Tingstäde.

1949 övergick ansvaret för luftbevakningen till flygvapnet. Det skedde nu en genomgripande nyorganisation med krigets erfarenheter som underlag. Embryot till dagens F13 G bildades 1951. Redan året därpå startade verksamheten på allvar, främst med utbildning av luftförsvarslottor. Ön fick radarstationer, flygbastjänsten moderniserades och organisationen utvecklades. I tidigt skede leddes denna verksamhet från en hyrd lägenhet vid S:t Hansgatan i Visby. 1961 flyttade stabspersonalen ut till en ledningscentral, där man sedan stannade i åtta år. Gotland fungerade under denna tid som relativt självständig luftförsvassektor — i samarbete med främst F13-sektorn.



Bråvalla-grabbar vakar över

◆ ◆ Lokalerne var dock inte helt lämpade efter moderna miljökrav. En ny flyttning gjordes 1969. F13 G:s expeditioner ligger nu inrymda i Visby flygplats gamla terminalbyggnad, en gång (trots krigets stolta traditioner) detroniserad till korsettfabrik, men nu moderniserad av Luftfartsverket till en av flygvapnets trivsammaste expeditionbyggnader.

Personalstyrkan vid F13 G är liten, egentligen mindre än vad arbetsuppgifterna kräver, men det är inte lätt att hitta personal på fastlandet med de rätta kvalifikationerna och som vill flytta till Gotland. Kanske är man rädd för isoleringen, de kalla och hårda vintervindarna eller arbetsmängden. Men då glömmar man kanske också den avstressande miljön och Gotlands underbara sommar, som är mer än tillräcklig kompensation. Välkomna!

◆ ◆ Utvecklingen står inte still härute. Genom ständigt incidentberedskap gör vi en viktig insats i neutralitetsvakten. Den ena övningen avlöser den andra och öns luftförsvaret tillförs efterhand allt modernare komponenter. På den här ön har man alltid hållit god vakt och det fortsätter vi med här vid F13 G.

Writler

BUNGE

vår
största
lottaskola

BUNGE

ger
sommar'n
studs



☆☆ En av flygvapnets centrala skolor för frivilligutbildning av flyglottor ligger i Bunge invid Fårösund på norra Gotland. Varje år utbildas där i runt tal 500 lottor, vilket ger Bungeskolan rangen som Sveriges största lottaskola. ☆☆☆

utbildningsomgång kommer efter mid-sommar och i början av augusti slutar den tredje. Normalt följer därefter en 2—3 veckors fack- resp instruktörsutbildning av blivande lärare inom luftbevakningen.

fester och annat betyder mycket i detta sammanhang. Skolans elevnämnd (i samråd med biträdande skolchefen ur SLK) och hennes funktionärer har därvid stor frihet att själva bestämma vad man önskar i fritidsprogrammet.

Lottorna har ett flertal olika tjänstegrenar att välja bland. Den numerärt största utbildningen omfattar tjänst på luftbevakningsstation (ls) och i luftförsvarsgruppcentral (lgc) — men även förplägnad, sjukvård och stabstjänst står på utbildningsprogrammet, liksom instruktörs- och adjutantutbildning m m. Inom varje tjänstegren ges grundkurser, underbefäls- och underofficerskurser, oftast pågående samtidigt. Den avslutande tillämpningsövningen ger då goda möjligheter att samöva de olika utbildningsstadierna med varandra.

Principen för lottautbildningen är att ge en vecka allmän försvarsutbildning och en vecka befattningsutbildning, avslutad med en sista vecka tillämpad övning. För att ge variation åt programmet blandas dock detta huvudschema ganska kraftigt. För de högsta utbildningskurserna är huvudprogrammet något annorlunda.

Eftersom Bungeskolan är en internatskola, är det nödvändigt att ordna även för lottornas fritid i möjligaste mån. Utflykter till Gotlands sevärda platser, shoppingturer, bad, små grill-

De flesta eleverna är vana vid skolmiljö, men den kollektiva samlevnaden i gemensamma förlägningslokaler är de första dagarna ofta något främmande. Mycket snart kommer man dock in i kamratsamvaron och trivs bra. Lottorna.

foto denna sida: rune rydh



Verksamheten vid Bunge började i liten skala åren före 1963. Men mycket snabbt blev skolan populär och problemet har från 1963 närmast varit att kunna ta emot och förlägga alla de unga damer som vill använda tre lediga sommarveckor till lottautbildning inom försvaret.

Regelmässigt startar lottakurserna i början av juni, så att första skolomgången är klar till midsommar. Nästa



LEK & ALLVAR



kommer från hela landet till en helt ny och ovan landskapsmiljö. Därför blir Bungeveckorna gärna något av ett litet äventyr med nya och spännande upplevelser. Nya vänskapsband knyts och den hemlängtan som kanske kändes första veckan, har avresedagen bytts mot tårar (nästan förtvivlan) över att man måste skiljas igen. Den som prövat att gå en kurs på Bunge-skolan kommer gärna igen till högre utbildning, dels för att man trivs med skolan och dels för att få återse gamla vänner och lära känna nya. ■

Writler



☆☆ Det råde tät dimma den 31 mars 1966. Med knapp nöd undgick den ryska trålaren "Hogland" att kollidera med Gotland. Men då trålaren därefter stävade bort på ostlig kurs rände hon upp på ett något mindre grund — och det så ordentligt att bärgning blev omöjlig. Grundstötningen skedde på sandstensklippan Rute Mis-lauper, som vid högvatten ligger i vattenytan och väl inom det avlysta området kring Skenholmen-målet (D 123). ☆☆☆

Sedan allt värdefullt tagits bort och hämtats av ägaren, inköpte flygvapnet vraket av en bärgningsfirma för 800 kr. Trålaren har sedan dess utnyttjats som mål för raketskjutning vid större övningar. Den ligger tillräckligt långt från land för att ge stor frihet i valet av anfallsriktning och anfallsmetod.

För att målet inte skall skjutas bort från grundet har dock begränsningar

Rysk "trålare" raketmål



i vapenlasten måst sättas till övningsraketer eller enstaka stridsraketer. Målet avses i fortsättningen hållas öppet vissa perioder varje år så länge det håller sig "flytande". ■

Persson

☆☆ F13 har under årens lopp haft vissa uppmärksammade framgångar inom idrotten — speciellt kanske i skytte, och på senare år fått ett rykte som spridit sig långt utanför flygvapnets gränser. ☆☆☆

I fälttävlan- och skyttekretsar talar man med bävan om F13:s framfart på arenor och tävlingsplatser försvaret runt. Fälttävlare som kn P G Persson, flygteknikerna Arne Höög och Tryggve Johansson och fältflygaren Anders Hermansson har bla gått segrande ur lagstriden i FVM i sommarfälttävlan... fem år i följd.

Bland duktiga pistolskyttar märks 1:e verkmästaren Yngve Bosk, som bland sina meriter har SM i bankskjutning och som dessutom har deltagit i Sveriges militära landslag. På k-pist-sidan turas förvaltaren Birger Dolk, rustmästaren Paul Robertsson och flygteknikern Åke Abrahamsson om att på löpande band hemföra flygvapenmästerskap, midömästerskap och höga placeringar i SM.

Det är inte bara stampersonalen som har visat framfötterna inom idrotten. De värnpliktiga på förbandet har i hög grad bidragit till att flygvapenmästerskapstiteln i handboll (1970) och fotboll (1971) hemförts av F13. ■

Nilsson



Birger Dolk

Duktiga



Arne Höög

idrottare



Yngve Bosk

Sporrande prestations- pris

"ÅRETS BRÅVALLA FLYGARE"

Priset "Årets Bråvallaflygare" utdelades för första gången 1956 till dåvarande fältflygaren av 1:a graden **Rolf Lindqvist**. Han fick det "för sin personliga flygskicklighet som under en följd av år gjort honom svårslagen i jaktstrid. Denna färdighet i förening med god taktisk blick har givit de enheter, som letts av Lindqvist stora framgångar i luftstridsövningar. Genom sitt personliga uppträdande har Lindqvist varit ett föredöme för sina kamrater och bidragit till att skapa den

trivsel och goda anda som råder bland flottiljens fältflygare".

Det åtråvärda priset är uppsatt av Norrköpings Tidningar att utdelas till den flygförare vid Bråvalla flygflottilj, som såväl i luften som på marken visat prov på utmärkt föredöme.

Priset som består av en statyett utförd av konstnären **Elis Nordh** utdelas kalenderårsvis av en jury bestående av representanter för tidningen och flottiljen. Statyetten förvaras i flygande personalens ordersal och var och en som tilldelats priset erhåller en miniatyr av statyetten och F13:s plakett. Priset utdelas vid en ceremoni i samband med flottiljens julkaffe i stora matsalen.

Under årens lopp har följande Bråvallaflygare hedrats:

- 1956 Fältf 1. gr Rolf Lindqvist
- 1957 Lt Per-Olov Fogde
- 1958 Fältf 1. gr Stellan Olsson
- 1959 Lt Sven Enlund
- 1960 Lt Sture Hermann
- 1961 1. fältf Lennart Nordh
- 1962 Lt Max Karlberg
- 1963 1. fältf Börje Adolfsson
- 1964 1. fältf Lennart Sjöberg
- 1965 Lt Gösta Aronsson
- 1966 1. fältf Leif Kalmliden
- 1967 1. fältf Åke Bergvall
- 1968 1. fältf Bertil Andersson
- 1969 Kn Bernt-Olov Lansmark
- 1970 1. fältf Sune Malmström



foto: rune rydh

1971 års Bråvallaflygare blev kapten **Per Gunnar Persson** med följande motivering: Entusiasmerande ledarskap, taktiskt kunnande som för tjänsten framåt, gott kamratskap samt framträdande idrottsmannaskap. ■

Hemberg



foto: rune rydh

FLYGVapen-NYTT har gjort en rundfrågning bland personalen om hur man uppfattar sin arbetsplats. Uppgifterna efter namnet är befattning och anställningstid vid F13.

Namn, yrke, anställningstid	Trivs Du med F13 som arbetsplats?	Vad tycker Du är		Finns det demokrati på arbetsplatsen?
		mest positivt?	mest negativt?	
Ulla Andersson kontorsbiträde 3 år	Ja	Den fina kamratan.	Personalrum saknas.	Både ja och nej. Ganska stort medinflytande på arbetsmiljön – dock olika förmåner för manlig och kvinnlig personal.
Eva Svensson kokerska 28 år	Ja	Den trivsamma arbetsmiljön.	Ingen krontransport vid tidig arbetsstart. Speciellt önskvärt vintertid.	Är ganska väl orienterad och har tillräckliga möjligheter påverka arbetet.
Ulf Eriksson flygmontör 6 år	Ja	Kamratskapet och andan.	Specialisering av arbetsuppgifter. Tendens till tempoarbete.	Vissa steg i rätt riktning har gjorts, men mycket återstår att göra...
Allan Höög snickare 28 år	Ja	Den positiva andan hos all personal.	Brist på medel för nödvändiga reparationer och förbättringar.	Ja! Den har kommit mer och mer under senare år.
Thomas Ehne vpl flygplanmekaniker 8 mån	Ja, därför att jag arbetar under ansvar och har en meningsfull uppgift.	Trevlig stämning. Gott förhållande vpl-befäl.	Jobbet störs i vissa fall av hårt sliten materiel med mindre god funktion.	Gott medinflytande på de värnpliktigas arbetsförhållande på kompaniet. Möjlighet till medinflytande i flottiljnämnden faller oftast pga brist på medel...

★ ★ Ett av dagens slagord är "miljövård". Alla talar om det, men ganska få gör något åt det. Vid F13 har vi ända sedan flottiljen sattes upp haft förmånen att ha en man som inte pratar så mycket men utträttar desto mer. ★ ★ ★

Hans namn är Thore Österberg. Född och uppvuxen på Sörby gård vars ägor numera utgör huvuddelen av F13:s kaserneområde och flygfält. Österbergs kunskaper och känsla för området har under åren varit till stor nytta. Många kablar har räddats från grävmaskinernas huggtänder, försvunna fixpunkter och gömda dräneringsdiken och brun-

nar har återfunnits. Tillsammans med F13:s förste chef, Lage Thunberg, har han handgripligen skapat många av de nu befintliga planteringarna, bla den vackra allén.

Sedan den tiden har Thore Österberg värnat om sin miljö. I ur och skur, söndag som vardag, har han utan tanke på den egna bekvämligheten sett det som en självklar plikt att rycka in där det behövs — det kan ha gällt snöskottning av trappor, rensning av brunnar, ansning av träd och blomrätter. Allt detta har skett utan åthävor och på ett sätt som fått personalen att betrakta det som helt naturligt att flottiljområdet är välskött. Bättre uppskattning av sitt arbete kan man knappast få och det är med säkerhet också därför som Thore Österberg fått smeknamnet "Kompisen". ■

Tibell

"Kompisen" ansar miljön





Polen



**DIVERSE
BESÖK
FRÅN**



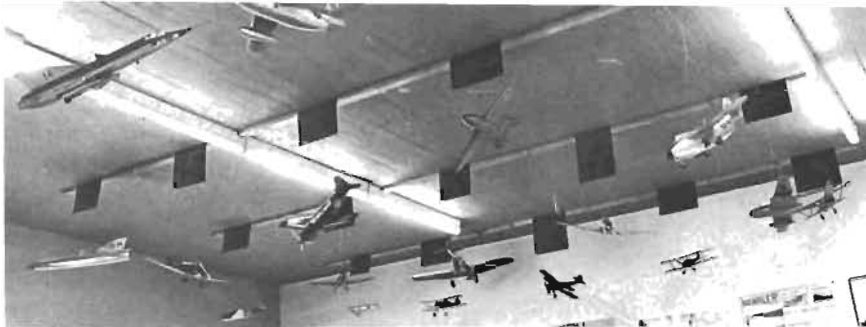
**NÄR
OCH
FJÄRRAN**



Finland



☆☆ När J 28:an kom till första divisionen på Bråvalla 1946 skulle dess tjänstbarhet prövas på många olika sätt, bl a under olika väderleksförhållanden och årstider. ☆☆☆



Modelljobb bidde jobb med modeller...

Divisionen baserades därför till olika baser. Stationsavdelningschefen, 1. verkmästaren **Sven Robach**, led av att se mekanikernas många gånger besvärliga arbete i regn och snö helt oskyddade sysselsatta med sina tillsynsarbeten.

Tanken föddes då att få till stånd något slags skydd eller tillsynstält, där mekanikerna kunde arbeta under drägligare förhållanden.

Vid divisionen fanns en furir, som var en mycket skicklig modellflygplanbyggare, **Rune Johansson**, numera yrkeslärare vid Norrköpings Yrkeskolor. Han fick uppdraget att tillverka en modell av J 28:an i skala 1:20. Kring denna tillverkades en modell av ett tillsynstält för fältbruk i samma skala.

Idén accepterades och vid CVM tillverkades ett tillsynstält i naturlig storlek. Tältet blev mycket uppskattat och följde J 28:an under hela dess tid vid flygvapnet.

Vi på första divisionen hade samtidigt fått en flygplansmodell att hänga i taket i divisionens ordersal.

tältet tillverkades. Men även om ett tillsynstält i naturlig storlek togs fram, blev detta inte accepterat såsom J 28-tältet, främst pga det nya flygplanets större höjd. Vi hade i alla fall fått ytterligare en modell av ett F 13-flygplan att hänga i ordersalens tak.

Vid denna tid tilldelades divisionen en värnpliktig, som även han var en skicklig modellbyggare, järnvägstjänstemannen **Göran Bergström**.

Med två modellbyggare vid divisionen vidtalades divisionschefen, kapten Ljung, att låta dessa båda tillverka modeller av de flygplan, som varit i tjänst vid F13. Kapten Ljung var mycket positiv och "fabrikationen" sattes igång.

För att få medel till material gjordes en insamling bland personalen. Den ena modellen efter den andra såg dagens ljus och fick sin plats i ordersalens tak.

Flottiljen förfogar nu över en modellsamling i skala 1:20, som visar vilka flygplan, som varit i

tjänst vid flottiljen allt från 40-talets P 1 och J 8 till dagen 35-Drake. Modellerna är mycket detaljrika och välgjorda och har förresten väckt uppmärksamhet utanför F13, bl a på utställningar i Stockholm och Malmö.

Att de är värdefulla förstås av att de, före överlämnandet till flottiljen i slutet av 50-talet, var försäkrade för 10.000 kr.

Mången gammal förare och mekaniker har sett modellerna och erinrat sig (när de tjänstgjorde på den ena eller andra flygplantypen) minnen, som man sett värma långt in i hjärtat.

Hela samlingen består av följande flygplantyper med flygvapnets beteckningar. Vid modellerna finns dessutom angivet data om förebilderna.

P 1 Spar-	SK 15	J 28 A
manjagaren	SK 16	J 28 C
J 8	J 11	J 29 (prototyp)
SK 11	J 22	J 29 (seriefpl)
SK 12	B 5	J 35 A
SK 14	B 17 B	J 35 F

Summa 17 modeller. ■

Robach/Hemberg

Inspirerad av framgången med J 28-tältet föddes givetvis tanken på ett liknande tält för J 29:an, när flottiljen tillfördes denna typ hösten 1951. En modell på flygplanet samt

Datorstyrd ÖKC

☆☆ På Bråvalla byggs för närvarande en ny byggnad avsedd för personal och materiel för ledning av flygtrafiken i Östergötlands och Södermanlands områden. ☆☆☆

Kontrollcentralen är avsedd att leda både den civila och militära flygtrafiken och kommer att vara i tjänst dygnet runt. Ca 30 trafikledare kommer då att erfordras.

Under de första åren från och med igångsättandet under mitten av 1973 kommer dock centralen endast att vara igång under militär flygövningstid.

Den till stor del datorstyrda centralen torde bli den mest moderna flygtrafikledningsanläggningen i Norden och bland de modernaste i Europa. ■

Hemberg

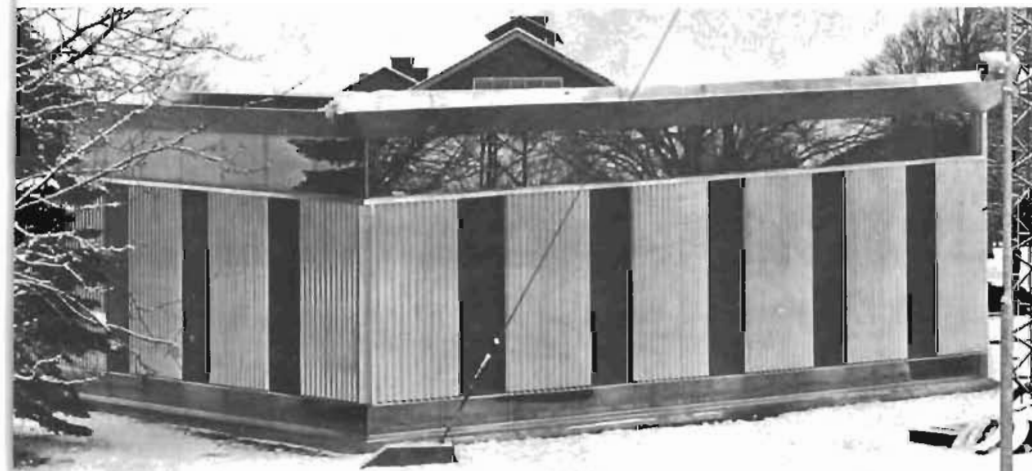


foto denna sida: rune rydh

Vid F13:s traditionella julkaffe hör det till att PV-off (personalvårdsofficeren) skall ordna artister av toppklass, men vilka artister som kommer – ja, se det skall vara en topphemlighet in i det sista. Här är en del hemliga kändisar som trissat upp Bråvalla-trivseln till toppnivå vid olika julkaffekoppstillfällen. (Foto: Rune Rydh)

Brita Berg 1966



Monica Zetterlund 1967



Lill-Babs 1966



KUL i JUL

Bråvalla Super Sonic Band 1971





foto: rune rydh

Härmed avslutar F 13 sin förbandspresentation och önskar läsekretsen glatt:



**"SLEEP TIGHT TONIGHT
YOUR AIR FORCE IS AWAKE."**

UNGDOM OCH FÖRSVAR

Ungdomen och försvaret var huvudtemat vid Folk och Försvars rikskonferens i Storlien i februari. Representanter för Centerns, Folkpartiets, Moderaternas och det Socialdemokratiska ungdomsförbundet redogjorde alla för sina inställningar i försvarsfrågan och svarade sedan på frågor från de övriga konferensdeltagarna. — En konferensdag ägnades också åt värnplikts- och personalvårdsfrågor med ungdomsförbundets representanter som utfrågare och ÖB och en rad andra företrädare för totalförsvarsmyndigheterna som svarare. — Konferensprogrammet upptog vidare föredragning och diskussion om försvarsutredningens betänkande, ett anförande om svensk säkerhetspolitik av försvarsminister Sven Andersson och estraddebatt om europeiska samarbets- och säkerhetsproblem. — Ur statsrådets tal kan följande citeras: — Neutralitetspolitiken måste — för att ge trovärdighet åt vår neutralitetsvilja — i dagens läge stödjas av ett förhållandevis starkt försvar. En isolerad svensk nedrustning skulle skapa osäkerhet om våra politiska avsikter och någon sådan nedrustning är icke aktuell. Vi fäster emellertid förhoppningar vid de senaste årens utrikes- och säkerhetspolitiska utveckling i Europa. Relationerna mellan supermakterna och deras allierade har delvis ändrat karaktär.

— 1970 års försvarsutredning har i sina förslag utgått ifrån att vi under de närmaste åren skall våga hålla tillbaka försvarsutgifterna, så att de i stort sett bibehåller nuvarande nivå. Som motiv anges både det statsfinansiella läget och den europeiska utvecklingen. Man menar att vi med en sådan politik bör kunna avvakta den säkerhetspolitiska utvecklingen i Europa och fortsätta planeringen för handlingsfrihet i olika lägen. Flera partier inom försvarsutredningen är i det närmaste eniga om detta synsätt.

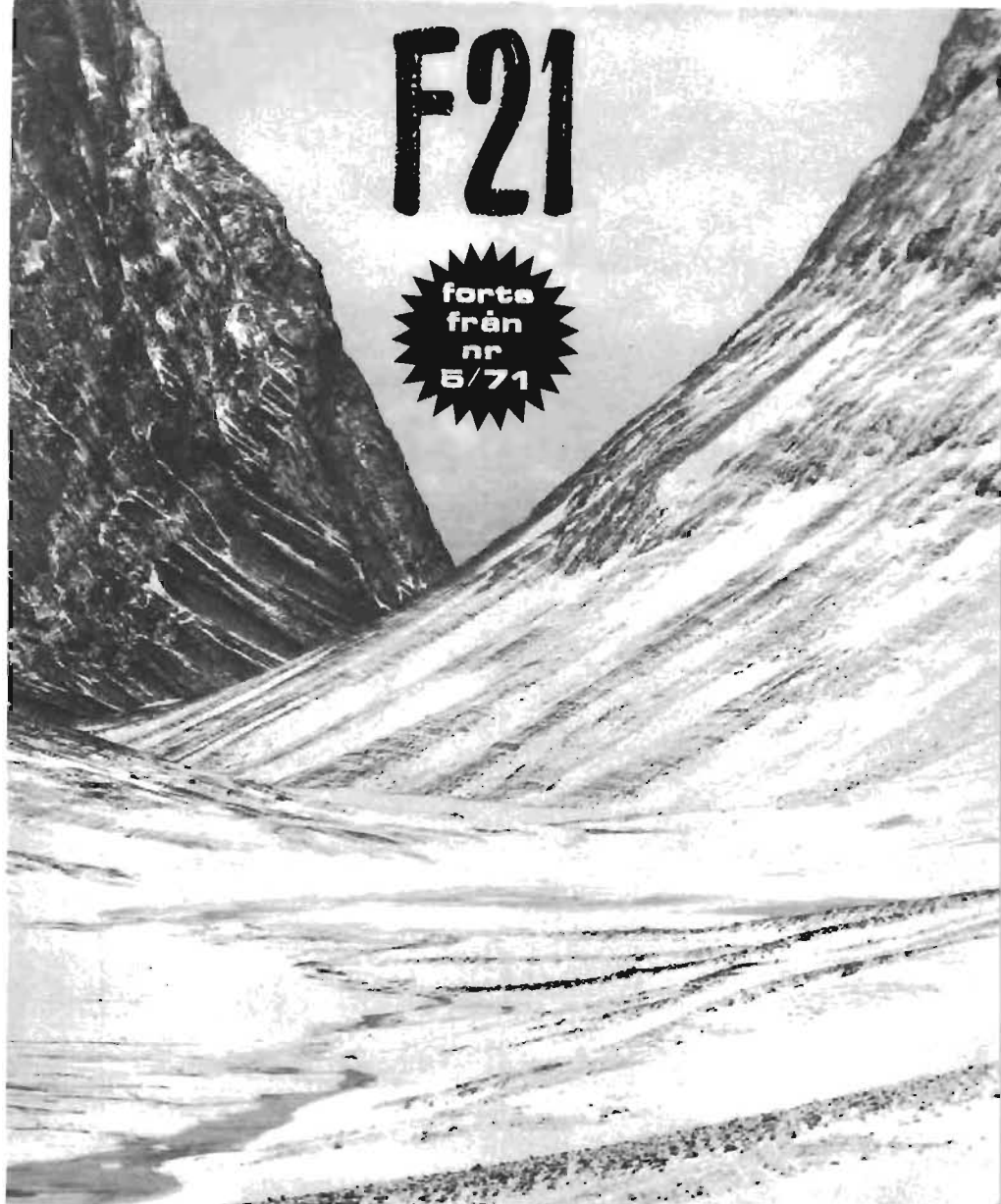
— Vid allmänna försvarsföreningens symposium erinrade jag om, att försvarsutredningen pekat på en del områden där det torde vara möjligt att **reducera målsättningen** och därmed kostnaderna. På materielområdet berörs däri främst 37-programmet. I den av ÖB kallade M1-nivån kräver detta program nära 4,5 miljarder under 5-årsperioden. Av detta avser 1,5 miljarder periodens kostnader för systemet JA 37. Försvarsutredningen har emellertid studerat alternativa leveransplaner för "Viggen." Genom **reduktioner** betr. antal, i kombination med viss senareläggning, torde det vara möjligt att minska periodens kostnader för flygplan 37 med några 100-tal miljoner kr.

— Jag har ofta ställts inför frågan om vår försvarspolitik styrs av hänsyn till industriintressen och sysselsättning. Mitt svar har alltid varit nej. Avgörande för våra beslut i försvarsfrågor är den internationella situationen och vår bedömning av framtida krigsrisiker. Industriintressena kommer in i bilden när det gäller att hävda vår neutralitetspolitik. Avgörande för våra möjligheter att föra en självständig neutralitetspolitik är att vi i stort sett kan vara oberoende vid anskaffning av försvarsmateriel. Vår försvarsindustri internationellt sett höga standard ökar trovärdigheten i vår deklarerade utrikespolitik. Det är i dessa förhållanden vårt sk militärindustriella komplex har sin förankring. Vår försvarsindustri skall således ses som ett komplement till vår försvarspolitik och inte som ett styrande element. ■

Lit' av flygsäkerhet

★★ F21 har, trots kraftigt utökad trafik både militärt och civilt (och trots otidsenligt T1-torn och utrustning) kunnat betjäna sina många abonnenter. Pressen är dock stor på flygledningspersonalen. Dels genom blandad civil och militär trafik med därav komplicerad trafikledning, dels stort antal dagliga flygplanrörelser. ★ Både den civila och militära flygverksamheten väntas öka ytterligare redan under 1972. Trafikutrymmet inom terminalområdet och på fältet är redan hårt ansträngt, varför militärbefälhavaren har begärt en utredning om främst den civila trafikutvecklingen fram till 1985.

★★★



När den reguljära luftfarten började hade SAS en tur i vardera riktningen till Stockholm per dag. Trots att prissättningen på inrikesflyget inneburit "alltför höga" resekostnader har allt fler turer måst sättas in. Idag finns 4–6 förbindelser med Stockholm beroende på veckodag. Direktgående dagliga linjer finns till Malmö över Göteborg, till Kiruna och Gällivare och till kuststäderna ned till Sundsvall.

Härtill kommer charter- och affärsflyg. Varje vecka går charterflyg till Las Palmas, Rimini eller Rumänien. Norrbottningarna söker gärna Medelhavets kontrasterande miljö till den mörka årstiden. Antalet civila flygplanrörelser har fördubblats på fem år. Från 4.113 flygplanrörelser 1965 till 8.735 år 1970. Det totala antalet civila och militära flygplanrörelser uppgick 1970 till 23.000. Den nytillkommande divisionen SK 60 bedöms komma att

medföra ytterligare 7.000 flygplanrörelser.

◆ ◆ Ett problem i trafikbilden är snöförhållandena. Det är många gånger svårt att kunna servera rena och fina banor. Men tack vare ett enastående arbete av snöröjningspersonalen och tillgång till bra snöröjningsutrustning kan Kallax hållas öppet för flygning så gott som dygnet runt året om.

Framtiden ter sig tämligen ljus. Övervakningsradarn — SRE — kommer med all säkerhet att godkännas för upprättande av separation mellan flygplan. PAR-landningsradarn har nyligen godkänts även för civilt bruk utan inskränkningar. Luftrummet (TMA) kommer att disponeras om och ytterligare en lågvägsfy med ett väntläge för ankommande flygplan i luftled Gul 11 norrifrån kommer att tillföras. — När den nya tornbyggnaden och PS-810 tas i bruk 1974, har goda möjligheter skapats att möta den ökande trafiken. ■

Li

Mångsidig stridslednings- verksamhet

Norrbottnen flygflottilj (F21) ansvarar för landets till ytan största luftförsvarssektor med materiel (tex radar- och radiostationer) som åldersmässigt omspannar flera decennier. För strilpersonalen innebär detta en synnerligen omväxlande tjänst.

Radarjaktledarna i landets östligaste luftförsvarssektor har att regelmässigt fullgöra en mycket variationsrik verksamhet. De stridsleder omväxlande alla flygslagen jakt, attack och spaning. De leder med hjälp av alla generationer av stridsledningsmateriel och omväxlande på tal och data. Detta ger mångfaldig styrka och uthållighet, men krä-



ver välövad personal för ledning med både gammal och modern materiel. Genom flygförbandens alternerande basering vid Heden och "Rajden"-verksamheten ges möjlighet till ledning av alla flygslag och kontakt med flertalet divisioner i flygvapnet. Detta ger ett rikt informationsutbyte med värdefulla erfarenheter och ett angeläget tillskott av ledningsuppdrag, vilket tar tillvara den överkapacitet för ledning som inte tas i anspråk av de två egna divisionerna.

◆◆ Övningsområdet ger inga begränsningar. "Vi trängs int". Det finns en väl inarbetad rutin av nära samarbete med flygsidan vid flottiljen. En representant för stridsledarna deltar varje vecka i flygchefens genomgång med divisionschefer, meteorologer och trafikledare, varvid även stridsledningserfarenheter diskuteras. Härutöver hålls en gång i månaden en genomgång med rrjal och jaktförare.

Endagarsövningar hålls regelbundet och övningsuppläggnings alternerar mellan stril- och flygsidan. Stridsledningsspersonalen omfattar alla befälskategorier och tekniska biträden. En Quinna, fröken Margit Paulsson, in-

gick i den första omgången av tekniska biträden som erhöll radarjaktledarutbildning — en försöksverksamhet som slagit mycket väl ut.

Ett för stridsledningsverksamheten hedrande och stimulerande intresse har Militärbefälhavaren i övre Norrland, generallöjtnant Arne Mohlin, visat genom att genomgå radarjaktledarutbildning. ■

Alf Bengtsson

● General Arne Mohlin i ledningsposition.



**Med
F21-salut
punkt och slut**



● Charterflyget ökar trafikledarnas arbetsbörda.



LOTTAKONFERENS

Den årligen återkommande utbildningskonferensen för Västmanland—Örebro—Dalarna- och Värmlands förbunds-lottachefer inom F1:s ansvarsområde genomfördes 19 januari. Programmet vid F1 omfattade en redovisning av tillgång och behov av lottor, genomförda och pågående kurser samt flottiljens behov av lottor för utbildning 1972—73 samt 1973—74. Man diskuterade sättet och samordningen av rekryteringen till lokala kurser. Vidare anmälde förbunds-lottacheferna inom vilka områden de ansåg det möjligt att rekrytera till lokala kurser. — Ett givande studiebesök vid simulatoranläggningen hann man också med. — Förbunds-lottachef Sigröd Larsén, Örebro, påpekade värdet av att kontakten med flottiljen kunde ske på detta stimulerande sätt.

Frödin

F5:s FLYGPOJKAR

Att F5 är norra Europas största flygskola är kanske bekant. Men visste ni, att det i Krigsflygskolans regi också bedrivs en omfattande flygpojksverksamhet. Vinterkurserna 71/72 samlade 130 flygintresserade nordvästskånska ungdomar, vilka varje torsdagskväll hämtades till Krigsflygskolan med buss. Rekryteringsområdet sträcker sig med ca fem mils radie från Ljung-

byhed. Vinterhalvårets kurser omfattade allmän juniorkurs, flygplanmotorlära, modellbygge, flyglära och flygplanidentifiering. De bästa eleverna i varje kurs erhöjld vid utbildningens slut en flygtur i SK 50.

Att kvaliteten på eleverna är hög vid Sveriges största flygpojksavdelning, visas främst av det stora antal Ljungbyhedsflygpojkar, som under senare år representerat FV i internationella flygpojksutbytet.

I jull följer F5 upp med en sommarkurs.

Brandmyr

DUKTIGA "MURVLAR"

Vid en enkel högtidlighet i officersmännen i december i fjol överlämnade C F17 till



redaktörerna Christer Åström, Sveriges Radio-TV i Malmö och Arne Nilsson, Blekinge Läns Tidning F17:s förtjänstplakett i silver med diplom. Flottiljen ville

därmed uttrycka sin uppskattning för — som det angavs på diplommet — "mångårig och intierad flygjournalistik". — De båda har under årens lopp i en mängd reportage belyst olika verksamhetsgrenar inom flottiljen och även deltagit i flygning såväl under skolmässiga övningar som i tillämpade attackföretag.

Peder



PEKKA ASKÖ-BADAR

Tullinge gästas fn av sex finska förare som flyger in sig på flygplan 35 B. (Det finska flygvapnet skall ju som bekant för yngre sitt flygplanstall med ett antal Drakar.) I det förberedande teoriskeket ingick även en säkmatövning med vidhängande badning i isoler-dräkt och hellkopterräddning. Övningen genomfördes utan godtagbara protester den 9 december i fjol på Askö... med en vederkvickande

vattentemperatur av +3°. De sex rosenkindade finnländarna bogserades tillsammans med tre bleknosade svenskar ut till Askövikens våta böljor. Där fick de chansen utlösa sina livbåtar och i den bitande rotorvinden från hellkoptern vänta på sin eventuella räddning. — Den kom dock... så småningom, och när de kylblöta men lyckligt leende bad(d)arna lansatts på Askö avslutades den stimulerande övningen med finsk bastu. Naturligtvis åtföljt av ytterligare bad... men då förstås bara i Adams tidlösa dräkter. Ett sunt och härdande liv... som värmer. Jo-men-visst!

Erling

FVM PÅ SKIDOR

"Ungdomen stormar fram, och det är med glädje vi ser den storma fram i skidspåret." — Ungefär så föll orden när C F1, överste Tore Persson, för den arrangerade flottiljens räkning tackade deltagarna i flygvapenmästerskapen i vinterldrott vid Klackbergsgården i Norberg. I dagarna tre, 23—25 februari, hade inte mindre än 169 kämpaglada skidans vänner tampats om titlarna i den härliga Norbergsterrängen.

Och, kanske bäst av allt efter denna genomslå vinter, vädret var gnistrande gott, med sol, lagom temp, snö och sol igen. Undra på att alla sken som Hon själv.

Och nog stormade ungdomen fram. Inte minst glädjande var att se hur ett halvdussin vpl från vissa förband slog sig fram till tätpositionerna. I vissa fall till och med ruckat på alla tips så till den milda grad att gamla favoriter satte sig på bakhasorna. Som tex i stafetten 3x10 km, där favorittynda (ja, man får betona tyngden...) F21 blev satt på plats med om än inte stor så dock klar marginal av F16:s vinnande lag... med två vitala vpl som slutvinjetter — visserligen båda fina finalister även i "civila" sammanhang.

Eller ta vinterfälttävlan. Där 25-åriga flygingenjöraspranten, Skellefteå-bördige Olof Larsson, inte bara löpte hejsjudnande utan även orlenterade med bravur och sköt med finesse. Hans slutpoäng kunde ingen hota, och hans seger i senlorklassen var så överlägsen att alla baxnade.

Men även om nu ungdomen stormar fram bör vi inte vara nöjda: bredden saknas fortfarande i rekryteringen. Betecknande nog måste junlorklassen strykas — allt enl reglerna då deltagarantalet var för litet. Vi sliter fortfarande i alldeles förfärande hög grad på ett gäng som fightades som fränast på 40- och 50-talen...

Tack F1, för fint arrangerade FVM i vinterldrott 1972. Och därmed får resultatet tala för sig själv.

Ola

FLYGFÄLTSKURS

I oktober i fjol genomfördes en veckoslutskurs för flygfältsingenjörer inom Högkvarteret, milo Ö och milo B med en förkurs på F8 och ordinarie tvådagarskurs på F1. Kursanordnande myndighet var MB Ö med flyginspektören, överste Nils Palmgren, som kurschef.

Antalet deltagande flygfältsingenjörer var på förkursen ca 25 och på tvådagarskursen ca 100. Från flygförbanden deltog fredsbaschefer, krigsplacerade basbataljonchefer, mobofficerer samt chefer för fältarbetstroppen. Den sammanlagda personalstyrkan uppgick till närmare 150 man.

Förkursens ändamål var att orientera nytillkomna flygfältsingenjörer om basförbandens organisation och verksamhet i stort samt om flygbasers uppbyggnad och viktigare anläggningar vid dessa. Förkursen leddes av major Kurt Lidbrink, milostab Ö.

Huvudtemat under tvådagarskursen var att belysa verksamheten vid ett flygfältsarbetskompani under ett mobiliseringsskede. Utbildningen skedde främst genom basvisa genomgångar. Under kursen lämnades dessutom en del orienteringar i skilda ämnen, bla om de nya bestämmelserna för rekrytering och utbildning av flygfältsingenjörer. Såväl deltagarantalet som engagemanget i aktuella frågeställningar under kursen vittnar om flygfältsingenjörernas stora intresse för sina uppgifter.

Rune Eriksson

RESULTAT — FVM 1972:

Fälttävlan, seniorer:

- | | |
|-------------------------|---------|
| 1) Olof Larsson, F8, | 91,3 p |
| 2) Birger Häll, F21, | 105,4 p |
| 3) Hans Gustafsson, F4, | 109,1 p |

Yngre oldboys:

- | | |
|-------------------------|---------|
| 1) Birger Ålgamo, F21, | 93,0 p |
| 2) Björn Magnusson, F2, | 126,5 p |
| 3) Lennart Högg, F13, | 130,2 p |

Äldre oldboys:

- | | |
|---------------------------|---------|
| 1) Birger Jonss, F16, | 119,2 p |
| 2) Bertil Frankfeldt, F7, | 134,8 p |

Veteraner:

- | | |
|---------------------------|---------|
| 1) Halvar Johansson, F18, | 169,7 p |
| 2) Karl Eriksson, F12, | 170,5 p |

Stafett 3x10 km:

- | | |
|---|---------|
| 1) F16 (Lintzen, Hemström, Roos) | 1.39,43 |
| 2) F21, lag I (Jordal, Ålgamo, Westin) | 1.40,27 |
| 3) F4, lag II (Nordlin, Molin, Nilsson) | 1.40,39 |

Skidor 15 km:

- | | |
|-----------------------|-------|
| 1) Kjell Nilsson, F4, | 55,20 |
| 2) Bertil Roos, F16, | 55,50 |
| 3) Ivar Jordal, F21, | 56,04 |

Yngre oldboys:

- | | |
|--------------------------|---------|
| 1) Nore Westin, F21, | 54,26 |
| 2) Lennart Jönsson, F12, | 55,16 |
| 3) Arne Högg, F13, | 1.00,02 |

Äldre oldboys:

- | | |
|---------------------|-------|
| 1) Georg Molin, F4, | 59,14 |
|---------------------|-------|

Veteraner:

- | | |
|----------------------|---------|
| 1) Tor Rönnlund, F1, | 1.02,40 |
|----------------------|---------|

Lagtävlan:

- | | |
|---------|-------|
| 1) F21, | 122 p |
| 2) F16, | 166 p |
| 3) F13, | 311 p |

FV-mästaren Olof Larsson.



Utlandsnytt i kort-kort

Har Viggen en chans i Holland? Nederländska flygvapnet skall ha ersatt alla F-104G fram till 1980 och behöver de nya fpl med början 1977. Mars '72 väntas en rapport med rekommendationer betr ersättningsfpl. De fyra typer som nu tävlar om beställningen är Mirage F-1, Saab Viggen, Northrop P-530 och Lockheed CL-1200.

Vad RAAF önskar av ett nytt fpl. Australiens flygvapen skall 1976-78 ersätta sina licensbyggda Mirage fpl. Man räknar med ett behov av ca 100 fpl till en kostnad på drygt US\$4,5m/st, dvs en total programkostnad på \$450m, vilket är nära dubbelt så mycket som anskaffningen av F-111 går på. RAAF väntas specificera bla terrängföljningsförmåga, luftöverlägsenhetsgenskaper, Mach 2 fart samt räckvidd och lastförmåga för långdistansuppdrag inom Australien. En viss potentiell attackförmåga eftersträvas dessutom. Med F-111-erfarenheterna i färskt minne förordas anskaffning av en typ som varit i tjänst något år någonsans. Ser man till vad som erbjuds i dag, ligger franska Mirage F-1 väl till. Framflyttas tidpunkten för fplutbytet, kan det bli fråga om en senare fpl-generation, t ex Northrop P-530 eller Lockheed Lancer, där ett samarbete kan påräknas för både utveckling och tillverkning.

Venom-affären klar 1972? Schweiz regering har beslutat skjuta fram datum för beslut om anskaffning av ersättningsfpl för Venom till mitten av 1972. Till dess skall LTV och Dassault ha genomfört vissa jämförande operativa prov i Schweiz med Corsair 2 och Milan S. Under tiden blir schweiziska flygvapnet allt ofärdigare. Faktum är, säger man, att det nya fpl:s flygegenskaper är av underordnad betydelse. Det viktigaste är att man kommer till ett beslut om anskaffning snarast möjligt, så att de omorderna Venom kan bytas ut i tid.

Sydamerikas nya fpl-köp. Venezuela har beställt 13 Mirage 3E plus 3 Mirage 3D tvåsitsigt skolfpl. Leveransbörjan medio 1973. Venezuela får därmed överljudsfpl som ersättning för sina Hawker Hunter. — — Brasilien och Argentina har också beställt Mirage 3, medan Peru och Colombia har beställt Mirage 5. Dessutom har Venezuela köpt Aérospatiale:s hkp Alouette 2 och 3.

Politiskt käbbel om Alpha-Jet. När den slutliga överenskommelsen skulle träffas mellan Frankrike och Västtyskland om utveckling och produktion av Alpha-Jet, insisterade Frankrike på att en klausul skulle införas om att fpl skall få säljas till alla länder för användning "i begränsade polisaktioner". Tyskarna ville inte gå med på detta utan menade, att fpl inte skulle få säljas till länder utanför NATO. Fransmännen hotade då med att helt dra sig ur programmet, om man inte fick sin vilja igenom.

Frankrikes flygmilitära anskaffningsplaner redovisas i landets försvarsbudget för den närmaste femårsperioden. Aktuell projekt är Jaguar och F-1; ett nytt attackfpl för 1978/80; M-53 motorn; jrb Magic och Super 530; Alpha-Jet med motorn Larzac; ny telekommunikationsutrustning och telespanningssystem; WG-13 hkp; Spanfpl Atlantic; sjörb Exocet; Super Frelon hkp och olika hkp-typer för arméns behov.

Japans flygindustri — en översikt. Allmänt: Japans flygindustri närmar sig snabbt en teknisk nivå som är fullt jämförbar med USA:s och Europas. I nästa femårsplan för det japanska försvarets utveckling avser man att

fördubbla anslagen. En rad nya fplprojekt planeras påbörjas, bl a:

FXS fpl, som skall bli likvärdigt med USAF:s F-15.

XT-3 skolfpl, som skall ersätta Fuji T-1 och Lockheed T-33.

PXL antiubåtsfpl som ersättare för Lockheed P-2J.

AEW (Airborne Early Warning), ett avancerat radarövervakningsfpl.

HX antiubåtsfpl, avsedd att ersätta Sikorsky HSS-2.

VSTOL — forskningsfpl.

Avionikutveckling: Man har nu börjat satsa på en egen utveckling. Bl a håller Fujitsu på att utveckla en centralkalkylator lämpad för PXL- och FXS-projekten.

Planerade försvarsanskaffningar: Under den närmaste femårsperioden planeras en omfattande flygmaterielanskaffning som, om den genomförs, kommer att resultera i följande styrkeförhållanden inom de olika vapenslagen: Flygvapnet: 920 fpl och hkp

Marinen: 357 fpl och hkp

Armén: 480 hkp och fpl

De faktorer som påverkar framtidsutsikterna är: landets ekonomiska styrka; USA:s ekonomiska politik; folkrepubliken Kinas expansion efter 20 års isolering. Man förutser en dämpning i upprustningstakten, vilket bla innebär att T-2-programmet beskärs (eller upphör) och att anskaffning av C-1 och F-4EJ senareläggs. USA begär, att Japan skall köpa militär utrustning från USA för \$875m under den kommande femårsperioden, och inom denna ram kommer sannolikt Northrop F-5B att anskaffas i stället för det väsentligt dyrare Inhemiska skol/jfpl T-2. — Japanska handels- och industridepartementet har anmodat japanska Försvarsstyrelsen att lägga ner utvecklingsarbetet på T-2 med hänvisning till att i stället köpa amerikanska plan. Man hade tidigare räknat med att tillverka 158 st T-2 under en femårsperiod.

Kommission granskar B-1:an. En kommission (208 pers) från USAF har under en vecka granskat B-1. Resultatet karakteriseras som "mycket positivt". En studie av bla den attrapp som färdigställdes i november resulterade i 297 förslag till konstruktionsändringar. Ena sidan på fullskaleattrappen är täckt av ett skal för att ge en bild av planet's exteriör. Den andra halvan är öppen, så att alla installationer såsom avionik-, bränsle- och hydraulsystem kan inspekteras.

Aktuella data:

Spännvidd: framåtsvept vinge 41 m
bakåtsvept vinge 23,5 m
Längd: 43 m
Höjd: (över fenan) 10 m
Max startvikt: 160-180 ton

Projektet uppgavs ligga inom tidigare uppgjorda kostnads- och tidsramar. — Mindre väsentliga delsystem väntar man med tills ett beslut om serietillverkning föreligger. Ett sådant beslut måste lämnas senast ett år efter den första flygningen i april 1974.

Totala utvecklingskostnaden fram till beslut om serietillverkning uppskattas till \$2618.3m. Tillverkning av 240 fpl beräknas kosta \$8494.3m i dagens penningvärde, dvs ett styckepris på \$35.2m. De första tre flygprov-exemplaren kommer mindre att vara prototyper utan mer överensstämma med serietillverkning. — Konstruktionsarbetet är i full gång. Vindtunnelproven har hunnit halvägs, och aerodynamikerna har övergått till detaljförbättringar. Hållfasthetsprov har börjat med viktigare konstruktionsmoment, t ex vinginfästningen. En del underleverantörer har utsetts. NAR bygger kroppen och vingarna, inkl framkantlöts, skevroder och flaps. Stjärtpartiet kommer att lämnas ut på anbud. — Motorn, General Electric F.101, utvecklas planenligt. De första bänkvprovkörningarna kom i gång i okt -71, 17 dagar tidigare än planerat.

B-1 kommer att få längre livslängd än något tidigare bipl. Det är huvudsakligen genom tillämpning av brottmekaniska kriterier och lägre materialspänningsnivåer än tidigare som man åstadkommer den längre livslängden. Till det yttre är B-1 mindre än B-52, men invidligt har den större volym både för bränsle och vapenlast. — Vingsvepningen utpekas av konstruktörerna som det mest besvärliga problemet ur strukturell synpunkt. Man studerade 35 olika vingkonfigurationer, innan den nuvarande beslöts. Bakåtsvepningen av vingarna orsakar en tyngdpunktsförskjutning motsvarande 100% av aerodynamiska medelkordan. För att kompensera för detta har man ett pumpsystem som överför bränsle från bakre till främre tankar. — Den höga marschfarten, M = 2,2, har medfört behov av luftintag med variabel geometri för att hålla nere luftintagsförlusterna vid alla farter. North American Rockwell har baserat luftintagens utformning på erfarenheter vid utveckling av B70.

Boeing 747 i militär version? Vid Boeing pågår studier i syfte att anpassa civilfpl 747 till militära krav. En särskild arbetsgrupp har fått ansvaret för utveckling och marknadsföring av 747:an i sådana roller som luftburen kommandocentral, tankfpl, trupptransportfpl, robotplattform eller som spaningsfpl.

Överkritisk vinge ger bättre manövrerbarhet. Avsevärt förbättrad manövrerbarhet hos jaktfpl syns möjlig att uppnå med den av NASA utvecklade överkritiska vingen (supercritical wing). Vindtunnelprov med en F-111A-modell tyder på att den överkritiska vingen skulle kunna medföra, att svängradien kan minskas med 450 m jämfört med konventionell vinge.

Liggande pilot? Inom US Air Force Systems Command studerar man möjligheten att konstruera ett jaktfpl i vilket piloten ligger framstupa. En fördel skulle vara, att fpl i denna position kan tåla så höga lastfaktorer som 9 g.

Radiostyrd skalmodell av F-15. NASA planerar att använda en radiostyrd modell i 3/8 skala av McDonnell Douglas F-15 för några av de mest riskfyllda proven i flygprovprogrammet. Bl a kommer stall-egenskaper att utprovas på detta sätt. I provens inledningsskede kommer modellen att släppas från en B-52 och glidflygas ner till marken.

Komposit-stabilisatorer för F-15 och F-111. Den stabilisator som McDonnell Douglas tillverkat för F-15 av bor-epoxi-kompositmaterial har vid hållfasthetsutprovningen visat sig överträffa förväntningarna. Statiskt brott inträffade vid 185% av gränslasten. Beräknat värde var 170-175%. Belastningsprovet utfördes efter genomgått utmattningsprov — De två F-111A som försetts med stabilisatorer av samma borfibermaterial skall nu flygprovas. Stabilisatorerna har en spännvidd på 4,2 m och största bredd av 2,7 m. Ett par väger 400 kg, vilket betyder att de är 22% lättare än en motsvarande aluminiumkonstruktion.

Kolfibermaterial klarar blixtnedslag bättre. General Electric har funnit, att kompositmaterial med kolfiber är betydligt motståndskraftigare mot blixtnedslag än motsvarande av borfiber. I GE:s forskningsprogram ingår även studium av borbelagda kolfiber samt av skyddande ytbehandling av kompositmaterial i allmänhet.

Helikopter med vinge. Forskningshkp Boeing 347, vilken är en utveckling av Chinook, har försetts med vingar. Dessa är försedda med enkelspaltade klaffar och har en yta på sammanlagt 32 m². Vingen, som har variabelt anfallsvinkel, kommer att programmeras under flygning så att inställningsvinkeln minskar med ökande hastighet. Vid hovring och vid en fart framåt på upp till 75 km/t kommer vingen att stå i 85° relativt kroppen. Vid högre hastigheter vrids vingen ned automatiskt till lämpligt läge för marschflygning. Klaffarna används för att avlasta rotorn i branta svängar.

I DDR, Polen och Tjeckoslovakien står idag 28 sovjetiska och 29 inhemska divisioner med totalt 855.000 man och 13.650 stridsvagnar. Man kan på kort tid förstärka med 29 divisioner från västra Sovjet. — NATO har 26 divisioner, 703.000 man och 6.600 stridsvagnar i beredskap. NATO har 2.800 stridsfpl mot WP:s 4.480. NATO har 510 jaktflygplan mot WP:s 3.400. ■



Ett levande flyg museum



☆☆ Veteranautomobilar och dito rallyn har blivit en allt mer glatt påträngande fritidsförströelse både här och där. Aldringarna kostar dock en förskräckligt massa klöver att hålla levande och vid god vigör. Men de skänker härliga tillfällen till tankeflykt och dagdrömeri, personligt efter-jobbet-engagemang samt en mysig portion status... Och då får hem, familj och penningpung finna sig att komma i andra hand. Kanske. ☆☆☆

En något yngre broder till automobilen är aeroplanet, vars levnadsålder nu går mot de sjuttio. Varför inte också rusta upp kvarlevande gamla pensionerade skönheter och... flyga dem igen?

Engelsmännen är kända för att omhulda traditioner som de av och till blandar upp med nostalgiska upptåg av ibland något kufiskt slag. Därför är det fullt naturligt att man på "Old Warden Aerodrome" (invid Biggleswade (!) i Bedfordshire) hittar ca 20-talet legendomspunna, antikvariska "knarrar" — perfekt restaurerade och underhållna samt naturligtvis i flygbart skick. Samlingen ägs av det privata "Shuttleworth Veteran Aeroplane Society" och hela Institutionen måste anses som unik i världen.

◆◆ Där finner du de mest skilda flygplantyper — en Bleriot XI (1909); en Deperdussin (1910); en Avro Triplane IX (1910), den enda byggda; en Bristol Boxkite (1910), blä beställd av den tsar-ryska armén; en Sopwith Pup (1916), blä pionjärflygplan för operationer från bådäck; en Bristol F.2b (1917), 1:a VK:s effektivaste stridsmaskin; en "Flygande loppa" (1933), ursprungli-

gen en gör-det-själv-folkvagn... som dock pga dåliga flygegenskaper förbjöds av luftfartsmyndigheterna; en Hawker Tomtit (1929), här existerande exemplar emanerar från Afghanistan; en DH 88 Comet (1934), som sedermera blev prototyp för Mosquitobombaren; samt naturligtvis en Hurricane och en Spitfire, hjältarna från Blitztiden.

Detta var några smakprov ur det levande vaxkabinettet... som alla då och då flygs av de i flygsällskapet ingående veteranpiloterna. Dessa har detta med flygning av museiföremål som hobby och avkoppling. Men en gång om året samlas veteranerna till en allmän praktföreställning, Shuttleworth Air Pageant. Då får allmänheten den eftertraktade chansen att på närmsta håll avnjuta ett luftskådespel som inte är av denna värld. — Att inträdesavgiften då tyvärr måste vara ganska saftigt tilltagen förstär man, då restaureringskostnaderna för en femårsperiod går löst på 50.000 pund.

◆◆ I Sverige har vi också en rasande grann samling historiska flygplan som på ett fascinerande sätt berättar om svensk flyghistoria och tekniskt kun-

nande. MEN vi har inga ordentliga lokaler, inget museum att förvara och förevisa dem i. Ett "plåtskjul" är allt, tyvärr. Ett levande museum är rariteterna värda — flyg är också kultur!

Vill DU stödja museitanken — stöd Svensk Flyghistorisk Förening. SFF arbetar seriöst och målmedvetet för denna sak. DITT engagemang och stöd hjälper dessa strävanden. Det kostar visserligen 40 kr/år (seniorer), men härligenom gör DU en personlig insats. DU blir medlem i en opinionsbildande församling för en kulturell riksangelägenhet. Den frivilliga insatsen är guld värd. Utan den skulle tex svenskt militärflyg knappast haft något flygplan under uppbyggnadsskedet på 1910-talet.

Förresten, vet Du att det svenska militärflyget firade sitt 60-årsjubileum i december i fjol? Och att den första militära flygningen företogs två månader senare? Om inte så läs om detta och våra svenska flygveteraner i SFF:s organ "Flyghistorisk Revy", nr 21.

◆◆ Vill DU veta mera så skriv till SFF under adressen: Box 308, 101 24 Stockholm. ■

J-Ch

På marken: Avro Tutor (1930); i luften: Avro Triplane (1910).



USA:s marinkårsflyg - ett annorlunda flygvapen



☆☆ Amerikanska marinkåren (US Marine Corps) är en i det närmaste självständig försvarsgren, men med nära anknäring till flottan. Marinkåren kan tilldelas såväl självständiga uppgifter i nära operativ samverkan med andra försvarsgrenar — då närmast arméns markstridsförband. ☆ ☆ ☆

Huvuduppgiften för amerikanska marinkårens förband i allmänhet och dess flygförband i synnerhet kan sammanfattas i ett enda ord: attack! Vad beträffar flygstyrkorna har dessa sammansatts av både konventionella attackflygplan och (för attackuppgifter)

specialutrustade helikoptrar. Helikoptrarna spelar en allt större roll, vilket inte minst erfarenheterna från Vietnam utvisar.

För att genomföra attackuppgifterna fordras inte enbart attackflygplan av skilda sorter. Stora resurser måste avdelas för skydd av de egna förbanden samt för underhåll, vilket ställer stora krav på en allsidigt sammansatt flygstyrka. Ett attackupdrag genomförs ofta i nära samverkan mellan mark- och flygförband. Markstridsstrupp lufttransporteras och landsätts huvudsakligen med helikoptrar, vilket nödvändiggör luftherravälde i stridsområdet och en nedtryckning av fiendtliga markförband. Marinkårsflyget är därför utrustat med jaktförband och med flygburna understödsförband i form av stridshelikoptrar och sk gun-ships. Transportflygbehovet tillgodoses med såväl konventionella flygplan som helikoptrar. De konventionella flygplanen är dock överlägsna i antal pga helikoptrarnas begränsade lastförmåga. Ett framgångsrikt genomförande av anfällsuppgifterna förutsätter även väl utvecklade stridsledningssystem. Sådana finns i form av bl a flygburna stridsledningssystem av olika slag.

● ● Marinkårens flygstrids-

krafter är organiserade i tre större enheter, benämnda Marine Air Wings. Beteckningen wing gäller normalt för motsvarigheten till en svensk flottalj, men torde här närmast motsvara flygeskader i storlek.

De tre eskadrarna är uppbyggda på i princip samma sätt. Samtliga innehåller fyra till fem jaktdivisioner, fyra attackdivisioner, en spaningsdivision, två tunga och tre medeltunga helikopterdivisioner. Dessutom tillkommer totalt tre divisioner transportflygplan för understödstrupp samt flygplan för direkt eldunderstöd.

● ● Sammanlagt innehåller en marinkåreskadet, MAW, (inkl räddnings- och reservflygplan m m) i genomsnitt 400 enheter, vilket ger en totalsumma för marinkårsflyget på i genomsnitt 1 200 krigsflygplan och helikoptrar.

De 14 jaktdivisionerna i marinkåren är samtliga utrustade med F-4 Phantom, beväpnade med Sparrow- och Sidewinderrobotar. I de 12 attackdivisionerna håller fn A-4 Skyhawk på att bytas ut mot A-6 Intruder. RF-8 A Crusader, som hittills betjänat de tre spaningsdivisionerna, ersätts successivt av RF-4 B Phantom.

C-130 Hercules är arbetshäst även i marinkåren, där samtliga

tre transportdivisioner är utrustade med denna flygplantyp. De helikoptrar som används är huvudsakligen av typerna CH-53 A (sex divisioner) och CH-46 A (tre divisioner). Understödsflygplanen är av typen AH-1 Cobra och finns i ett femttotal exemplar.

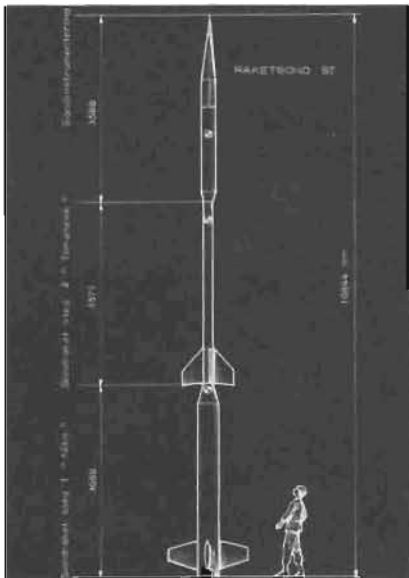
● ● Den första operativt utrustade divisionen (513) med den i USA licensbyggda brittiska vertikallandsflygplanen AV-8A Harrier sattes upp under 1971. Flygplantypen är nu föremål för förbandsmässiga prov, som syftar till att ge besked om vilka taktiska fördelar som VTOL-förmågan kan innebära för snabbare och enklare eldunderstödsoperationer och om reverseringen kan förbättra manövrerbarheten.

Harrier betraktas som ett nytt komplement till A-4 (som kvarstår som primärt attackplan), F-4 och AH-1J Cobra, som är eskorthelikopter för trupptransport. För understödsoperationer framhålls betydelsen av kort responstid. "Flygplanet måste vara på rätt ställe vid rätt tidpunkt och med rätt beväpning." Man hänvisar till erfarenheter från Vietnam, där responstiden normalt varit 20-30 min, och hoppas med Harrier kunna reducera denna till 5-10 min och senare kanske ner mot 3-4 min.

Lennart Berns



← HARRIER BLEV EN SUCCÉ



★ ★ ★ ... three, ... two, ... one, ... zero (blast off!). ★ Det här bakvända sättet att räkna förknippar du med spännande rymdraketuppskjutningar från Cape Kennedy via din TV-apparat. ★ Den som ändå tinge vara med om ett sådant skådespel "in live", har kanske både du och jag tänkt någon gång. ★ Vi svenskar har haft mycket att lära ut åt andra folk. Numera apar vi dock mest efter dem. Men vi gör det inte utan framgång... och ganska ofta med typisk svensk touche. Det där med idé med kvalité, du vet. ★ Räkna på engelska kan vi. Tom baklänges. Vi kan också skjuta upp raketer. (Medvetet eftersträvas då dock ej baklängesmomentet.) 148 "svenska" raketer har under den senaste gångna femårsperioden gästtat den övre jonostären. Sådant pysslar man med i Lappland, fyra mil öster om Kiruna. Platsen benämns ESRange. ★ Pæs paa, skott kommer: ... three, ... two, ... one, ... zero (tjosan!). ★ ★ ★

Det hände sig nämligen vid den tiden då Forskningsrådets rymdnämnd från ESRange skulle lösa den hittills största och tyngsta rymdsondern i Sveriges historia, allt ett vackert upp-båd journalister och vederlikar gavs chansen att beskåda och avnjuta svensk tekniks korta färd mot natt... firmamentet. Det var den 8 februari. Samma plats, samma räkneövning. Och klocka' ho' slog 00.33. Med midvinternattens köld som närmsta vittne sågs raketsondern ("RTG S7" var hennes namn) frejdigt lämna startrampen med sin instrumentrika noskon riktad mot de avlägsna norrskensflammorna, lämnade efter sig blott sekunders eldsprak på näthinnor och negativ. Underbart var kort... men lång dess väntan.

Detta raket/sond-skott hade förberetts länge och omsorgsfullt. Många var de uppgifter norrskensraketen (typ Nike-Tomahawk) gavs att utföra. Lika tekniskt komplicerad och krävande att utveckla som en satellit. — Själva raketen, som var av tvåstegstyp, emanerar ursprungsmässigt från USA. För utveckling och tillverkning av nyttolasterna svarade dock SAAB-SCANIA. Specifikationslämnare och projektsammanhållare har varit Rymdtekniska Gruppen.

Nå, men en sådan här lilleputt-raket (bara 10,9 m hög och 979 kg tung) måste väl också kosta pengar? Kan sådana här försök löna sig?

◆ ◆ Detta rymdsondprojekt är den hittills största svenska nationella satsningen och den har gått löst på ca fyra miljoner kronor. Av detta svarar Saab-Scania för ca 2 milj kr. — Betr lönsamheten är den odiskutabel... vetenskapligt sett i alla fall. Det finns ju inget annat sätt att nå visshet om åsyftade närrymdsgåtor än just dylika experiment. Och Sverige bör hänga med i trandansen, om än som sparv.

Projektmålet är nämligen att undersöka sambandet mellan olika sinsemellan beroende variabler som karaktäriserar materia och fält på norrskenhöjd. Norrskenets energier och effekter är av fundamental betydelse för förståelsen av plasmafysiken. (Plasma kallas den gas som finns i jonostären och består av joner och elektroner.) Förståelsen av universum finns troligen att hämta i norrskenet.

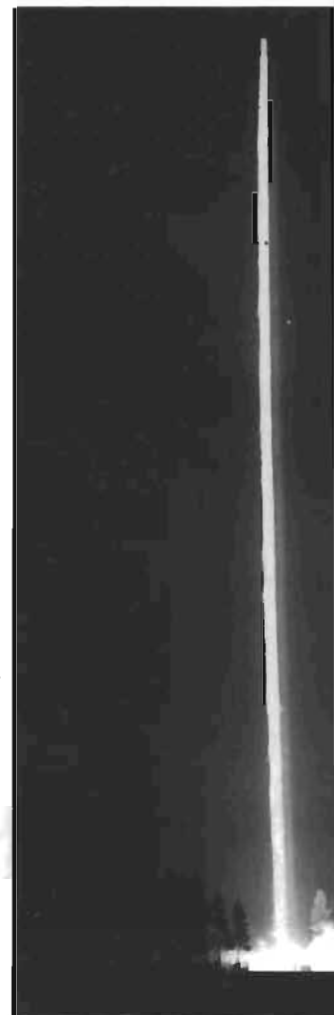
Sådan kunskap måste få kosta pengar. All vetenskaplig insikt bygger på sådana pekuniära uppoffringar. Vinsten delas aldrig ut vid insatsen. Den kommer senare och då oftast i sällskap med sk spin-off-effekter som saftig rän-

ta. Kanske tom du kommer att få reveny av februari-skottet?!

◆ ◆ Att ge sig på konststycket att tillfredsställande beskriva noskonens tekniskt tillkrånglade pinaler vore absolut en överloppsgärning. (Förhoppningsvis ger illustrationen härav åtminstone en hum om vad det rör sig om.) Så mycket vågar jag ändå sätta på pränt, att flera av experimenten i nyttolasten innehöll långa bommar, som man lät falla ut på ca 60 km höjd. Dessa bommar låg hopvikta under ett koniskt stålskal. Då raketen lämnade atmosfären delades noskonen i två halvor — skalet skalades av. Ut kom då bommarna, pga centrifugalkraften hos den roterande nyttolasten.

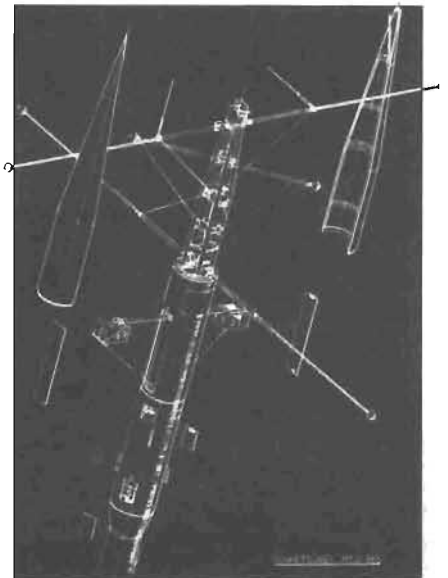


RTG S 7 i monteringshallen. SAAB:s andel i detta vetenskapliga raketprojekt uppgår till ca 2 milj kr.





ingemar thuresson
foto: jahn charleyille
reportagebild



Svenska jonosfär- forskare sonderar norrskenenets jäckande skuggor

tenskapliga del). Han sa bl.a. vid presskonferensen:

— Man har konstaterat att det är elektroner och protoner som genom att störta in i atmosfären med hög hastighet ger upphov till norrsken. Och att det är från solen som energin och flertalet partiklar kommer. Däremot svävar man ännu i ovisshet om vilka fysikaliska processer som ger upphov till dessa höga energier och de spektakulära effekterna. Utan de pusselbitarna kan man inte tygla plasmafysiken. Kunde man räta ut dessa frågetecken till utropstecken, skulle tex säkert försöken att få fram energi genom fusion också ge resultat.

— Då man på sistone upptäckte att det uppträder elektriska spänningar i den övre jonosfären och utanför — på ställen där man kanske inte väntat finna sådana (kraftlinjerna i jordens magnetfält), har vi i första hand riktat in denna sonderserie på att undersöka dessa elektriska fält. Någon gång måste svaret komma. Vi vet att vi är på rätt spår.

◆ ◆ Något som dock inte var inne på rätt spår var dessvärre själva bärraketten. Visserligen prickade den målet elegant, men hemfärden till moder jord gick käpprätt åt skogen... I fel skog. Den planerade nedslagsplatsen låg inom säkerhetsområdet ca 60 km norr om ESRange. Men se raketen var inte på det humöret den natten utan ville se sig omkring och tog därför en sväng över Kiruna stad och landade i stället 45 km väster om ESRange. Kanske var det någon av journalistkollegerna (som inte fann det mödan värt att stanna kvar till uppskjutningsögonblicket) som pillat litet med första raketstegets stjärtenor, så att raketbanan skulle bli synlig från hotellfönstret? — Tänk vad det kan röra sig i huvudet på en liten gube från flygstabens "haveriavdelning"... ★

Mikrokosmos

Den första av sju ESRO-satelliter uppsköts i USA i mars. SAAB deltar i detta spektralforskningsprojekt med 30 milj. kr.



I fullt utfällt läge var de två längsta bommarna 4 m mellan ytterändarna.

Intressenter och deltagare i experimenten är Kiruna geofysiska observatorium, Institutionen för plasmafysik vid KTH, Uppsala Jonosfärobservatorium, Astronomiska institutionen vid Lunds universitet samt The Space Science Laboratory vid University of California.

De vetenskapliga experimenten tarvade naturligtvis mätningar och observationer från zero-höjd. Sådana utfördes med hjälp av en uppsjö apparatur i "lilla Houston"/ESRange, vid Kirunas geofysiska observatorium och vid de svenska rymdforskarnas rymdbas

i Jukkasjärvi. — Knappar trycktes in och ut, mätarnålar for av och an som vindrutetorkare, ur tänkande plåtmonster ringlade enorma pappersormar med ritade zig-zag-mönster... Men spännande var det. Huva.

◆ ◆ Det historiska sondskottet ger högst sannoligt ett utmärkt vetenskapligt utbyte, eftersom alla system ombord fungerade perfekt vid passagen genom norrskenetsbältet. Återmatningsmaterialet finns bandat och är nu föremål för utvärdering.

Förhoppningsvis finns där förborgat något som kan hjälpa professor Bengt Hultqvist (chef för Kirunas geofysiska observatorium och ansvarig för försökets ve-



KVINNAN oersättlig i Sveriges

Det är min förhoppning att flygvapnets behov utav lottor skall kunna tillgodoses. De viktigaste åtgärderna därvidlag är de, som gynnar rekryteringen och minskar avgångarna. SLK eftersträvar att medverka till en kraftsamling kring dessa viktiga uppgifter. I de rapporter jag får kontinuerligt om lottakärernas verksamhet, har jag funnit, att det på sista tiden har märkts en ljusning och optimism i arbetet, vilket jag gärna vill tro skall ge resultat i värdefullt tillskott utav lottor till flygvapnet.

*Riks-
lottachefen
Louise
Ulfhielm:*

Under 1971 utbildades för flygvapnet på centrala lottaskolor 511 lottor och på hemorten 1970/71, 464 lottor. Vid repetitionsutbildning, KFÖ eller frivillig tjänstgöring har under 1970/71, 3.200 flyglottor deltagit. — — — Dessa siffror talar om många lottors intresse och engagemang, men önskemålet är att ännu fler lottor skall medverka, för att täcka behovet av välutbildade flyglottor.

Jag vet att flygvapnet ger lottorna en utomordentligt god utbildning och alltid är angelägna om att ta väl hand om dem. Jag vet också att detta uppskattas mycket av lottorna.

Med flygvapnet har SLK ett positivt och gott samarbete, jag tror mig våga påstå att samarbetet aldrig varit bättre. Och det är till stor glädje!

☆☆☆

**En LOTTA:s
uppgift
är intressant,**

försvar

★ ★ Den finska Lotta Svärd-organisationen, som uppstod under frihetskriget 1917–18, kan sägas vara ursprunget till den moderna tidens kvinnliga försvarsorganisationer i olika länder. ★ ★ ★



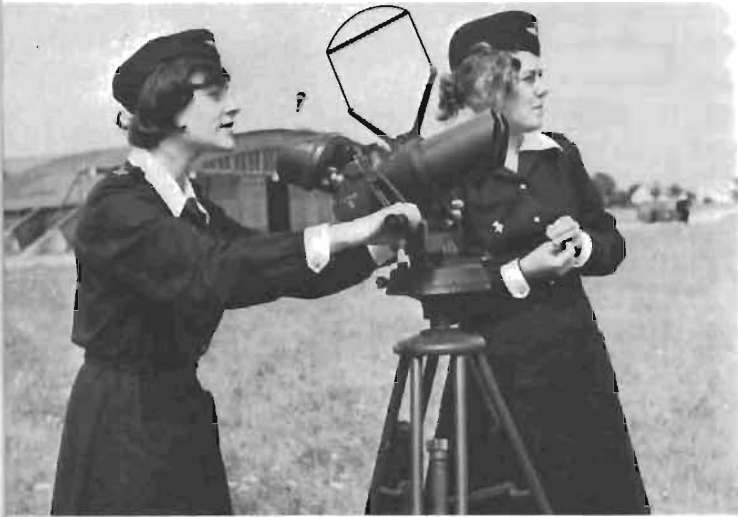
- 1924 — bildades Sveriges Landstormskvinnor, SLK. Det var en opolitisk, ideell organisation, som stödde dåvarande Landstormen med insamlingsverksamhet samt förplågnad vid kurser och övningar.
- 1930 — talet, landstormskvinnornas arbete utökades med bl a markentertjänst vid arméns fälttjänstövningar samt med social-humanitära uppgifter. Allt fler lokalavdelningar bildades och SLK fick en centralstyrelse, LK-rådet.
- 1933 — bildades den första ungdomsavdelningen.
- 1939 — landstormskvinnorna övergick till att kallas lottor. Krigsmaktens behov av frivilliga ökade. Den första marinlottakåren bildades.
- 1940 — startades samarbete med Hemvärnet. — Omfattande social-humanitär verksamhet bedrevs under hela beredskapstiden, bl a i samarbete med Röda korset och Rädda Barnen vid flyktingtransporter och läger.
- 1943 — blev SLK en självständig organisation med namnet Riksförbundet Sveriges lottakårer.
- 1945 — var medlemsantalet 110.000 efter att ha ökat under hela beredskapstiden.
- 1946 — bildades den första flyglottakåren.
- 1952 — började samverka med Civilförsvaret.
- 1955 — fastställde Kungl Maj:t nya grundstadgar.
- 1965 — blev ungdomsrörelsen självständig med namnet Sveriges unglottor.
- 1968 — inköptes lottornas kurshem Älvkarleö.
- 1968 — startades medlemstidskriften Lot-tanytt.

I dag är SLK landets största kvinnliga opolitiska organisation — 69.000 medlemmar — och omfattande svenska kvinnor från 16 år och uppåt. ■



meningsfull
... och KUL





☆☆ **En kvinna som vill bli flyglotta har många olika utbildningsvägar att välja mellan.** ☆ ☆ ☆

SLK presenterar nedan kort de olika tjänstegrenarna samt i stort vad som fordras för tjänsten.

Stabstjänst — fordringar: maskinskrivning 459 nedslag/3 mln. Skrivarbete, duplicering, expeditonsbehandling av blanketter, telefonitjänst, kassagöromål.

Förplägnadstjänst — fordringar: goda kroppskrafter. Arbete i storkök samt tillagning och utspisning av mat under fältmässiga förhållanden. Portionsberäkning, underhållstjänst.

Luftbevakningsstationstjänst — fordringar: god syn och hörsel, normalt färgsinne. Vana vid friluftsliv eller utomhusarbete. — — — Bevakning från torn av bl a flygföretag med inrapportering av dessa per telefon. Flygplanigenkänning, radiakövertvakning.

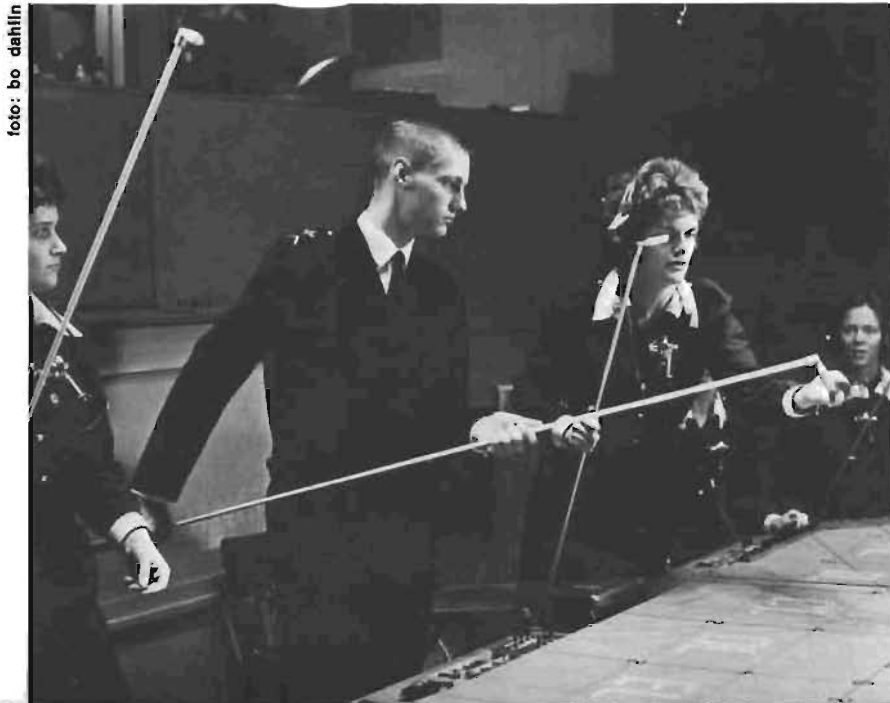
Luftförsvarsgruppcentraltjänst — ford-

ringar: god syn och hörsel, normalt färgsinne. Snabb uppfattningsförmåga. — — — Arbete i stridsledningscentral med mottagning av rapporter från luftbevakning, sammanställning av dessa på kartor och tabläer — sk plotting — samt vidareberapportering.

Luftförsvarscentraltjänst — fordringar: god syn och hörsel, normalt färgsinne. Snabb uppfattningsförmåga. — — — Arbete i stridsledningscentral med markerling av flygverksamhet på kartor, rapportering samt sändning av luftförsvorsorientering — luför — på radio.

Rapportcentraltjänst — fordringar: god syn och hörsel, normalt färgsinne. Snabb uppfattningsförmåga. — — — Uppföljning av tillgång på materiel.

Sambandstjänst — A) Signalstationstjänst — fordringar: god hörsel. Maskinskrivning 300 nedslag/3 min. — — — Arbete som telefonist i sambandscentral. Sändning och mottagning av meddelanden på telefon





och fjärrskrift samt betjäning av telefonväxel.

B) Signalskyddstjänst — fordringar: god hörsel. Maskinskrivning 300 nedslag/3 min. — — — Expeditionsarbete med omvandling av text i signalmedeländen för att skydda innehållet från att bli känt av obehöriga.

Sjukvårdstjänst — fordringar: goda kroppskrafter. — — — Arbete som sjukvårdare.

Underrättelsetjänst — fordringar: maskinskrivning 450 nedslag/3 min. — — — Expeditionsbehandling av inkommande rapporter, sammanställning och vidarebefordran av dessa. Lägesmarkering på kartor och tablåer.

Vidareutbildning

Adjutanttjänst — fordringar: högsta kurs inom tjänstegren samt erfarenhet från frivillig militär tjänstgöring. — — — Upp-

gift att biträda i frågor rörande förläggning, inre tjänst och åtgärder vid sjukdom och olycksfall under kvinnlig frivillig personals tjänstgöring. I fredstid möjlighet att tjänstgöra på lottaskola som förlägningschef eller biträdande skoladjutant.

Instruktörstjänst — fordringar: högsta kurs inom tjänstegren med erforderliga betyg. Efter avslutad godkänd underofficerskurs 2 — praktisk tjänstgöring — arbete som instruktör vid tjänstegrensutbildning. Efter väl vitsordad praktik som instruktör möjlighet att tjänstgöra vid lottaskola som biträdande skolchef.

Personalvårdstjänst — fordringar: genomgången tjänstegrensutbildning, civila yrkesmeriter (akademisk examen, lärarutbildad el examen från socialinstitut. Alder lägst 21 år. Allmänt personalvårdande verksamhet, socialtjänst, självvård, bildnings- och förströelseverksamhet vid ett krigsförband. ■

Detta sysslar en LOTTA med



Om ej annat anges, foto: rune rydh





Om ej annat anges, foto: rune rydh



☆☆ "Berätta hur du tycker det är att vara flyglotta", bad mig FLYGvapen-NYTT:s redaktör. Ja, det vore rätt så enkelt att svara med ett populärt uttryck: "Toppen!" Men riktigt så enkelt och onyanserat var det nog inte tänkt. ☆☆☆

I dag upplever jag min plats i flyglottornas led, som ett engagemang i totalförsvaret. Att vara lotta är att frivilligt utföra ett arbete som vunnit största respekt. Men det skall villigt erkännas att den inställningen hade jag inte, då jag som 17-åring blev lotta. Det var en slump jag blev medlem i en lottakår.

På den tiden tillhörde alla lottor armén. 1946 flyttades en del lottor över till flygvapnet och jag hörde till dessa pga den utbildning jag fått. Mitt intresse var inte särskilt stort. Men så kom slumpen in i bilden igen. Familjen hade flyttat och jag meddelade adressändring. Dagen därpå blev jag uppringd från flottiljen och fick veta, att ville jag vara kvar som flyglotta måste jag gå en kurs. "I morgon börjar en kurs

— välkommen!" sa rösten. Förvisso blev jag överrumplad men infann mig till kursstarten. Det gjorde jag rätt!! Vi var ett 20-tal elever. Under kursens gång vaknade mitt intresse — mycket beroende på kurskamraterna... men inte minst läraren. Han hade en underbar förmåga att sporra oss att göra vårt bästa.

Ja, sedan dess har jag gått många kurser och är i dag instruktör i Lgc-tjänst. Jag har gått både kvälls- och lägerkurser. Båda formerna är lika trevliga. Vilken form man väljer är väl mera en fråga om hur man disponerar sin tid — då det går att välja.

● ● Kurserna är nu inte det som gör arbetet som flyglotta till vad det är. Det är först och främst då man deltar i övningarna, som man så s får "luft under vingarna". Då sätts man på prov — ställs inför verkligheten. Det gäller att omsätta kunskaperna: att tänka och handla. Jag måste koncentrera mina sinnen på skilda uppgifter. Jag ska följa läget i stort, jag ska uppfatta meddelanden och rapporter, jag ska markera och sända vidare. Jag ska fungera utan en lärares hjälpande hand eller överinseende. Allt detta klarar jag inte genom att arbeta som ensamma vargen. Det är ett lagarbete, där alla måste skärpa sig och göra sitt bästa. Bit för bit fogas uppgifterna samman till en helhet, som utgör underlag för de olika militära och civila myndigheternas agerande.

En övning innebär också att jag kommer i kontakt med flygvapnets övriga personal. Det är nya röster som svarar, tar emot eller sänder rapporter och ger order. I arbetsrummet möter jag nya ansikten. Jag upplever mig själv plötsligt som mycket liten — den lilla kuggen i det stora maskineriet (... och jag som skulle vara så betydelsefull!). Efter ett tag har jag hämtat mig och upptäcker att min nyss så ringa funktion har sin betydelse. Befattningen jag uppehåller är viktigt i sammanhanget. Så fortlöper övningen och jag känner mig helt införlivad i spelets gång. Jag är med i ett team som fungerar. Alla





foto: owe gellemark



— såväl lottor som den övriga personalen — är måna om att det ska bli en lyckad övning. Det känns tryggt och riktigt. Arbetet kan vara krävande men också fascinerande. Visst kan här liksom var helst annorstädes uppstå situationer med irriterande moment. Annars vore det för underligt. Men problem är till för att lösas.

● ● Det inträffar då och då under övning att man upptäcker att det vi lärt på kursen inte riktigt stämmer med verkligheten. Får det vara så? Nja — men då tvingas jag att med mina kunskaper som grund visa att klarar jag av uppgiften under det förhållande som för tillfället råder. De teoretiska kunskaperna har omsatts i praktik.

Då övningen avslöses och ledningen har fog för att tacka för väl genomförda uppgifter och konstaterar att "allt gått i lås" finns det anledning vara stolt över att personalen till stor del består av flyglottor. Ibland kan det förstås vara nödvändigt med kritik och då tål vi flyglottor även det. Det känns riktigt med kritik om den är befogad.

Dagens flygplan flyger fort — morgondagens fortare. Rapporteringssystemet för en ständig kamp med hastigheten. De tekniska hjälpmedlen blir effektivare och effektivare. I och med att flygvapnet nu inför ett elektroniskt system för rapportering följer automatiskt att flyglottorna måste kompletteringsutbildas. Det ställer större krav på mig som flyglotta.

● ● Egentligen är det en fantastisk tid jag upplevt som flyglotta. Jag tror knapp att jag under mitt allra första år som lotta var med om att för hand fylla i en blankett vid rapport från ett luftbevakningstorn. Det låter än otroligare när jag tänker på, att inom en snar framtid trycker jag bara på en knapp. Informationen når mottagaren inom någon del av en sekund! Detta att jag som flyglotta alltid måste "hänga med" i utvecklingen gör att arbetet inom flygvapnet blir intressant och roligt. Det krävs något av mig.

Aldrig någonsin har jag ånrat att jag blev flyglotta — om ock av en slump!

Ja, detta var litet om hur jag upplever att vara flyglotta. Jag tror att samtliga flyglottor, vilken tjänstegren de än tillhör, är ense med mig. Det är stimulerande att som frivillig veta att man med sitt intresse och sin insats kan fylla en uppgift inom flygvapnet och totalförsvaret — att känna att man är uppskattad och efterlängtd. ■



Solweig Söderlund
F16/Danderyds lottakår

**"Det
lotteriet
ångrar
jag
aldrig"**



★ ★ Hur är det att vara på en lägerkurs för lottor, undrar kanske någon? Hur bor man? Är det lektioner hela dagen? Hur ordnas fritiden? ★ De flesta lägren ligger vid kusten. Avsikten är att kombinera utbildningen med vad en sommarferie kan ge av sol, bad och friluftsliv. ★ ★ ★



Om ej annat anges, foto: rune rydh



LOTTANS sommarlägerliv

Största antalet av flygvapnets lägerkurser är förlagda till Bunge på norra Gotland, ca timmens bussfärd från Visby. Bungaläget ligger inte långt från Bunge museum och landsvägen mellan Visby och Fårön. Trakten är sommartid ett omtyckt turistmål med många sevärdheter och vacker natur. Här avlöser kurserna varandra så gott som hela sommaren.

Successivt har chefen för flygvapnet låtit modernisera och utbygga läget med nya moderna lektionssalar och moderniserade förläggningar. I de flyghangarer som finns på läget inryms numera bl a expeditionsoch lektionslokaler.

◆ Flygvapnet har även lägerkurser vid flygflottiljen F11 nära Nyköping, där lottor utbildas i underrättelsetjänst.

◆ Vid Halmstad F14 utbildas flygflottor i sambandstjänst och i Göteborg sker utbildning i luftförsvarscentraltjänst, Stril/50.



foto: owe gellermark

Er kurs



LÄNGTAN med flygvapnet

Mellan lektionerna blir det tid till avkoppling och "snack". Det är många nya intryck och upplevelser som skall diskuteras eller så samlas man för en kaffepaus.

De teoretiska lektionerna omväxlar med praktiska och när kursmaterial och väder tillåter hålls lektionerna utomhus.

◆ ◆ En lägerkurs innebär inte bara lektioner och övningar. På fritiden ordnas allt möjligt trevligt. Tillfälle till bad ges varje dag. De flesta lägren har goda badmöjligheter. Utflykter ordnas till traktens sevärdheter.

Under senare delen av lägerkursen följer en rad övningar och slutprov, då man arbetar i avlösningar. Övningarna görs så realistiska som möjligt.

Sista kvällen är det "muckskiva" med gemensam middag. Då skändas funktionärer och instruktörer helt vänkskapligt i bl a glada nidvisor. Sorgen över det förestående avskedet är allmän och uppriktlig. ■



foto: owe gellermark



foto: SF-Journalen



Insändare från FV-Nytt:s läsekrets



Om ej annat anges, foto: rune rydh

Fråga 1:

Varför inte höja lottans kvalité . . . och göra rekryteringen festligare?

Kvantitetsbehovet finns angivet i P-tabeller. Kanske är P-tabellbehovet för stort eller för litet i förhållande till totala antalet befattningar i krigsorganisationen. Men detta kan inte avgöras utan omfattande befattningsanalyser. Utgår vi från att dagens P-tabellbehov är riktigt, betyder en minskning i kvantiteten att totaleffekten nedgår. Ett förhållande som inte kan kompenseras med kvalitet. Nedgår kvalitén är förhållandet detsamma — ett uppfyllt kvantitetskrav är icke kompensation nog. Av detta resonemang följer att kvantitet—kvalitet bör hållas isär vad gäller frivilligförsvaret. Det råder ingen inbördes relation mellan begreppen, vilka alltså bör diskuteras var för sig.

1) Avgörande för att kvantitetskravet skall kunna uppfyllas,

är att rekryteringen fungerar på ett lämpligt sätt. Det gör den enl mitt förmenande inte i dag. Det räcker inte med att hejda flickor utanför snabbköpsbutiker. Och det går inte i dagens Sverige att värva proselyter med blå-gula annonskampanjer. Jag talar nu om lottarekrytering och jag är medveten om det belopp som varje år ställs till förbundens rekryteringslottors förfogande. För att rekryteringen skall ge resultat måste man tänka om radikalt och gå in för moderna kampanjer, marknadsföra sig själva på ett helt annat sätt — om man skall hävda sig i konkurrensen med det ofantliga utbud av fritidsaktiviteter som offereras idag (TV, vuxenutbildning, bingo etc).

Annonseringen måste läggas upp på ett helt annat sätt än tidigare — i stället för rak in-

formation skall man spela på subjektiva känslor och värderingar och gärna unna sig en smula humor. I stil med följande: bild på långhårig soldat med mössan käckt på svaj och texten "Jag får inte bli lotta för jag är en kille" eller flyglottan som sitter grensle över en "Drake" och svingar sin mössa på cowboymanér. Och varför inte byta ut frodiga och moderliga rekryteringslottor mot flygflottljens stiligaste löjtnant under värningskampanjerna i flickskolorna? En ytterligare metod att stimulera rekryteringen tror jag kan vara att införa värningspremier. Kanske kostar detta mera pengar, men går inte statsmakterna med på det? Har man försökt med hänvisning till argument att frivilligförsvaret är ett av utrikesministerns säkraste triumfkort när det gäller att övertyga om Sveriges avsikter och försvarsvilja?

2) Kunskapskvalitet är av största betydelse. Mot bakgrund av de viktiga befattningar som lottorna bekläder behöver detta inte diskuteras. Därför måste stora ansträngningar koncentreras på att öka kunskaperna. De är idag undermåliga på många, ja de flesta håll. Det ligger tyvärr stor sanning i att viljan finns . . . men att förmågan saknas.

Kvalitet är dock inte enbart goda kunskaper. Den psykiska och fysiska kvalitén är ej av mindre betydelse. Förmågan att stå emot, att klara påfrestningar. Nu kan det hända att lottor som vid självklar och nödvändig ordergivning känner sig förfördelade (hamnar på en plats i lge de inte gillar, inte får kaffe på invand tid etc) och lämnar lokalen med ett "nu struntar jag i det här". Det förekommer oftare än man tror. Lottorna, och övrig frivilligpersonal med för den delen, måste i sin utbildning fostras att lyda order på samma sätt som en soldat. Jag tror nog att lite hårdare tag (naturligtvis med psykologisk riktig touche) även kan vara rekryteringsbefrämjande.

Inom ramen för kårverksamheten kan kvalltethöjande utbildning ske genom föredrag och utbildning på kåraftnar. När det gäller fackutbildningen bör lottaorganisationerna få mera att säga till om vid val av lärare, uppläggning av utbildningen etc. Tyvärr är nog många av förbandens lottainstruktörer av idag inte av den kaliber som erfordras.

Slutsats: Bort med korvar och julbasarer och satsa i stället på förbättrad rekrytering och ett höjande av lottornas kvalitet. ■

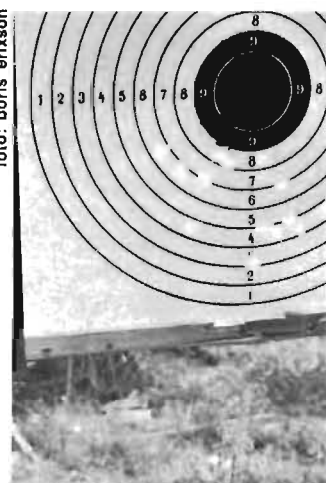
Lennart Berns

foto: owe gellermark



◀ DÅ

foto: boris erixson





Två aktuella lotta- frågor



Svar 1: **Rekrytering & information är visst nutidsenliga . . . och basarerna ett "must"**

SLK har huvudansvaret för informations- och rekryteringsverksamheten, som det står i SLK:s stadgar. — De militära myndigheterna har i många år samarbetat med SLK både centralt, regionalt, lokalt och biträder organisationen vid rekrytering.

Rekrytering och information utförs enl moderna idéer och senaste metoder. — Värningspremier har utdelats i olika omgångar till lottaförbund och lottakårer under flera år. — "Utrikesministerns säkraste triumfkort"! Är det inte blå/gult?

Varför känner sig lottor förfördelade? Det kan bero på att ingen information har givits till dem från militär myndighet! Lottan som inte fått veta, varför hon sitter vid en fjärrskriftsapparat i stället för i sambandstjänst/växel, som hon är utbildad till.

Lyda order! Order ligger i utbildningssystemet och är fastställt av militär myndighet. — Vad betr lottainstruktörer . . . så skall uttag av instruktör ske i samråd mellan SLK och militär myndighet.

Kvalitetshöjande utbildning inom kärverksamheten. SLK:s interna utbildning har under det senaste året helt omarbetats. Utbildningen har gjorts attraktivare och efter mottot: "så mycket som möjligt åt så många som möjligt". Varje medlem har möjlighet att genom lottakåren få en "introduktionskurs" och sedan delta i "temakurser" av olika slag.

"Bort med korb och julbasarer . . ." Visst vore det önskvärt att lottakåren inte behövde syssla med insamlingsverksamhet. Den verksamheten är dock nödvändig! SLK är tacksam för att det finns lottor, som har tid att ägna sig åt den detaljen. Deras verksamhet gör det ekonomiskt möjligt att utbilda bl a rekryteringslottor och driva rekryteringsverksamhet och att överhuvudtaget överleva. ■

SLK kansli

Fråga 2: **Är kursbeteckningarna odemokratiska?**

Inom lottorna finns sk facktecken som anger dels vilken tjänstegren man tillhör och dels vilka kurser man gått. Första kursen en "pinne", andra två osv. Dessa facktecken, som häktas på jackans ärm, bärs vid kårmöten m m, men inte när man är i tjänst under övningar! Då skall de vara avlägsnade. Varför då? De tjänar ju utmärkt som "gradbeteckningar" och man skulle slippa att vid upprop inför bemanningen av platser (i exempelvis en luftförsvarenscentral) ständigt utsättas för frågorna "vilken tjänstegren tillhör

Du?" och "vilken utbildning har Du?". Jag har hört sägas att bärandet av dessa insignier under övningar och spel skulle vara "odemokratiskt" — förutom skälet ovan att det här inte är frågan om gradbeteckningar i vedertagen bemärkelse och att de därför inte får bäras under tjänsteutövning. Men är i så fall kåraftnarna mindre "demokratiska"? Nej, låt oss alltid få bära våra facktecken, det skulle underlätta för våra chefer i centralen och bespara oss dessa ständiga frågor. ■

Miss Lisa

Svar 2: **Väntar på utrednings svar**

Först ett förtydligande. Kurs- och gradbeteckningar är inte samma sak. Inom SLK finns i fredstid inga gradbeteckningar. — Frågan om kursbeteckningars bärande under övningar och spel, är ingen ny frågeställning. Den har diskuterats i många år. Varför man inte har slutfört frågan, beror på att man väntar på vad utredningen om lottors konstituering i fred kommer att framlägga. — Dessa två frågor är inte bortglömda av SLK. ■

SLK kansli

NU ▶



foto: owe gellermark



F V R F



FLYGVAPENFORENINGARNAS
RIKSFÖRBUND

FRIVILLIGA FÖRSVARET *billigt för staten*

Det frivilliga försvaret i vårt land – i form av befälsutbildning etc – är av en sådan omfattning och utgör ett sådant styrkekomplement att vi torde stå i särklass i detta hänseende vid en internationell jämförelse. Nyttan för Sveriges försvar är obestridlig och betydande. Ett mycket stort antal värnpliktigt befäl håller sig ständigt väl övade, följer med i den tekniska utvecklingen och kan därför snabbt vara försvarsberedda.

Det frivilliga försvaret är billigt för staten. Den frivilliga personalen övas och utbildas på fritid, oftast mot mycket låg ersättning. Jämfört med stampersonal blir kostnaderna mycket låga. Detta är till uppenbar nytta för svensk samhälls-ekonomi.

Försvarsupplysning är ett väsentligt och nödvändigt inslag i vårt demokratiska samhälle. Den personal som engageras i det frivilliga försvaret är positiv till och intresserad av försvaret och kan därför göra en stark insats för att sprida upplysning om försvaret. I dagens läge med på sina håll förekommande försvarsnegativism eller rent av nihilistisk inställning till samhället är detta upplysningsarbete viktigare än det varit på mycket länge.

Statsmakterna bedömer också det frivilliga försvaret som så värdefullt att betydande anslag tilldelas. För FVRF:s del kan vi tacksamt notera det förtroende som statsmakterna visat vår organisation. Sålunda har statsanslagen till FVRF under tioårsperioden 1962/63–1971/72 successivt ökat från 110.000 kronor till icke mindre än 785.000 kronor.

Antalet medlemmar i FVRF var hösten 1962 omkring 3.000. Vid halvårsskiftet 1971 uppgick antalet till nära 4.400. En stor och tacksam ökning.



Vi kan alltså konstatera att FVRF seglar för förlig vind och har fått en allt större slagkraft. Vi som haft förmånen att få vara med i arbetet under de gångna tio åren erfar stor glädje och tacksamhet över detta. Vi känner arbetsglädje och vi tror på framtiden. ☆

Olle Karleby
Förbundsordförande

Frivilligutbildningen ett väsentligt komplement

Saklig information och debatt ett krav

★ ★ *De frivilliga försvarsorganisationerna och deras dryga en miljon medlemmar är goda exponenter för en fast försvarsvilja i en tid då en högljudd minoritet pläderar för värnpliktsvägran och bojkott mot /samt infiltrering inom försvaret.* ★ ★ ★

Nödvändigheten av saklig information och debatt om försvaret, som en del av samhället, är obestridlig. Den upplysning som frivilligorganisationerna — en av vårt lands största folkrörelser — bedriver genom sina medlemmar, utgör utan tvekan en väsentlig faktor i strävandena att sprida förståelse för nödvändigheten av ett effektivt totalförsvaret. Det faktum att det här är fråga om civila människor som tagit ställning för försvaret och som genom sitt frivilliga militära engagemang bereds tillfälle att skaffa sig ett sakligt diskussionsunderlag ger goda förutsättningar för en ökad förståelse för försvaret.

Rekrytering för frivillig utbildning inom försvaret är en annan viktig punkt på frivilligorganisationernas program. Frivilligutbildningen är nämligen ett viktigt och väsentligt komplement till den ordinarie utbildningen för att öka krigsförbandens effekt och för att täcka personalbehovet inom krigsorganisationen. Det är sålunda önskvärt att den av 1960 års värnpliktsutredning bedömda användbarheten hos krigsplacerad personal efter utbildning i det obligatoriska värnpliktsystemet — godtagbar — höjs till "god". Det är också önskvärt att det värnpliktiga befälet får ökad utbildning, så att deras möjlighet att svara för och utbilda sina egna förband under krigsförbandsövningar förbättras. Lika önskvärt är att kvinnor deltar i försvarsverksamheten i befattningar som de är väl skickade att bestrida. — Dessa viktiga önskemål är möjliga att uppfylla genom de frivilliga försvarsorganisationernas verksamhet.

◆ ◆ Den minskning av utbildningstidens längd inom det ordinarie systemet, som man nu av ekonomiska skäl tvingas överväga kommer sannolikt att öka behovet av deltagande i frivillig militär utbildning. De frivilliga försvarsorganisationernas arbete kommer därigenom att få ökad betydelse.

Chefen för flygvapnet är väl medveten om den frivilliga försvarsverksamhetens betydelse för flygvapnet och ger den sitt stöd. Därför har frivilligdetaljer organiserats i flygstaben och vid flotttiljerna. Målsättningen för detaljernas arbete är bl a att vara kontaktorgan med de frivilliga försvarsorganisationer — Flygvapenförbundet Riksförbundet (FVRF) och Riksförbundet Sveriges Lottakörer (SLK) — som flygvapnet i första hand samverkar med.

Frivilligdetaljerna har vidare att särskilt arbeta för att den frivilliga personalen känner till sitt förbands verksamhet lika väl som man inom förbandet skall medverka till att sprida kännedom om den frivilliga försvarsverksamheten.

Det är av stor vikt att de frivilliga (som icke ständigt tjänstgör) hålls informerade och bereds tillfälle att delta i övningar, så att de känner sig som fullvärdiga medlemmar i det förband där deras insats inom flygvapnet är av väsentlig betydelse.

LOTTOR I FLYGVAPNET

Flerparten av lottorna i flygvapnet placeras

i luftförvarstjänst. Men många placeras även i förplägnadstjänst, underrättelse-tjänst, sambandstjänst och personalvårdstjänst. Lottor placeras ofta i kvalificerade befattningar. Inom alla verksamhetsområden ställs krav på snabbhet, samarbetsförmåga och initiativkraft. Särskilt för den högre utbildningen, som syftar till krigsplacering i befattningar av arbetsledande art, kräver dessutom goda ledaregenskaper. Det är därför nödvändigt att lottorna efter genomförd grundutbildning fullgör sin repletionsutbildning — i första hand som krigsförbandsövning vid det förband där de krigsplacerats.

● Behovet av att det värnpliktiga befälet deltar i frivilligutbildningen är stort. Detta beror dels på vad som tidigare sagts beträffande möjligheten att genom frivillig befälsutbildning höja utbildningsnivån och öka förmågan att utbilda och leda egna förband vid krigsförbandsövning, dels på det värdefulla i att kvalificerade och intresserade meniga får möjlighet att utbilda sig till befäl. Deras positiva inställning och goda utbildning bidrar till att krigsorganisationens effektivitet ökar. Särskilt viktiga uppgifter är att genom frivillig befälsutbildning utbilda instruktionsunderofficerare vid luftbevaknings kompanier och att genom omskolning utbilda personal i luftbevakningstjänst. — Att denna utbildning genomförs som frivillig befälsutbildning innebär en väsentlig avlastning av förbandets uppgifter i samband med krigsförbandsövning.

Inom FVRF bedrivs även utbildning av manlig ungdom. Denna utbildning syftar också till — förutom att ge en orientering om totalförsvaret som samhällsfunktion och att vara en förberedelse för värnpliktstjänstgöringen — att utveckla ledarförmåga och ha sådan kvalitet och omfattning att ungdomarna skall kunna tjänstgöra inom flygvapnets luftbevaknings- och basorganisation.

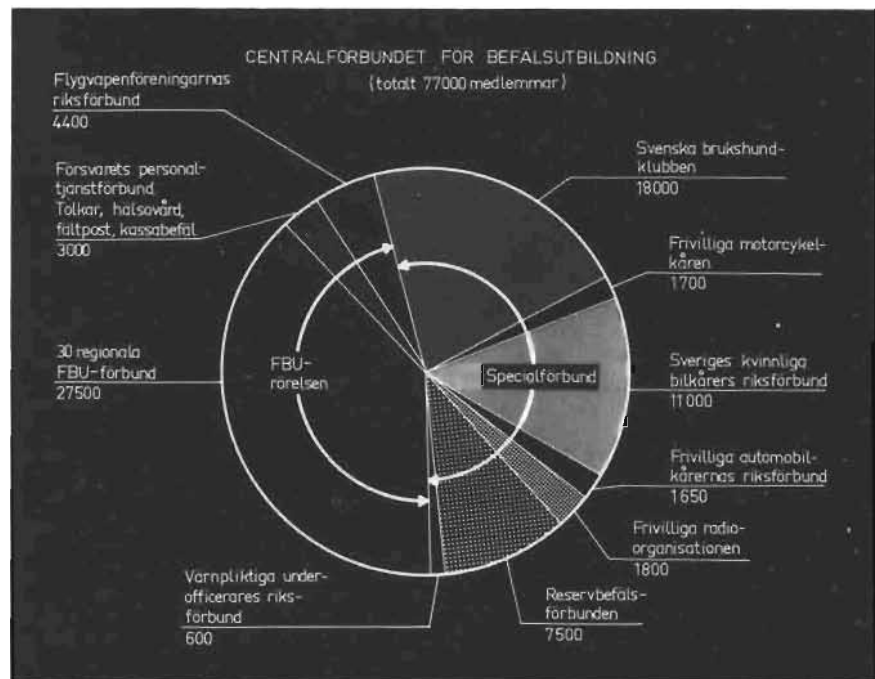
Utbildningen av såväl lottor som värnpliktiga och FVRF-ungdom syftar alltså till att öka effekten i krigsorganisationen. — Dessutom sker utbildningen av den frivilliga personalen till instruktörer, så att denna personal skall kunna delta i genomförandet av utbildningen. Det är väsentligt att i möjligaste mån bereda frivilligpersonalen tillfälle att tjänstgöra som instruktörer.

◆ ◆ Erfarenheterna hittills av den frivilligutbildade personalens insatser inom flygvapnet har varit goda. Rekryteringen har varit tillfredsställande. Det finns

all anledning att se positivt på de frivilliga försvarsorganisationernas möjligheter att även i framtiden väl hävda sig i uppgifterna att vara ett allt viktigare komplement till den obligatoriska värnpliktsutbildningen. ■



Björn Hedberg



Över en miljon frivilliga!

**CFB
FBU
FVRF
FOS** ?

Vad är nu detta? Och hur hänger det ihop? — — — Jo, **CFB** är Centralförbundet för befälsutbildning, som idag omfattar drygt 77.000 medlemmar. Förbundet bildades år 1943 genom en omorganisation av Sveriges landstormsföreningars Centralförbund, vilket i sin tur bildades år 1912. Det är alltså landstormsrörelsen som är ursprunget, och den frivilliga befälsutbildningsrörelsen av idag är en direkt efterföljare till landstormen.

CFB är nämligen huvudorganisation för frivillig befälsutbildning, **FBU**. Eftersom denna verksamhet i huvudsak omfattar värnpliktiga, räknar vi också till **FBU** vissa självständiga föreningar som fungerar över hela riket i kraft av sin specialutbildning, nämligen Befälsföreningen Militärtolkar, Frivilliga hälsovårdsbefälsföreningen, Föreningen Fältpostbefäl och Försvarets kassabefälsförening. Försvarets personaltjänstförbund har motsvarande karaktär och hör till **FBU**.

◆ ◆ I **FBU**-rörelsen ingår även **FVRF**, Flygvapenföreningarnas riksförbund. **FVRF** hör alltså till **FBU** och bedriver i mångt och mycket likartad verksamhet som de trettio regionala **FBU**-förbunden. Dessutom

bedrivs speciell utbildning som hänförs till flygvapnets område. **FBU**-förbunden replierar på försvarsområdesstaberna. Flygvapenföreningarna stödjer sig på flygflottiljerna. **FVRF** omfattar 27 föreningar — vars geografiska område ibland sammanfaller med **FBU**-förbundens, ibland inte.

Tiden torde vara mogen för en översyn av organisation och verksamhet **FBU** contra **FVRF**. Centralförbundets överstyrelse har tillsatt en rationaliseringsutredning (**RU 70**), som har avverkat etapp 1, omfattande riksstämman och annan central verksamhet. Etapp 2, omfattande regional och lokal verksamhet, påbörjades i januari 1972. "RU 70" kommer bli att behandla frågan om **FVRF**'s ställning i **FBU** och **CFB**.

FBU-rörelsen omfattar alltså 35.000 medlemmar, dvs i stort sett hälften av **CFB**'s totala medlemsantal. I **CFB** ingår i övrigt sju specialförbund, vars namn och antal medlemmar framgår av bild. Dessa specialförbund fungerar självständigt och är olika hårt bundna till **CFB**.

◆ ◆ Härutöver finns andra frivilligorganisationer. Tex Frivilliga skytterörelsen (220.000), Riksförbundet Sveriges lottakärer (73.000), Svenska röda korset (600.000), Sveriges civilförsvarsförbund (50.000) och Föreningen svenska blå stjärnan (10.000), för att nämna de största. — Hemvärnet ingår i armén och sjövärsnkåren i marinen.

Samtliga 23 frivilligorganisationer är representerade i **FOS** — Frivilligorganisationernas samarbetskommitté. Antalet medlemmar är sammanlagt över 1 miljon. — Ungefär var 8:e svensk (statistiskt sett) är alltså med i någon frivilligrörelse. Det är ett gott uttryck för den försvarsvilja, som trots allt finns i det här landet i betydande omfattning!

Björn Orward

FVRF är nu 10 år och har på denna tid vuxit till en mycket betydande organisation. Frivilliga försvarsorganisationer har dock i olika former funnits mycket länge i Sverige.

Den äldsta av våra nuvarande frivilligorganisationer bildades redan i början av 1860-talet – nämligen Frivilliga skytte-rörelsen. 1865 bildades Föreningen för frivillig vård av sjuka i fält. I början av 1900-talet organiserades Landstormsbefälskurser med frivilligt deltagande – vilket var början till FBU-rörelsen.

Under första världskriget organiserades bl.a. grundstommen till Sjövärnsskären, Blå Stjärnan och Frivilliga Automobilkåren och under mellankrigstiden tillkom ytterligare föreningar och förbund. 1940 organiserades Hemvärnet, vilket snabbt fick mycket stor omfattning. Sedan dess har ytterligare organisationer tillkommit.

I dag är det sammanlagt över en miljon medlemmar i frivilligorganisationerna... och då är inte Hemvärnet medräknat i denna siffra. En miljon medlemmar i ett land med bara dryga 8 milj. invånare! – 1/8 av Sveriges befolkning ställer frivilligt upp för försvar av rikets gränser. **Röster att lyssna och ta hänsyn till.**

FVRF som nu firar 10-års-jubiläum kan härledas ur SLBF (Sveriges Luftbevak-

ningsförbund), som bildades 1955 för att leda Luftbevakningsföreningarnas verksamhet. Luftbevakningsföreningarna började organiseras enl. av Luftbevakningsinspektionen utgivna anvisningar i början av 1955.

Före SLBF:s tillkomst fanns endast sex luftbevakningsföreningar och de saknade gemensamma riktlinjer för sin verksamhet. De var närmast att betrakta som kamratföreningar – även om de i många fall utförde ett gott arbete för flygvapnet. Utvecklingen gick dock framåt – även om det i vissa fall gick långsamt och med viss svårighet.

Så är vi framme vid en viktig milstolpe i utvecklingen – "Uppsala Möte" den 23 mars 1962. Då bildades FVRF. Bland de drivande krafterna vid detta möte var bl.a. nuvarande hedersledamöterna i FVRF generalmajor KJA Silfverberg och överste H Svenow. Antalet medlemmar var vid detta års utgång ca 2.900. 1962 tilldelade också Kungl. Maj:ts riksförbundet 110.000 kr. Tidigare hade förbundet inte disponerat några medel av större betydelse. – Och därmed var FVRF:s verksamhet igång. Utvecklingen har gått stegvis uppåt. Just nu är FVRF på väg uppåt snabbare än någonsin tidigare. – Världen idag visar på betydelsen av ett starkt svenskt försvar... och svensken inser det allt mer och mer. ■

**Var åttonde
svensk
tränar
frivilligförsvar**

UTTRYCK FÖR FÖRSVARSVILJA



**Röster
att lyssna
och
ta hänsyn till**



Titt på



foto denna sida: tor måvstrand

KÖPINGSVIK



★ ★ Köpingsvikslägrret är sedan några år förstahandsläger för FVRF. Det ligger i Köpingsvik, den största badorten på Öland – 3 km från Borgholm och 30 km från Färjestaden. ★ Fritiden erbjuder stora möjligheter till fina bad – lägrret har egen barnvänlig badstrand – till strövtåg på det särpräglade alvaret och till besök vid flera av landets intressantaste kulturminnesmärken – Borgholms slottsruin, fornborgarna Gråborg och Ismanstorsborg. ★ Öland är känt för att vara ett av Sveriges soligaste sommarlandskap och naturen är säregen: Stora Alvaret i söder – en landskaps- typ, som Öland är ensamt om i hela Europa – Byrum raukstrand och Neptuni åkrar i norr och väster, Bödabuktens milslånga sandplage i öster. Väderkvarnar och pittoreska radbyar fullständigar bilden av landskapets särart. ★ Flo- ran och fågellivet är synnerligen intressant. ★ Öland har under många år stått i centrum för turistintresset. ★ ★ ★

NÅGRA UTFLYKTSMÅL MED KM-AVSTÅND FRÅN KÖPINGSVIK

Länge Erik, Ölands norra udde	65 km
Neptuni åkrar — säregna strandvallar	55 km
Byrum raukar — kalkstens kust i egendomliga formationer	45 km
Blå Jungfrun — egendomlig granitö i Kalmarsund	(båt från Byxelkrok)
Källa ödekyrka — försvarskyrka från 1100-talet	33 km
Åleklinta — vacker strand	10 km

KÖPINGSVIKSLÄGRRET

Borgholms slottsruin och Solliden	4 km
Kapelludden med S:t Birgittas kapell, Stenkors, Fyr	11 km
Störlinge sju kvarnar — öns längsta rad av kvarnar	11 km
Ismanstorsborg — intressant fornborg med 88 husgrunder	20 km
Gråborg — öns största fornborg, 220×165 m	35 km
Stora Alvaret — 40×10 km, världsberömt	40 km
Länge Jan fyr torn, Ölands södra udde. Fågelstation	80 km

norrut ↑
↓ söderut

lägren

foto denna sida: styrbjörn ericson



GOTTSKÄR

- ★ ★ *Kombinera en härlig vistelse på västkusten i sol och salt med en utbildningskurs. Tag gärna familjen med Dig eftersom möjligheter finns att på platsen erhålla inkvartering.*
- ★ *Om Du har tält eller husvagn med Dig, finns välordnad campingplats, där kan Du även få låna ett stort tält för hela familjen samt genom lägerledningen lösa utspisningsfrågan för en mycket billig penning.*
- ★ *En gång Gottskär — alltid GOTTSKÄR.*

★ ★ ★



Landets äldsta FBU-läger. Frivillig befälsutbildning har bedrivits där sedan 1923. Ombyggt, utbyggt och nu modernt med trevliga ljusa lokaler. Beläget på Onsala, halvön med det oblandade salta havsvattnet kring sina stränder. Lägerområdet, ca 14 tunnland barn- och familjevänlig västkustterräng, är helt intakt och erbjuder obegränsade möjligheter till camping och parkering.

Förläggning. Eleverna bor i nyrädda förläggningslokaler.

Förplägnad. Utspisning sker i lägets rymliga matsal. Lottorna svarar för mathållningen. Valförsett marketenteri finns.

Övningar. För övningar anslås i regel 6 tim dagligen, vanligtvis mellan kl 8—15, varefter eleverna själva disponera sin tid.

Övrigt. Stor samlingsal med radio, radiogrammofon och TV. Tillfälle till fisketurer om kvällarna i fiskrika vatten. Dans varje kväll på närbelägna "Gottskärs Havsbad".

Utflyktsmål. Kungsbacka ca 10 km, Särö ca 15 km, Göteborg (Liseberg) ca 40 km.

Lägets postadress. FBU-läget, Gottskär.

Telefon. 0300/600 89.

Förfrågningar. Verkställande sekreteraren 031/15 76 73, Fo-staben, Fack, V. Frölunda 5, tel. 031/29 20 80/174, 340.



★ ★ Av de riktlinjer för verksamheten under år 1972–73, som antogs vid årets förbundsstämma kan man bli utläsa att rekryteringen till värnpliktsutbildningen bör intensifieras ytterligare och att ungdomsrekryteringen bör hållas på nuvarande nivå! ★ ★ ★

FVRF:s riktlinjer för framtida verksamhet

I stort har verksamheten gått efter samma riktlinjer under ett par år. Bakgrunden är följande. FVRF har två huvuduppgifter: 1) Dels att ge värnpliktig personal kompletterings- eller vidareutbildning, 2) dels att bedriva ungdomsverksamhet med pojkar före värnplikts-tiden. Ungdomsverksamheten har en rad syften. Utöver den rent ungdomsvårdande uppgiften skall verksamheten vara en förberedelse för kommande värnplikts-tjänstgöring och utbildningen skall omfatta ledarutbildning samt en yrkesutbildning till vissa krigsbefattningar inom bas- och luftbevakningstjänsten. Krigsplacering av FVRF-ungdom efter frivilligavtal har skett mycket sparsamt, däremot har ungdomarna lämnat värdefull medverkan genom att villigt ställa upp på övningar.

När FVRF för 10 år sedan övertog SLBF:s gamla verksamhet fick just ungdomsverksamheten en relativt stor omfattning, under det att utbildningen av värnpliktiga blev av mera blygsam omfattning. Under de första åren gällde det främst att öka all verksamhet. Men ungdomen var mer lättrekryterad än de värnpliktiga. Ungdomsverksamheten kom därför att expandera.

◆ ◆ Omkring år 1966 stod det klart att våra tilldelade medel ganska snart skulle bli en gräns för ytterligare expansion. FVRF började då efter CFV:s önskemål att mer satsa på värnpliktsutbildning. Samtidigt var målet att hålla ungdomsverksamheten kvar på uppnådd nivå. Knappheten på medel tvang FVRF att efterhand rationalisera verksamheten allt hårdare. Vi fick dra åt svängremmen allt hårdare, kanske ibland allt för hårt. Men i stort lyckades vi, och värnpliktsutbildningen har under de senaste åren ökat avsevärt utan att nämnvärt ha inskränkt på ungdomsverksamheten.

Förra året, 1970–71, började vi genomföra det nya systemet för FBU-verksamhet — "System 70" — och i samband därmed fick hela frivilligrörelsen väsentligt ökade anslag. Rekryteringen blev den gränssättande faktorn. Men genom goda insatser i våra föreningar lyckades vi att väl fylla våra planerade kurser. Vi ökade vår värnpliktsutbildning med mer än 50 proc och den har därmed nått en aktionsvärd och för flygvapnet betydelsefull omfattning.

För det år som nu pågår har vi också relativt gott om medel och det är vår förhoppning att värnpliktsutbildningen skall öka ytterligare — så även ungdomsverksamheten. Mycket hänger på hur väl vi lyckas med rekryteringen. Som framgår av de riktlinjer som citerades inledningsvis, avser vi att även nästa år fortsätta på den inslagna vägen.

◆ ◆ Om läget just nu är ganska ljusståter sig framtiden dock mera osäker. Av allt att döma kommer medelstilleddningen att bli konstant. Möjligheterna att få mer hjälp än för närvarande från de militära myndigheterna torde även bli starkt begränsade. Vi får vara glada om vi kan få behålla vad vi har idag. Det bästa vi kan hoppas på är kompensation för kostnadsfördyringar. Vi måste alltså planera vår kommande verksamhet inom den ekonomiska ram vi har idag. Skall vi kunna öka verksamheten kan det endast ske genom rationaliseringar, som ger oss mera utbildning per satsad krona. Vi har erfarenhet av sådan rationalisering och vi vet att något kan vi säkert vinna — troligen dock inte mycket. Detta därför att dels har vi tidigare rationaliserat verksamheten i avsevärd grad, dels tål FBU-verksamheten inte alltför hård rationalisering. Trivseln måste nämligen finnas kvar, annars går det inte att få folk att delta.

Resultatet av detta blir, som jag ser det, att vi i framtiden när det gäller värnpliktsutbildningen måste koncentrera oss på de grenar där det största flygvapenbehovet finns. Vi måste också försöka få större relevans i våra kurser. Kurser med 4–5 deltagare får vi säkerligen inte råd med. Detta betyder att det måste gå längre tid innan en viss typ av kurs kan upprepas. Resultatet av detta blir troligen ett ökat rekryteringsmotstånd... samtidigt som rekryteringen över huvud taget bör ökas. Detta därför att vi bör få visst urval och därigenom en ökad elevkvalitet.

Även ungdomsverksamheten är viktig — inte minst av sociala skäl. Möjligheterna att i framtiden få anslag även utanför fjärde huvudtiteln bör utredas. För att detta skall kunna ske måste vi nog vara beredda att delvis ändra utbildningen — speciellt betr den rent militära delen. Jag tror att detta nog skall kunna gå utan att den huvudsakliga målsättningen behöver ändras.

◆ ◆ Även om utbildning är FBU-rörelsens viktigaste uppgift så är den information om försvaret, som sprids till alla medlemmar och deras familjer, också av stor betydelse. Därför bör även denna del av verksamheten beaktas. Årets stämma betonade vikten av familjevänliga föreningsaktiviteter inom FVRF, under mottot att stärka folkrörelsetanken i frivilligförsvaret. Exempel på sådana aktiviteter gavs, varav en del ägt rum i samverkan med andra FBU-organisationer. I framtiden torde alla organisationer inom FBU och andra frivilligorganisationer ha mycket att vinna av samverkan och samarbete — både i effektivitet och i trivsel. ■

Sven Alm

foto: john forsell



☆☆ FVRF:s frivilliga befälsutbildning och utbildning av FVRF-ungdom är en stor tillgång för flygvapnet. Utbildningen medför bli en ökning av det värnpliktiga befällets förmåga att lösa sin uppgift och att vakanser för värnpliktigt befäl kan fyllas. Genom att delta i flygvapnets övningsverksamhet gör FVRF-ungdomen en mycket god försvarsinsats. ☆ ☆ ☆

Den frivilliga försvarsutbildningen innebär bli goda kamratkontakter, intressant utbildning i trevlig miljö samt ökad säkerhet inför den militära uppgiften vid krigs-förbandsövningar och i krig.

För personal som skall omskolas till luftbevakningstjänst i samband med krigsförbandsövning innebär det också att krigsförbandsövningens längd minskar från 15 till 18 dagar, om omskolningen genomförs som frivillig utbildning i FVRF:s regi. Sådan utbildning kan genomföras antingen som sammanhängande under en veckas tid centralt anordnade läger (sommar- eller vintertid) eller lokalt i närheten av bostadsorten på kvällstid och/eller över veckoslut.

Den frivilliga utbildningen erbjuder överhuvudtaget stora valmöjligheter betr val av ämnesområden, tid och plats. Dessutom utgår för värnpliktiga ekonomiska förmåner i form av bli skattefria traktamenten, premier, familjebidrag och sjukvårdsförmåner enl gällande bestämmelser — beroende på vilken utbildning man väljer. Förplägnad, utrustning, inkvartering och resa bostaden—utbildningsplatsen är kostnadsfri. Dessutom är den som deltar i utbildningen olycksfallsförsäkrad. — Familjemedlemmar kan i de flesta fall erbjudas förläggning och förplägnad av god standard vid deltagande i centralt anordnad utbildning på läger. Kostnaden är förhållandevis låg.

UTBILDNINGSSYSTEM

Värnpliktigt utbildningen anordnas antingen som befodrings- eller kompletteringsutbild-

Kurssystem för frivillig befodringsutbildning av värnpliktigt befäl i FV (Princip)



Tabell A

Deltagare	Kursen kallas	F- ¹⁾ skede	K- ²⁾ skede	A- ³⁾ skede	B- ⁴⁾ skede	T- ⁵⁾ skede	Premie
Löjtnant	Kaptenskurs Bk Kn		Kursbrev	3×två veckor	Två veckor	22 dagar	2.400: —
Fänrik	Löjtnantskurs Bk Lt	36 tim	Kursbrev	Två veckor	Två veckor		1.200: —
(Utbildning till fänrik sker i det ordinarie systemet)							
Sergeant	Fanjunkarekurs Bk Fanj	36 tim	Kursbrev	Två veckor	Två veckor		750: —
Överfurir	Sergeantkurs Bk Serg			Två veckor	2×två veckor	22 dagar	550: —
Furir	Överfurirkurs Bk Öfu	36 tim		Två veckor	Två veckor		275: —
Menig	Furirkurs Bk Fu			Två veckor	Två veckor	Lveb: 8 dgr Bas: 15 dgr	140: —

- ¹⁾ Förberedelseskede
²⁾ Korrespondensskede
³⁾ Allmänt skede

- ⁴⁾ Befattningsskede
⁵⁾ Tjänstgöringsskede (vid förband)

Frivilligverksamhetens uppläggning idag

ning. — Befodringsutbildningens syfte är att kvalificera för förordnande i högre tjänstegrad och ge kompetens för krigsplacering i högre befattning. — Kompletteringsutbildningen syftar till att vidmakthålla och vidareutveckla förmågan i krigsbefattningen.

Befodringskurserna är fastställda till tid och innehåll (tabell A), medan kompletteringsutbildningen — beroende på ämnesval — är av olika längd. Kompletteringsutbildningen kan omfatta ledarskapsutbildning, skytte, militär idrott etc.

Såväl befodringsutbildningen som kompletteringsutbildningen kan antingen bedrivas som centralt anordnad utbildning sammanhängande till tiden och förlagd till olika läger eller som regional/lokal utbildning förlagd till eller i närheten av delta-

garnas hemort. Befodringsutbildning över bk öfu anordnas emellertid bara som central utbildning.

UTBILDNINGSMRÅDEN

Befodringsutbildning bedrivs i flygvapnet inom områdena bas- och luftbevakningstjänst och omfattar bla utbildning till stabsunderofficer, luftbevakningsstationschefer, befattningar i luftförsvarsgruppcentraler, sjukvårdsunderofficerare, transportbefäl, vaktplutonchefer, klagöringsstationschefer och stationskompanichefer. Dessutom ger utbildningen kompetens för deltagande som instruktör vid frivillig utbildning. För instruktörens verksamhet utgår ersättning med olika belopp — beroende på under vilka former utbildningen bedrivs.

Tillträde till kurser förutsätter medlemskap i en flygvapenförening (e d) och därutöver (betr befodringsutbildning) betyg lägst X, 7, 7 från senaste obligatoriska utbildning. Kompletteringsutbildningen står öppen för all krigsplacerad personal, som är medlem i en flygvapenförening (e d).

UNGDOMSUTBILDNING

Målsättningen för ungdomsutbildningen är att den bla skall vara ungdomsvårdande, den skall ge en god orientering om försvaret som en del av samhället, och den skall vara en förberedelse för kommande värnplikstjänstgöring. Dessutom är utbildningen av sådant innehåll att ungdomarna skall kunna tjänstgöra i flygvapnets luftbevaknings- och basorganisationer. Instruktörs- och ledarutbildning förekommer i sådan omfattning att FVRF-ungdomen skall kunna tjänstgöra som blträdande instruktör efter genomförd utbildning. För deltagande i utbildningen krävs att man är medlem i en flygvapenförening (e d) och att man fyller minst 15 år det år då utbildningen påbörjas.

Utbildningen bedrivs såväl centralt som lokalt — instruktörskurserna dock endast centralt. Specialutbildningen anordnas under skolornas vinterlov och består till största delen av skidåkning ... som syftar bla till att ge eleverna fjällvana. Kurserna är förlagda till platser där tillgången på snö och backar är god. Övrig central utbildning anordnas sommartid på läger.

KURSSYSTEM

Utbildningen (tabell B) består dels av ett fast utbildningssystem (grundläggande- och vidareutbildning), dels av specialkurser.

Grundutbildningen sker på endera linjerna luftbevakningstjänst (luftbevakningsstation eller luftförsvarsgruppcentral) eller bastjänst. För att få en så allsidig inblick som möjligt i flygvapnets luftbevaknings- och basystem kan den som valt ut ett visst grundalternativ även skaffa sig kunskap om de andra tjänsterna genom tillval.

Deltagandet i utbildningen är fritt enl samma principer som gäller för deltagande i frivillig befälsutbildning, men en mindre avgift (15 kr) tas ut för att vara till hjälp för anordnande av fritidsaktiviteter — tex utflykter och korvgrillarkvällar. — Ingen kostnad debiteras dock vid lokal utbildning.

Lennart Carlson

Kurssystem för FVRF-ungdom (Princip)

Tabell B

Kurs	Omfattning (Tim)									
	0	10	20	30	40	50	60	70	80	90
1. Grundläggande- och vidareutbildning										
Grundkurs (Gk)	AFU ¹⁾ SU ²⁾ = { Ls, Lgc, Bas }									
Allmän ledarskurs (Lk)	AFU Led ³⁾ SU = { Ls, Lgs, Bas } +++++									
Instruktörskurs 1 (Ik 1)	AFU Led SU = { Ls, Lgs, Bas } +++++									
Instruktörskurs 2 (Ik 2)	AFU Led +++++ Praktisk. tju ⁴⁾									
2. Specialkurser										
Vinterkurs (Vk)	-----									
Fjällkurs (Fk)	-----									

- ¹⁾ Allmän försvarsutbildning
²⁾ Specialutbildning

- ³⁾ Ledarskapsutbildning
⁴⁾ Praktisk tjänstgöring som bitr instruktör

Från flygvapenpojke...



foto: styrbjörn ericson

... till markkadett

Det började med en affisch uppsatt på min skola i Gävle. Jag skulle just fylla 15 höstar och hade inga speciella intressen för varken flygplan i allmänhet eller flygvapnet i synnerhet. Näja, jag gick i alla fall till mitt första möte med Uppland—Gästrikke flygvapenförening. Jag kom på mig själv med att tycka att det inte verkade så tokt.

Under mitt första år som flygvapenpojke fick jag bli lära mig identifiera olika flygplan. Man släpade ut mig i skogen på orienteringar. Sist men inte minst fick jag lära mig stå på en luftbevakningsstation och med mina vaksamma ögon bevakade det svenska luftrummet och blixtnabbt rapportera luftläget till lottorna nere i centralen.

Sommaren kom och jag skulle ut i den vida världen. Målet var sommarkursen i Köpingsvik på Öland. — Det blev en i sanning glivande tid. Men redan efter 14 härligt annorlunda somrardagar styrdes kosan hemåt igen... dock med lika många goda som nya trevliga kontakter i bagaget. Jag fortsatte med hemortsutbildning och fick då bli träningskjuta med gevär. Så pass bra gick det att jag kunde ta muskötormärket. En prestation som jag då tyckte var enorm. Poängen blev visst 35 av 50 möjliga. — Ett trevligt och framför allt nyttigt avbrott blev vinterkursen. Där fick jag lära mig den inte alltför lätta konsten att rätt använda skidor och stavar i fjällmiljö.

En ny sommar kom. Krigsflygskolan på Ljungbyhed hägrade och där skulle jag få min första utbildning till instruktör. Det var i stort sett vid den tiden som jag började fundera på det här med ett yrke inom flygvapnet. Efter 14 ganska hårda dagar, med bli pedagogik- och psykologistudier samt träning i att hålla lektioner, vändes stäven åter mot norr.

Väl hemma i Gävle fick jag praktisera mina nyförvärvade teoretiska kunskaper på en nybörjarkurs. Denna praktiska del av instruktörsutbildningen avslutades med en vinterkurs — anordnad av min egen förening i Tierp.

Följande sommar beslöt jag mig för att gå en av FVRF anordnad kurs i Gottskär på Västkusten. Jag ville lära mig något om föreningsliv och föreningsverksamhet. Och mycket riktigt fick jag snart nytta av kunskaperna. Ty på hösten blev jag invald i Gävleavdelningens styrelse. Samma höst och våren därpå gick jag som biträdande instruktör på en äldrekurs i Gävle och Uppsala.

Sommaren 1969, den kanske händelserikaste sommaren i mitt FV-liv, började med tjänstgöring som instruktör på det för mig vid det laget så välbekanta Ljungbyhed... och fortsatte med något som jag aldrig ens hade vågat drömma om. Jag blev uttagen som en av dem som skulle få delta i det Internationella flygkadettutbytet. Jag och åtta andra flygvapenpojkar fick tillbringa tre helt fantastiska sommarveckor i USA. Min vänskapskrets kom att utökas till att gälla hela världen.

Nej, nu lider visst lektionen mot sitt slut. — Och i och med sommaren 1970 led också min femåriga tid som flygvapenpojke mot sitt slut. Jag började därefter som aspirant på F2 i Hågernäs. Samma höst var jag med om att bilda Gästrikke FVf, där jag idag sitter som sekreterare. — Som sagt, det har gått sju år sedan jag såg den där affischen i skolan... och fortfarande sitter jag på skolbänken — nu dock på en dylik inhyst i Flygvapnets Krigsskola, F20. — Skall man tjäna sitt land med jobb inom försvaret så är FLYVAPNET den rätta platsen! ... Även för dig!

Owe Wagermark



☆☆ En härlig sommardag i juli 1971 lyfte en TP 79:a (DC-3), med mig och 17 andra lyckliga flyg- och flygvapenpojkar samt två följeofficerare, från Bromma med den amerikanska flygbasen Rhein-Main i Västtyskland som mål. Vi hade haft turen att bli uttagna till årets IACE-utbyte, International Air Cadet Exchange, som samlar deltagare från ca 30 länder världen över. Alla med ett flygintresse långt större än hos vanliga dödliga. ☆☆☆

Fjolårets utbyte innefattade: 9 ungdomar till USA under ledning av löjtnant Janneryd, 5 till Storbritannien under ledning av löjtnant Hovfander, 2 till Nederländerna samt 2 till Canada — dit jag tillsammans med Bertil Wiman från Uppsala skulle resa till.

På Rhein-Main hade vi litet tid över och vi använde den till att titta oss omkring på den enormt stora flygbasen. Ett flygplan landade ungefär varannan minut på den civila delen av flygplatsen. På flygplatsen såg vi många ovanliga flygplan. Vad sägs om tex världens största transportkärror Boeing 747 och C-5 A "Galaxy" samt C-141 "Starlifter". Jakt och attackplan var det emellertid ont om. Det fanns bara några stycken Lockheed F-104 "Starfighter". På kvällen var det middag och vi fick tillfälle att tala med andra länders ungdomar.

Dagen därpå satt vi, som skulle åka till Canada, i en brittisk Argosy på väg till den enda kvarvarande canadensiska basen i Europa, Lahr. Lahr var en gammal tysk jaktflygbas från kriget, så det var med största intresse vi såg oss omkring där. I Lahr fick vi segelflyga med hjälp av vinsch. Detta innebar att flygplanet bogserades upp av en ca 3.000 m lång stålwire, vars ena ände var fäst i en stor bogsermaskin. Detta förfaringsätt praktiserades allmänt i Västtyskland, vilket tyvärr innebar att topphöjden bara blev 200—300 m och flygtiden 10—15 min.

På kvällen flög vi till Canada i en av Military Service Flights 707:or. Military Service Flights är ett flygbolag som får utnyttjas av anställda vid Canadian Armed Forces samt deras familjer. Priserna låg

Med flygvapenpojkar till Canada

naturligtvis under de civila flygbolagens. — det var en fantastisk upplevelse att flyga på 12.000 m höjd och se solen som nästan aldrig gick ner under horisonten!

◆◆ 707:an landade i Trenton, i mellersta Canada, efter 8 timmars flygning. Vi välkomnades av representanter för Air Cadet League of Canada, vilket ungefär motsvarar vårt FVRF. Vi fick sova ut ordentligt efter resan, som hade varit ganska tidskrävande och därmed trötta våra sinnen och kroppar.

De följande ca 3 veckorna for vi på en fantastisk rundresa i Canada med flyg, buss och båt. Första veckan tillbringade vi till stor del i provinsen Quebec, där staden Montreal ligger. — När jag kom till Canada blev jag först förvånad över att det var så varmt. Man föreställer sig Canada som ett ganska kallt land även om sommaren, men så var inte fallet. Canada har ett mycket utpräglat fastlandsklimat, därav den varma och vackra sommaren.

I Quebec började vi med att åka till en relik från gamla tider, Upper Canada Village. Byn visade på ett intressant och glivande sätt hur de gamla byggnaderna i Canada såg ut samt nybyggarens roll i samhällsbyggnaden. Resan gick vidare till privata värdar i Trois-Rivieres, där vi fick inblickar i hur dagens kanadensare lever. Både byggnaderna och människorna var ungefär som hemma i Sverige, med vissa smärre undantag.

Montreal hade mycket att bjuda på, bl a världsutställningen som fanns kvar i nästan oförändrat skick. Sveriges paviljong var dock nedmonterad. Det fanns emellertid mycket annat att titta på, tex USA:s paviljong som syntes över hela området. Ett helautomatiskt låg ombesörjde transporten inom området. I Montreal hade också det civila flygbolaget Canadair sin verkstad och huvudbyggnad.

Vi hade nöjet att under vistelsen i verkstaden också titta på Canadair:s nya Boeing 747. Till jumbojettarnas fördel kan sägas, att deras motorer är mycket tystare än tex de hos Boeing 707.

◆◆ Ottawa, Canadas huvudstad, hade mycket att bjuda på. Tex två mycket fina museer: Canadian War Museum och National Aeronautical Collection. På det förstnämnda museet såg jag bl a den berömda svenska Boforskanonen samt engelsmännens luftess under andra världskriget — Spitfire. Det andra museet var ett rent flygplanmuseum, jämfört med Malmsslätt ca 4—5 gånger större. Museet hade enormt mycket och ovanligt att bjuda på. Vad sägs tex om Lockheed L-12 A, det första helmetalflygplanet. Och Avro Anson, Fairrey Battle I, Bristol Bolingbroke, två tyska raket- och jaktplan fanns också — Messerschmitt 163 B och Heinkel 162. Ett modernt jaktplan fanns också, Lockheed F-104



"Starfighter". Detta plans vingar är så vassa, att man varit tvungen att sätta plastskydd på dessa för att skydda besökarna från att skära sig...

Canadas flygvapen, RCAF, är till stor del baserat på transport, vilket innebar att vi såg ytterst få jakt- och attackplan.

Vi besökte också storstaden Vancouver på västkusten. Vancouver var en storslagen stad, särskilt när vi såg den från Gros Mountain, ett berg utanför staden. På Gros Mountain, fick kamraten Roy från Hawaii för första gången se snö, som han tyckte var väldigt mystiskt. — Dessutom träffade vi canadensiska frivilligundomar, som berättade att de mest sysslar med segelflygning. Men de har i motsats till oss en bättre kontakt med piloterna i flygvapnet. Främst genom flygningen, som ofta sker på samma flygfält.

Sedan återstod hemresan till gamla Svedala. Det kändes verkligen litet kymigt att vara tvungen att lämna alla trevliga vänner i Canada.

◆◆ Vi flög över hela den canadensiska kontinenten och mellanlandade i Trenton, dit vi hade anlänt vid ankomsten. Resan till Västtyskland gick utan komplikationer och vid kvällsmiddagen hade vi många samtalsämnen och timmen blev sen då vi bröt upp och gick till förläggningen. — Följande dag åkte vi hem i DC-3:an och landade efter fyra timmars flygning åter hemma i Sverige.

En guvernör sa' en gång under canada-besöket, att dylika utbyten är bland det bästa som finns för att underlätta förståelsen mellan olika folk. — Jag vill här passa på att ge Norra Smålands Flygvapenföreringsinstruktörer en eloge för sitt fina arbete. Nämnas kan frivilligofficeren kadett Martinsson och en helt fantastisk ordförande, Rune Persson. Detta team har arbetat upp föreningen från ca 30 medlemmar till 250, vilket innebär att föreningen numera tillhör de tre största i Sverige. BRA GJORT!

Brandmyr



Två aktuella huvudproblem

1) En förare (AFT K 1) hade planerat fullgöra en veckas flygtjänstgöring på flygplan 35. Han steg därför upp kl 4.30 på morgonen, intog sin frukost och satte sig i sin bil för att köra 20 mil och vara på sitt förband vid tjänstens början. När han avverkat ca halva sträckan kände han sig morgondåsig och stannade med anledning härav bilen för att sträcka på sig och ta en promenad. Kände sig därefter åter pigg och utvilad och fortsatte bilfärden. Tre mil senare körde han av vägen på vänster sida och kolliderade med en telefonstolpe. — Då han tillhörde den grupp bilförare som använder säkerhetsbälte, klarade han sig utan några väsentliga skador.

Efter olyckshändelsen fick han till till en bensinstation där han ringde polisen. Därefter fortsatte han vidare till sitt förband, där han flög ett pass på förmiddagen. Han började emellertid fundera över anledningen till varför han kört av vägen. Då han inte kunde finna en rimlig förklaring tog han kontakt med sin förbandsläkare. Därvid framkom att han strax före kollisionen med telefonstolpen hade registrerat sin brydsamma situation, men att det sista minnet han hade av bilfärden var ca 2 km från olycksplatsen. (1)

Man bedömde preliminärt att anledningen kunde ha varit att föraren hade somnat vid ratten, men man kunde icke utesluta att någon form av epilepsi hade förekommit. Med anledning härav tvingades man att "grounda" föraren och genomföra en grundlig medicinsk utredning. Utredningen gav emellertid inga hållpunkter för att något sjukdomstillstånd varit orsaken till olyckshändelsen — vederbörande hade sannolikt somnat vid ratten.

Mht det stora krav som måste ställas på flygande personal måste emellertid detta ställningstagande säkerställas genom en förnyad medicinsk kontroll efter en tillräckligt lång observationstid som bedömdes till fyra månader. — Vid denna kontroll ansågs det övervägande sannolikt att vederbörande vid trafikolyckan somnat vid ratten, varför föraren nu har återupptagit sin flygtjänst.

◆ OSF säger i kap 12 "Hälsotillstånd vid flygtjänst: Flygande personal är ansvarig för att för flygtjänsten nödvändig kondition upprätthålls. Personalen skall iakttä regelbundenhet med sömn, måltider, motion m.m".

Fyller föraren dessa krav när han inleder en ansträngande flygdag med att tidigt på morgonen köra 20 mil för att komma till sitt förband? I detta fall kom han lindrigt undan, det kostade honom en trasig bil och fyra månader utan flygtjänst...

2) Före antagning för flygutbildning genomgår var och en en noggrann medicinsk undersökning. Som grund för denna ligger bl a en omfattande sjukhistoria. Vederbörande har att fylla i ett formulär med en mängd frågor om tidigare genomgångna sjukdomstill-

stånd och med sin namnteckning bekräfta att dessa sanningsenligt besvarats. Vidare krävs att målsman bekräftar de givna uppgifterna för att förhindra att viktigare upplysningar utelämnas eller icke är kända för den sökande.

För någon tid sedan godkändes en yngling efter genomgången läkarundersökning för flygutbildning. Redan två månader senare avkopplades han från flygutbildningen med motivering att han var "våldigt virrig i luften" och visade blockeringstendenser under flygningen. Han överfördes därför till annat förband för vidare värnpliktsutbildning.

Efter kort tid här insjuknade han i ett epileptiskt anfall.

Vid den påföljande utredningen framkom, att han som femåring fått ett kraftigt slag i huvudet då en cementblandare fallit omkull. Härvid erhöi han en skallfraktur och man fick operativt lyfta upp ett benfragment som pressats inåt. Denna skallskada bedöms idag som orsaken till de epileptiska anfällen som nu börjat uppträda.

Genom att frågorna "hjärnskakning eller skallskada?", "olycksfall med medvetlöshet?" förnekats, gavs den undersökande läkaren aldrig tillfälle att närmare penetrera honom ur denna synpunkt. Hade denna uppgift funnits hade man krävt en neurologisk specialundersökning med EEG och därvid upptäгат detta sjukdomstillstånd.

Även om denne yngling inte längre tillhör gruppen flygande personal måste dock alla vara medvetna om vikten av att lämna sin förbandsläkare uppgifter för bedömning av vederbörandes lämplighet i flygtjänst. Även om sadana uppgifter kan ligga till grund för inskränkning i Din flygtjänst måste Du visa denna hänsyn mot Dina anhöriga och Dina kamrater.

Vad hade hänt om ynglingen fått ett epileptiskt anfall under ett flygpass? En retorisk fråga!

FS/Fyläk

Något helt annat

För någon tid sedan tvingades en förare pga motorstopp att lämna sitt flygplan. Utskjutningen förlöpte utan några problem, men föraren landade med sin fallskärm i ett isande kallt vatten. Han bar isolerdräkt MEN hade av bekvämlighetsskäl rullat huvan om halsen. Med anledning härav läckte en hel del vatten in i dräkten så att kläderna under blev helt våta. Väl i sin livbåt upptäckte han att han inte tagit med sina isolerhandskar. Var säker på att han frös om händerna!

Var har Du dina isolerhandskar?

Hur bedöms risknivån? — Utdrag ur rapporterade lakttagelser m m:

- "Han flög på låg höjd med hög fart över ett stormpiskat hav... Han hade isolerdräkt och huvan var rullad runt halsen...".
- "Hkp-förbandets besättningar hade alltid huvan rullad, när de använde isolerdräkt...".
- "Som orsak till att föraren flög sin 35:a med rullad huva, uppgav han att med huvan under hjälmen blev trycket efter en stund outhärdligt...".
- "Som orsak till att han flög Draken med rullad huva uppgav han, att huden icke tålde gummitätningen. Den orsakade rodnader, eksemliknande utslag...".
- "Som orsak till att föraren trots låg vattentemperatur flög flygplan 35 utan sin tilldelade isolerdräkt, uppgav han att övningsområdet till största delen

skulle vara över land... — Föraren utförde nödutsprång och hamnade i vattnet...".

- "Som orsak till att han flög sin 35:a med rullad huva uppgav han, att om han vid nödutsprång skulle tappa hjälmen, skulle även huvan åka ned — och därmed lättare vattenfyllas, än om den från början varit rullad...".
- "Vid badprov glömde föraren att ta på huvan under hjälmen (huvan ej rullad = hängde lös)... Dräkten fylldes snabbt med så mycket vatten att han blev helt oförmögen att själv simma eller ta sig upp i livbåten... Han måste snabbt bogseras i land av räddningspersonal (för tung att lyftas upp i båt!)...".
- "Badprov i bassäng med kallt vatten och ihopp från ca 5 m höjd utfördes med isolerdräkt och rullad huva... Flytväst 8 var så snabb i automatiken att förarens huvud knappt hann komma under vattenytan...".
- "Badprov i bassäng med kallt vatten och ihopp från ca 1 m höjd utfördes med isolerdräkt och huvan uppdragen över huvudet under hjälmen... Flytväst 8 fungerade på avsett sätt, men det tog några sekunder innan västens båda sidor var helt fyllda, varför föraren kom helt under vattenytan med huvudet...".

FMV-F:FL3 kommenterar

Pga bristande (främst personella) resurser pågår ingen vidareutveckling av den nuvarande isolerdräkten, flyghjälmen m m.

Många förare har lyckats passa till sin flyghjälm så att den ger god komfort (tryck- och ljudisoleringsmässigt) både MED och utan huva — (isolerdräkt resp sommarflygdräkt). Tillpassningsarbetet kan vara tidsödande och måste ofta följas av efterjusteringar en eller flera gånger. För vissa förare utgör detta förhållande tydligen en oöverbinnerlig tröskel. Därför kan de behöva hjälp — och bör beordras av sin divisionschef!

Änmärkningar om svåra hudirritationer pga huvans gummitätning syns dessbättre vara ganska sällsynta. Detta problem är nämligen mycket svårt att komma till rätta med. — På senare tid har dock ett nytt problem uppträtt. En del förare med ventilationsfläkten tillslagen har fått en besvärande uppblåsning av huvans främre halsparti. — Problemet studeras.

Systematiska prov med rullad huva kommer att utföras av FC. Man hoppas att resultatet av dessa prov skall ge ett bättre underlag för bedömning av risk-skilnaden vid flygning med huvan under hjälmen resp rullad runt halsen.

RAD: Repetera med alla förare innehållt i FMV-F:s skrivelse F:FLM 738:42 1969.12.16 "Isolerdräkt 82. Huvans bärande under flygning". ★

KONTAKT



med

flygsäkerheten

Flygsäkerhetsläget 1971

Flygvapnets haveristatistik för 1971 visar tyvärr sämre värden än de närmast föregående åren. — 8 besättningsmän har omkommit och 16 flygplan (15 krigsflygplan) har totalhavererat. Dessa förlustsiffror är mycket allvarliga och stora insatser måste göras för att vi i år skall kunna minska antalet haverier.

Sannolikt har hälften av totalhaverierna orsakats av *materiell* och då huvudsakligen motorstopp. Inom FMV-F pågår ett intensivt arbete för att komma till rätta med främst motorproblemen, som till viss del kan hänföras till den långa tid materielen varit i tjänst. I samtliga dessa fall har besättningarna dessbättre kunnat rädda sig genom fallskärmsutsprång.

De åtta omkomna besättningsmännen förolyckades vid fyra totalhaverier. ♦ I ett haveri omkom en lärare och elev i samband med nödländningsövning med flygplan SK 50. Utredning pågår beträffande målsättningen med och utförandet av denna övningstyp. ♦ En 35-förare omkom pga ett inträffat akut sjukdomstillstånd. Möjligheterna att klargöra orsaken bedöms mycket små. ♦ Under inflygning före anfall kolliderade två A 32:or, varvid två förare och två navigatörer omkom. Orsaken har inte med säkerhet kunnat fastställas. Troligen har ett flertal försvärande faktorer samverkat. ♦ Efter mör-

keranfall kolliderade ett flygplan med vattnet efter plané till låg höjd. Föraren omkom. Orsaken har inte kunnat fastställas med säkerhet.

● ● Haverierna med omkomna har huvudsakligen inträffat under stridsmässig verksamhet. Dessa övningar ligger generellt på en relativt hög svårighetsnivå. — CFV:s princip har varit att ställa samma krav på besättningarnas prestationsförmåga i fred som i krig. Några direkta indikationer på att de inträffade haverierna beror på denna målsättning har hittills inte framkommit. Skulle så visa sig vara fallet kan målsättningen behöva omprövas.

Man har ibland kunnat konstatera en viss tendens hos flygande personal att *underskatta* svårigheterna i vissa övningar och ibland gå längre än CFV:s fastställda krav motiverar. Denna alltför höga ambition är farlig!

Under 1972 måste vi därför hålla skärpt uppmärksamhet på övningarnas svårighetsgrad samt anpassa övningarna till förarnas utbildningsståndpunkt och övriga inverkan faktorer.

● ● Bl a genom den nyetablerade organisationen med skyddsombud och skyddskommittéer har *alla* på alla nivåer möjlighet att direkt *påverka* och *bidraga* till ökad flygsäkerhet. ★

Totalhaverier 1971						
Fpl	Flj	Totalhav		Omkomna		Händelseförlopp
		fpl	S:a	ff	fnav	
AJ 37	FC	1	1	—	—	Gir av ba; brand
J 35F	F10	1	—	—	—	Motorstopp
J 35F	F12	1	—	—	—	„
S 35E	F21	1	—	—	—	„
J 35D	F4	1	—	—	—	Superstall
S 35E	F21	1	—	—	—	„
J 35F	F1	1	—	—	—	Brand
J 35B	F18	1	—	1	—	Okänt
			7			
A 32	F17	1	—	—	—	Motorstopp
A 32	F17	1	—	—	—	„
A 32	F7	1	—	—	—	„
A 32	F17	1	—	—	—	Okontroll läge
A 32	F6	1	—	1	—	Koll m vatten
A 32	F7	2	—	2	2	Koll mellan fpl
			7			
SK 50	F5	1	—	1	1 ¹⁾	Koll m marken
			1			
			16	5	3	1) Elev

Totala antalet driftstörningar med skada m m					
	1967	1968	1969	1970	1971
Antal driftstörningar med skada	168	160	150	141	158
Antal omkomna	8	7	6	6	8
Antal driftstörningar med omkomna	6	5	4	5	4
Antal totalhavererade flygplan	18	11	9	12	16
Antal lyckade fallskärmschopp	11	4	5	8	14
Antal misslyckade fallskärmschopp	3	3	1	3	—

Övriga orsaker					
	1967	1968	1969	1970	1971
Fåkelkollisioner	13	19	29	29	26
Fältbeskaffenhet	6	12	13	8	14
Spillter, rikoschetter	—	—	2	1	3
Väder	3	5	4	4	7
FOD	—	3	1	1	—
Övrigt	—	—	1	3	4
Okänd orsak	5	8	7	7	3
Under utredning	—	—	—	1	2
Totalt:	27	47	57	54	59



Ingen mili-tant — en flyglotta



Totalförsvaret i självförsvaret