

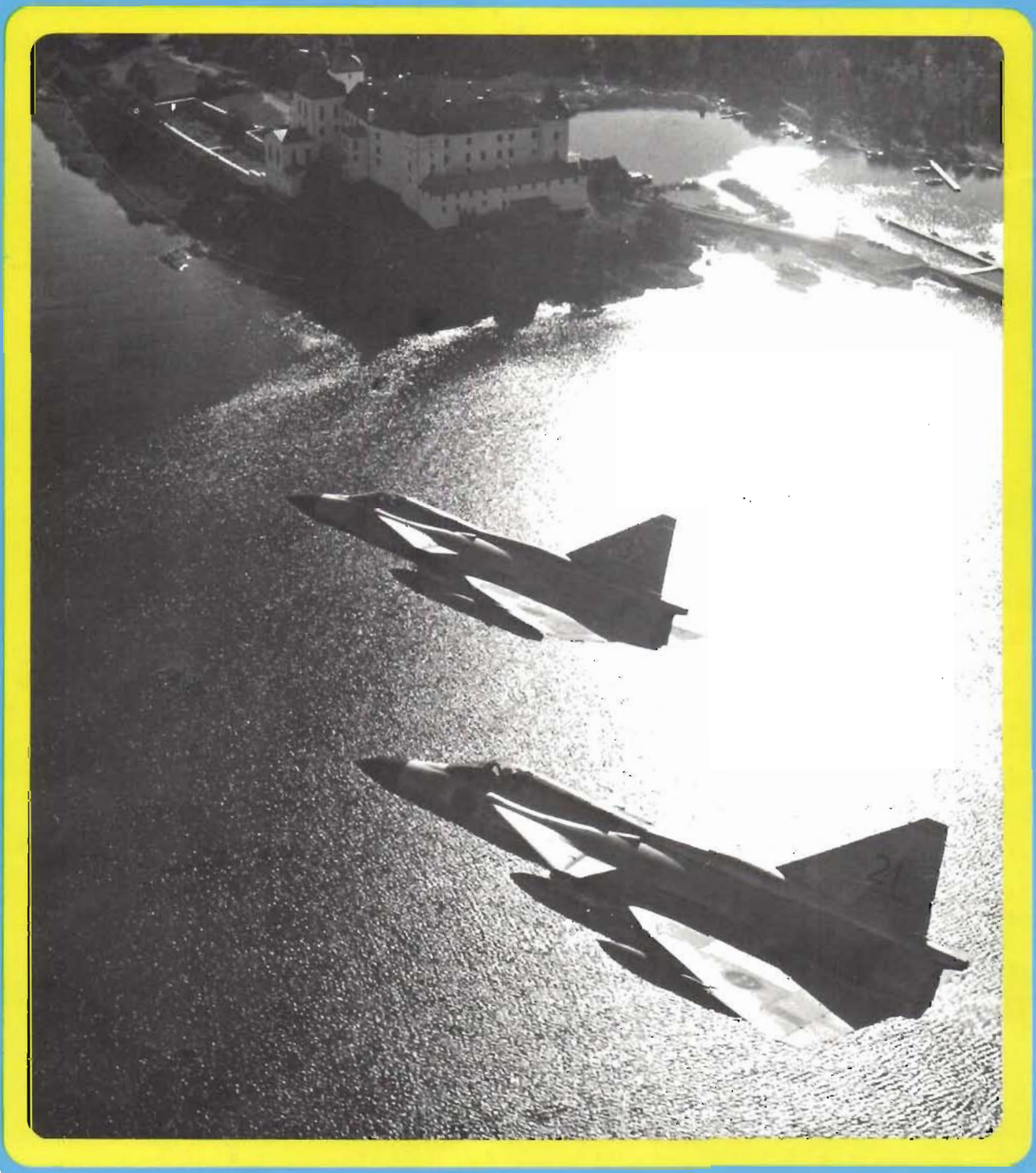
Åröga Elektronikstanska Förening
www.aef.se 1237

FLYGVAPEN



NYTT

4 1973





Första-sides-bilden: En rote AJ 37 Viggen ur F7 i passage över Läckö slott. — Foto: W. LINDER. — **Sista-sides-bilden:** Med en interiörbild från SK 37:ans baksits önskas läsekretsen ett lika gott som flygintressant 1974. — Foto: KENT HULT. ■

FLYGVAPEN NYTT

i nnehåll

Ledare: Efterlängtd stadga på väg?	3
F12 — temaserien nr 15, del 2	4—9
Reggiane Re 2000/J 20	10—15
"Viggens Vardag" — tema för journalister, m m	16—25
Hänt vid förbanden m m	26—30
FN behöver dig!	31

- **Ansvarig utgivare:** HANS NEIJ
- **Redaktionsråd:**
C FS, IFYL, ISYM, C Sök 1 + 2,
C FMV-F:PC, C FS/Press, Fh²
- **Redaktionschef:** ULF BJÖRKMAN
- **Redaktör:** JAHN CHARLEVILLE
- **Ekonomichef:** BERTIL LAGERWALL
- **Prenumeration:**
GUNNEL WIRÉNUS

BIDRAG från läsekretsen välkomnas. Redaktionen förbehåller sig rätten att redigera allt material. — Endast "Ledaren" ger uttryck för CFV:s åsikter.

ÅTERGIVANDE
av textinnehåll i FLYGVapen-NYTT medges — källan önskas i så fall tydligt angiven.

ADRESS: FLYGVapen-NYTT
Flygstaben/Press
104 56 Stockholm 86

TELEFON:
08/57 95 00
anka 491
el. 2/43

AB ÖPE-TRYCK, Östersund 1973

Nordens största flygmilitära tidskrift: 13.500 ex.

När kommer nästa nummer?

Nr	Manusstopp	Ungefärlig utgivningsid
1/74	10/12	Februari
2	1/2	Maj
3	9/8	Oktober
4	1/10	December

Prenumerationspris: 10 kr/år

Postgronummer 31 69 97—5, kassa 6014, Flygstaben

Nr: 4

1973



Efterlängtdad stadga på väg?

Två för flygvapnet mycket betydelsefulla utredningar har på senaste tiden lagts fram. ★ ★ I början av november presenterade sålunda chefen för flygvapnet sitt förslag till fredsorganisation och personaluppsättning vid flygvapnets enheter. Nu gällande organisation, som bygger på 1948 års riksdagsbeslut, är 25 år gammal och följaktligen helt "akterseglad" av de sista decenniernas dynamiska utveckling.

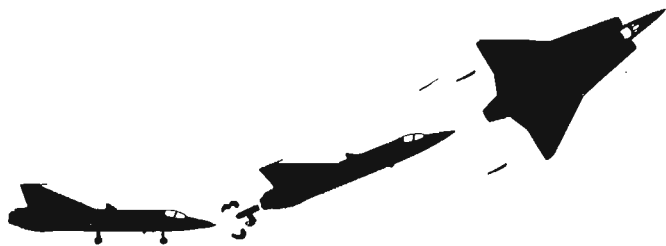
I förslaget – som tagits fram i nära samverkan med FRI – hade chefen för flygvapnet att ta ställning till omfattande och i vissa fall skiftande remissyttranden över FRI:s rapport i ämnet. Här skall inte närmare diskuteras förslagets enskildheter utan endast konstateras att ett stort steg har tagits mot en funktionsanpassad fredsorganisation för förhoppningsvis ganska lång tid framåt.

★ ★ I mitten av månaden lade så FFU fram sitt betänkande om omfattningen av flygvapnets fredsorganisation. Som bekant krävde ju Kungl Maj:t en utredning om en minskning av flygvapnets fredsorganisation med – utöver tidigare indragningar – ytterligare 2–3 flottiljer.

Om man ser till den ekonomiska situationen som råder, inte bara inom flygvapnet utan inom hela totalförsvaret, har vi i flygvapnet anledning vara nöjda med betänkandet. Utredningsmannen har fäst stort avseende vid de operativa faktorer som ÖB och chefen för flygvapnet åberopat och avstyrker dessutom nedläggning av en tredje flygflottilj. Enligt betänkandet föreslås att flottiljerna i Kalmar och Nyköping läggs ner.

★ ★ Om dessa båda utredningar vinner gehör hos statsmakterna får flygvapnet äntligen efterlängtdad stadga i sin organisation. En stadga som är väl behövlig för att ge arbetsro och skapa gynnsamma betingelser att med full kraft bära vår andel i totalförsvaret. ★ ★ ★

★ ★ Plötsligt bryts lugnet i beredskapsvagnen. 'Jals' röst hörs gällt i högtalaren: "Högsta beredskap!" ★ Piloterna kastar ifrån sig tidskrifter, böcker eller kortlekar. Sliter till sig flyghjälm och flytväst och rusar ut till sina flygplan. Snart meddelar rotechefen på telefoniförbindelsen: "Roten Ludvig 34 klar ihögsta." Adrenalinets gör piloterna högalerta. ★ ★ ★



◆ "Ludvig 34, starta sydost". En beredskapsrote Drakar (J 35 F) drar på för start mot okänt företag. Neutraliteten måste snabbt och bestämt kunna försvaras.



"L 34, starta sydost!" – Piloternas vänstertummar når nästan samtidigt startknapparna. Motorerna väser igång. Sekunder senare dundrar beredskapsroten iväg längs banan. Sveriges neutralitetsgränser skall försvaras. – Samtidigt väntar en rrjal (= radarjaktstridsledare) någonstans i ett underjordiskt bergum på att jaktplanen skall anmäla sig på radiofrekvensen. Han har fått i uppdrag av jal (= jaktstridsledaren) att leda beredskapsjakten mot ett okänt flygföretag som styr mot vårt land.

"Myran, L 34 i luften, kurs 150°. Stridsvärde 120 proc, akan." – "L 34

styr 180°. Okänt företag i sydost, avstånd 80 km." Rrjals spänning lyser igenom i rösten. "Målets höjd 8.000 m, fart M. 0,7. Ett eko."

Jaktflygplanen styr mot söder och rotechefen anpassar sin fart och höjd till målets. – "Avstånd 55. Målets kurs 340°. Avsikt Bak Höger. Styr 250°, där efter kursskillnad 90°."

Order och orienteringar sprutar ur rrjal. Förarna känner spänningen stiga. Men en vältränad pilot håller huvudet kallt. Vilken flygplantyp kan det vara fråga om?

Från öst eller från väst? Dansk eller polsk? Östtysk eller västtysk?

Avståndet minskar. "Radarkontakt!" Rotechefen har upptäckt målet på sin radar. "Jag leder." – Jaktflygplanen flyger fram till ögonkontakt med målet. Rrjal väntar spánt på besked om det okända flygplanet. – "L 34 har kontakt med... en SK 60!"

Förare och rrjal slappnar av. Det var alltså bara en kontroll av vår beredskap. Denna gång... – Jaktroten svänger från målet och flyger hemåt för landning. – Flygplanet klargörs för nya uppdrag och beredskapen fortsätter vid Östersjön – ett "fredens hav."

Det har blåst många vindar sedan detta uttryck präglades. Bara ett politiskt honörsord...? Ty det tycks långt ifrån spegla verkligheten. Verksamheten idag (som igår) på och över Östersjön är till stor del militär och har under de senaste åren snarare ökat än minskat. – (50-talets nedskjutningar av svenska DC-3 och Catalina-flygplan var varma bidrag i det 'Kalla kriget'.)

I lufrummet över Östersjön bedriver dagligen flera länders flygvapen sin

◆ Rrjal i bergummet väntar spánt på besked om det okända flygplanet. Det är inte ovanligt att det visar sig vara flyg från andra sidan Östersjön. Östtyska MiG-21:or har testat vår Incidentberedskap och radartäckning. Men även NATO-flyg susar tätt förbi.



- ◆ Den blistra sanningen har kungjorts. F12 kommer att läggas ned, att dras in som levande förband. "Fredens hav" hade behövt F12:s fortsatta gränsbevakning. 1980 får F10 ta över hela bördan...

Incidentberedskap vid 'Fredens hav'

övningsverksamhet – Sovjet, Polen, Östtyskland, Västtyskland, Finland, Danmark, Sverige... m fl. Spanings- och signalspaningsflygningar utförs året runt av såväl öst- som västmakterna. ◆ ◆ Warszawapaktens mammutmanövrar genomförs på och över Östersjön. Ubåtspaningsflygplan på mycket låga höjder stryker nära våra kuster. Ryska, polska och östtyska signalspaningsfartyg ligger ofta tätt inpå oss, maskerade till fiskefartyg. Och ibland hamnar främmande u-båtar i svenska fiskegrann.

I denna miljö upprätthåller det svenska flygvapnet en hög beredskap – s k incidentberedskap. Beredskap för att upptäcka, identifiera och eventuellt avvisa närgångna flygplan och fartyg från främmande makter. Dag och natt, året runt snurrar radarantennerna. Luftbevakningspersonal är ständigt beredda att upptäcka, rapportera och följa nya företag. Jaktstridsledare finns tillgängliga för att leda jaktflygplan mot misstänkta mål. Jaktrobotar måste alltid vara beredda för omedelbar insats. Så krass är tyvärr verkligheten! – – Incidentberedskapen upptar en markerad del av det svenska folkförsvaret i fredstid. I årets upplaga av CFV:s årsredovisning poängteras flygvapnets incidentberedskap speciellt.

Antalet rena gränsskränkingar per år är inte speciellt stort. I genomsnitt rör det sig om ett tjugotal, och av dessa lyckas endast några få vara avsiktliga. Däremot måste vårt jaktflyg nästan dagligen identifiera okända flygföretag i närheten av vårt land. – En del därav vet ibland massmedierna att berätta om.

På grund av det strategiska läget i sydöstra Sverige faller en avsevärd del av dessa identifieringar på F12 och sektor S 2. Kustnära radarstationer når långt ut över Östersjön, även på rela-

tivt låga höjder. Beredskapsjakt baseras ofta på Kalmarbasen för att snabbt kunna nå kontakt med misstänkta företag. Flygplan ur F12 ligger under sin ordinarie övningsverksamhet bra till för att snabbt kunna ledas mot och identifiera främmande flygplan och fartyg. Detta utnyttjas i stor utsträckning, och då och då måste rrjalar och flygförare avbryta rutinövningar för att istället utföra ett identifieringsuppdrag i det mest intressanta området – sydöstra Östersjön. – Att "sitta i högsta" kan vara påfrestande... men det är det värt, Sverige är ändå Sverige. ■

Kn Tillquist & Fredriksson



- ◆ Alla beredskaps-fpl står i värn (s k Töreboda-bågar) fullt startklara... på fältets framom. I pass på ca timmen måste ff sitta still men alert. Detta är enerverande. Man får 'träsmak' i rygglutet.

Hur Hitlers Bäckeborped blev "gåva" till britterna



◆ Bomben i Bäckebo blev illa åtgången vid nedslaget. Britterna gavs tillstånd att på vissa villkor erhålla bombbitarna. På så sätt kunde V2-an nästan i detalj rekonstrueras. — Näja, om det unikt verkliga förhållandet: Att flygdirektör Henry Kjellson (den legendariske flygingenjörsohomen — i SFF:s månadsblad och dito 'Revy' så harangerade flygkulturbedriftaren) var mannen att FÖRST knäcka 'torped-gåtan!... och att FV som återgåldnings-tack från britterna erhöill en radarstation (ER 3B)... om detta återkommer FV-Nytt snarast!

F

☆☆ F12 fick inte bara ta emot ett flertal skadade utländska krigsflygplan under kriget. Flottiljen spelade också en stor roll vid avslöjandet av ett av Hitlers hemliga vapen, den s k V2-bomben. ☆ Om hur detta gick till berättas nedan kortfattat. ☆☆☆

I Peenemünde vid tyska Östersjö-kusten bedrev den tyske raket-experten Verner von Braun ytterst hemliga raketexperiment. Man hade just fått iväg de första V1-orna mot London, då en ny större raket stod klar för provskjutning.

Det var den 13 juni 1944, en vecka efter de allierades landstigning i Normandie. Hitler ville till varje pris vidergällningsbomba London. Det bråds-kade med raketproven.

Men radiostyrningen måste ha fungerat dåligt, ty provraketbomben slog ned i Bäckebo några mil norr om Kalmar. Den väckte stor uppståndelse. Minst sagt. Hemvärnet på platsen var emellertid på alerten och larmade ome-

delbart F12... då man först trodde att ett flygplan störtat med bomber.

Dåvarande vapenmästare Fridre Lindgren och undertecknad fick i uppdrag att åka dit för undersökning. En vapeningenjör från förvaltningen, Malmberg, kom också till platsen.

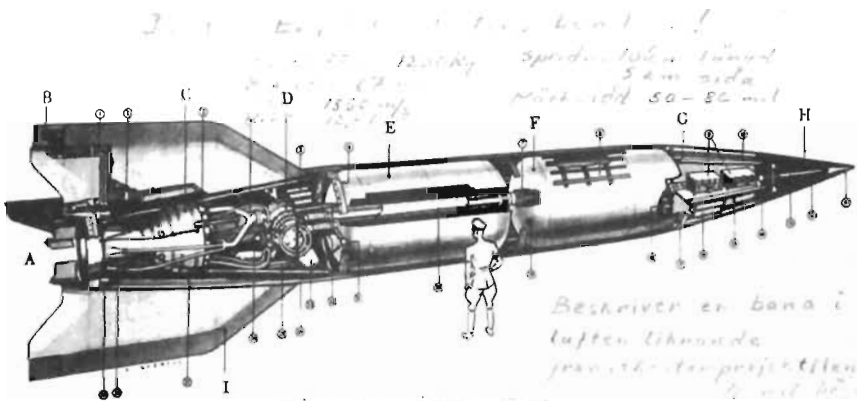
O rtsbefolkningen kunde berätta att de först hört en kraftig explosion från luften och sedan sett en massa metallskrot falla ned. Inga människor eller djur kom till skada trots att ett kilometerstort område intill en bondgård översållades med större och mindre metallfödelar. Skadegörelsen stannade nu vid krossade fönsterrutor, avslagna träd och en stor krater i marken efter de största skrot-delarna.

Vi kunde snart konstatera, allt eftersom vi plockade ihop skrotbitarna, att det här rörde sig om någon sorts radiostyrd sprängladdad raket med reaktor. Tre lastbilslaster plockade vi ihop och körde till F12.

Skroten fraktades sedan, efter en del diplomatiska turer, till England per amerikanskt transportflyg under stark engelsk jakteskort.

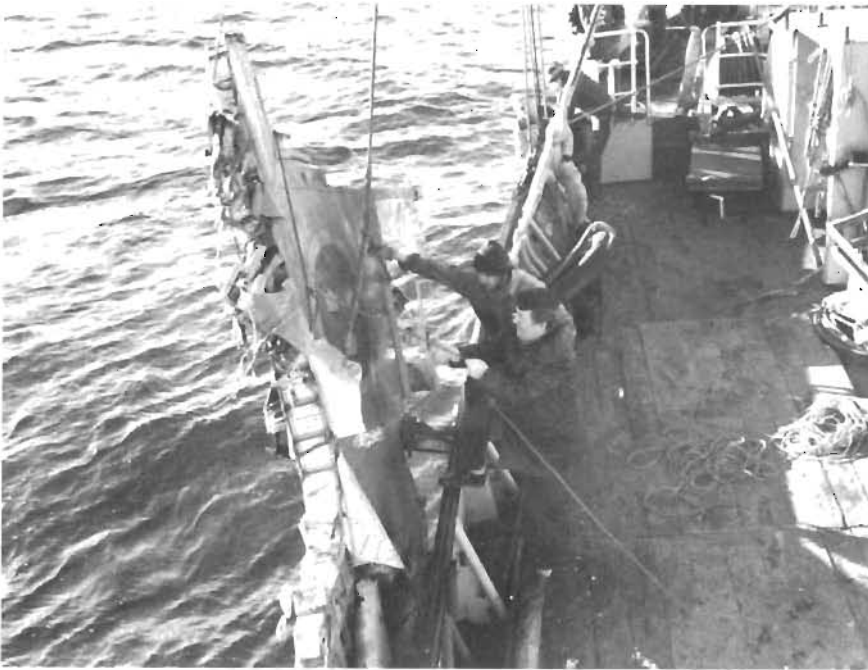
Engelsmännen lyckades med hjälp av svensk expert rekonstruera raketen ganska väl. Så när V2:an strax därefter började falla ned över London visste man i alla fall vilken typ av vapen det rörde sig om.

Lars Brus



DET NYA TYSKA VIDERGÄLLNINGSVÄPNET V2 har rekonstruerats på exaktastående sätt av brittiska flygminteteriet. Dess storlek är ungefärligt 14 m i längd och 1,7 m i diameter. Raketsystemet består av: A, 4 st lösa trilmotorer, B, 4 st lösa trilmotorer, C, Förbrännings-kammare, D, Turbin och pumpaggregat, E, Tank med flyvande vätska, F, Alkoholbränsle, G, Kontrollrum, H, Stridskåren med 1 ton sprängämne. 1, 4 st stabiliseringsflödar, Riffelformad slang, 2, Kollisionsfäll till lösa trilmotorer, 3, Elektrisk motor, 4, Brännare, 5, Alkoholledning från pumpen, 6, Luftflödar, 7, Bakre sammanslutning och vätske punkt för trilmotorer, 8, Nyrörelsestyrd alkohol-löslingsapparat, 9, Konstruktionsdetalj, 10, Radiostyrning, 11, Ledning från alkoholbränslet till stridskåren, 12, Sjätte sannolikt förvärd med temperingsorgan, 13, Ledning förvärd värd stridskåren, 14, Central turbin, 15, Elektrisk tändare för stridskåren, 16, Färdverk av plywood, 17, Kvävflockor, 18, Främre sammanslutning och vätske punkt för trilmotorer, 19, Övre, 20, Flyttillstånd för alkohol, 21, Dubbelvärdig ledning från alkoholbränslet till pumpen, 22, Styrelseledning, 23, Hjälpförbränsling, 24, Vätskebränslet, 25, Rörflödarverk bildande turbin och pumpaggregat, 26, Permanganbränsle, 27, Nyredslutator från pumpen, 28, Alkoholledning för kylning, 29, Alkoholledning till dubbelvärdig, 30, Elektro-hydrauliska servomotorer.

◆ Del av en havererad 35:a bärgas från 40 m djup upp på tjänstefartyget 'Malmö'. Nedan: Fr v: Fj Nilsson, Kn Löving, Kn Helligren, Fj Jönsson och Fj Lander. Föremålet är en s k dykdråke, som används som bogserare under vattenytan vid sökning över stora områden.



Den skeppare som i Kalmar hamn, i rädsla för upptäckt, lämpade 33 flaskor sprit överbord blev nog inte särskilt glad över vårt samarbete. En vaksam tullman såg spritetiketter på vattentytan, larmet gick. 'Bärgdykdet' kontaktades. Vi gick tillsammans (!) med en dykare från Kustbevakningen ner i hamnens allt annat än (rena) vatten. Upp kom hela... 31 flaskor. Men tydligen blev skepparen så 'imponerad' att han erkände sig ha lämpat ytterligare tvenne överbord. 'Kalaset' kostade honom 2.000 kr i böter så småningom.

◆◆ Höjdpunkten på årets övningar är när vi någon gång får allt att klaffa och kan ge oss iväg till västkusten. För några dagars övning i vatten med god sikt och en rik djurvärld, något som vi saknar här på ostkanten.

Önskemål för framtiden: Att få egen och ändamålsenlig dykmateriel; att få en fast dykorganisation enl förslag till Ag-bärgning (som i stort sett går ut på en dykgrupp i norr och en i söder, dit dykarna är fast knutna och direktledda från flygstabens flygsäkerhetsavdelning. Då behöver man inte som nu "stjälja" folk från kompanierna och sätta käppar i hjulen för deras planering. En julklapp värd mer än TACK).

Men än viktigare: Att F12 i likhet med Atlantis ej må få sjunka i havet. Vi har ju hotet över oss. Nedläggningshotet. Var är du 'ljusnande framtid'? ■

Lennart Löving

◆ Tyvärr hade inte Lennart Löving och hans F12-kamrater någon medbestämmanderätt i den då sittande Försvarets Fredsorganisation (FFU). Medlo november kunde nämligen utredaren, riksdagsman Gunnar Gustafsson (s), presentera utredningsförslag: F12 skall läggas ned. Till 1979-80 bör Kalmarförbundet vara indraget. Drygt 500 nu anställda vid F12 måste då flytta. Kommunen förlorar ett stort skatteunderlag. Villor kommer att gå under klubban. "Näst intill katastrof", sa en av länets riksdagsmän. — Kommentar av Red.

12 går på djupet

☆☆ Sedan 1957 har Kalmarflottiljen tillsammans med (dåv.) F9, F18 och F21 skött flygvapnets "å-liggande i grund och botten". Organisationen (som på F12 lyder under baschefen) går under benämningen "Bärgningsdykeridetallen". ☆ ☆ ☆

bärga delar av detsamma enl haverikommissionens anvisningar — ett arbete som är nog så krävande... särskilt som man inte får välja årstid. ◆ Vi deltar även i upprepning och röjning av såväl äldre som fortfarande i tjänst varande skjutsmål — ett arbete som verkar vara särskilt riskfyllt för finansministern... eftersom vi "delar" riskpengarna med honom. 'Han' tar ca 70 kr i skatt av de 100 kr/dag vi har för att riskera liv och lem. ◆ I samarbetet med Kustbevakningen har vi sökt drunknade, fotograferat och mätt upp gamla vrak (typ "Elefanten", samtida med "Wasa") och givetvis letat smuggelgods.

”Bärgdykdet” består av under-tecknad som dykofficer och dykledare. Bitr dykledare är 1. vapenmästare Alvar Helligren och tillsammans med personal ur F10 och F14 utgör vi en grupp på sju dykare.

Flygvapnets bärgningsdykare får sin utbildning i marinens regi — samt även delar av dykutrustningen därifrån. Efter den grundläggande utbildningen bedriver personalen övningar på det egna förbandet. Vilket här på F12 tillgår så att vi en dag i veckan har dykövningar tillsammans med Kustbevakningen i södra distriktet. Eller att vi med hjälp av fiskarna längs Kalmar-Sunds stränder, övar dykmetoder, söker fingerade haverister, ritar kartor och har katastrofövningar.

När det gäller arbetsuppgifterna, varierar dessa avsevärt. Det kan gälla att lokalisera ett havererat flygplan långt ute till havs samt



☆☆ Den egendom som Kungl. Maj:t och Kronan genom kontrakt med Kalmar stad den 4 april 1941 "vederlagsfritt och med full äganderätt" erhöill för att där bygga upp en ny flygflottilj var ett av kalmartraktens äldsta gods. Arealen var år 1939 ca 300 tunnland, huvuddelen åker på gammal sjöbotten och gården hade över dussinet hästar, ca 100 nötkreatur och 130 svin. ☆ ☆ ☆

Trolle på Bergkvara (ärkebispens farfar) säljer "en min gårdh, liggiandhess synnarst i Tyrnaby". Priset var en tunnå och 455 gutniska mark. Det var noga med att ange valutan, ty "fyra gutniska göra en öre och åtta öre göra ena mark"... enl texten i köpebrevet.

Efter Arvid Trolles död år 1505 och Gustaf Wasas trontillträde indrogs snart hemmanen i Törneby till **Kronan** och uppgick i ett stort godskomplex med Skälby kungsgård som medelpunkt.

Detta komplex lämnades år 1534 i förläning till **Jacob Smälänning** och omkr år 1600 till **Henrik von Köhlen**. Även senare innehades

sett en enda egendom. Ägare var då salpetersjureridirektören **Lars Cronstrand**, död på Stora Törneby år 1814. Under åren därefter fram till vår tid byter gården ägare inte mindre än åtta gånger. — Den hittills rekonstruerade ägarelängden har nedanstående utseende:

Tidig medeltid:

Omkr 1450—1470:
1473 genom köp:

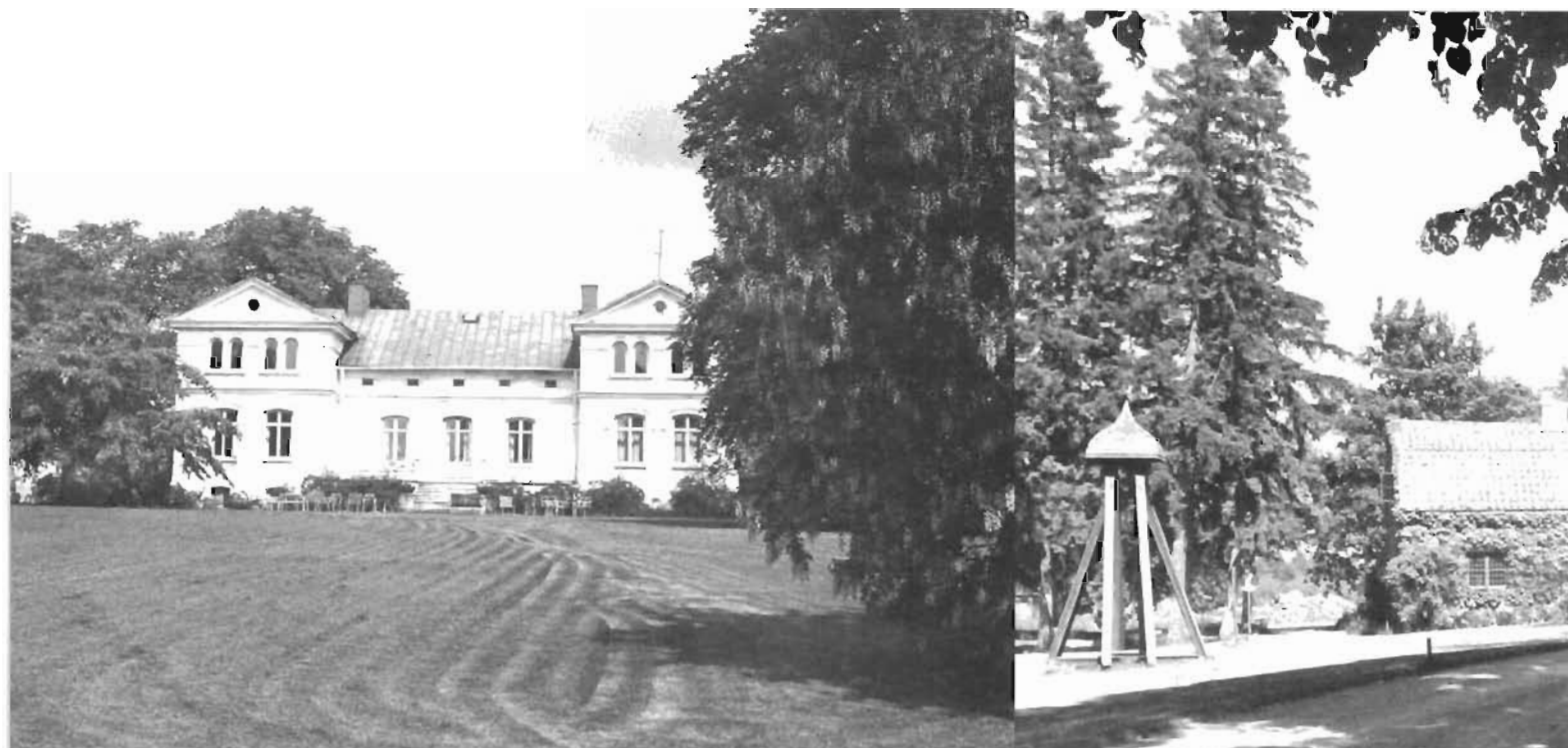
1520-talet:

1534 genom förläning:
1600 genom förläning:

1651 genom donation:

▼
Nunneklostret i Kalmar; Helgeandshuset, rådmann Karl Mikelsson, riddaren Arvid Trolle († 1505).
indraget till Kronan.
Jacob Smälänning.
Ståthållaren Henrik von Köhlen († 1622, begr i Dörby kyrka).
landshövding Gabriel Gyllenanckar († 1611, † 1657).

F 12 och Stora Törneby gård - ett stycke



◆ F12:s officersmäss fram till 1979... Vem besitter därefter Stora Törneby gård... måntro? Vem ser väl då också efter klockstapeln och flygeln?

Ursprungligen har gården i likhet med de flesta gods bestått av en bondbyn, vars hemman så småningom sammanslagits till en större enhet. Minst en av gårdarna i byn ägdes under medeltiden av **Nunneklostret** och en annan av **Helgeandshuset** (dvs sjukhuset) i Kalmar. Så sent som i husförhörslängden från 1830-talet återfinns beteckningen "hospitalshemman".

Från år 1473 finns ett bevarat köpebrev enl vilket rådmannen i Kalmar **Karl Mikelsson** den 14 september till riddaren och storgodsägaren **Arvid**

storgodset av ståthållare och landshövdingar i Kalmar som vederlag för deras insatser i Kronans tjänst.

Under åren kring 1640 företogs under drottning Christinas regering en serie försäljningar och bortdonationer av kronogods. Landshövdingen **Gabriel Gyllenanckar** erhöill sålunda år 1651 bl a Törneby och Kärrstorp "på livstid" och konrektor **Peder Ungius** fick något senare "livsfrihet" på ett hemman i Törneby... kanske just här avsedd gård.

Mot slutet av 1700-talet var det mesta av Törneby sammanslaget till i stort

▼
- ,, - genom donation: rektor **Peder Ungius**.
Före 1794 genom köp: direktören **Lars Cronstrand** († 1814).

Omkr 1825 genom köp: konsul **Johan Peter Kinnecke**.

Omkr 1850 genom köp: kapten **Johan Brithell** († 1817, † 1864).

1876 genom köp: löjtnant **Albert Meurling** († 1848, † 1921).

1918 genom köp: ?

1924 genom köp: **Knut Carlstedt**, handlanden **Rickard Jönsson** och **Oscar Gustafsson**.

1933 genom köp: **Kalmar stad**.

1937 genom köp: **Kungl. Maj:t** och **Kronan**.
1941 som gåva:

Något perifert förekommer även andra namn på ägare i Törneby under 1800-talet såsom målaren **J. Wahlström**, **C. G. Elfving** och inspektör **Gustaf Smedberg**. Det rör sig därvid om något eller några mindre hemman, "rester" av den gamla byn. Eller ev Lilla Törneby – en gård som då låg i nuvarande fältkanten, ungefär där 2. baskompaniet nu har sitt område. Lilla Törneby hade 1939 en areal på ca 35 tunnland.

Detta har hittills handlat om jorden. Huvudbyggnaden (den nuvarande officersmässen) uppfördes av **Albert Meurling** år 1890 och har till det yttre sedan dess inte undergått några väsentliga förändringar. Invändigt företogs efter

kulturhistoria ..!



KÖPINGSVIK

☆☆ Öland är inte bara solens och vindarnas ö. Det är även en underbar plats för flygvapnets centrala frivilligutbildning på sommaren. ☆ Kungl Kalmar flygflottilj har fått det hedrande uppdraget att vara utbildande myndighet för denna verksamhet ☆☆☆

Under två tvåveckorsperioder har värnplikligt befäl av i stort sett alla grader samt ett stort antal värnpliktiga i flygvapnet möjlighet att fullgöra befodrings- eller kompletteringsutbildning här. Reservofficerare, främst i luftbevakningstjänst, kan även beredas övningsstillfälle på detta läger... på Köpingsvik.

Utbildningskvaliteten är omvitnat hög, andan god och trivseln stor. – Samtidigt som hustrar får en massa nyttiga kunskaper i sin krigsbefattning, kan familjen njuta av Ölands sol, Köpingsvikens ljumma vågor och lottornas goda mat. Familjerna kan både inkvarteras och utspisas på lägret för en relativt billig penning.

◆◆ Kursverksamheten bedrivs i stort sett under juli månad. Sammanlagt anmälde sig ca 250 elever till 1973 års kurser.

Om DU tillhör FV:s vpl-befäl är DU välkommen att själv under 1974 förvissa Dig om Köpingsvikslägrets förträfflighet genom att delta i någon av de många kurser som anordnas här. – Kanske har Du tidigare läst några inspirerade Köpingsviks-artiklar i bla FV-Nytt? Konstatera gärna själv sanninghalten!... Frivilligdetaljen på F12 svarar gärna på frågor, om DU vill veta mera! – FVRF-kansliet i Stockholm naturligtvis också. ■

Folke Martinsson

Kronans övertagande en del rumssammanslagningar och då skedde även tillbyggnaden av köksutrymmena. De numera rivna ekonomibyggnaderna byggdes på 1860-talet under kapten Brithellis tid. Annexet innehöll förr bryggstuga och drängkammare.

Här har öden och människor växlat genom tiderna. Mycket av rogvande herrgårdsstämning dröjer sig ännu kvar kring den gamla gården med den vackra parken, flygeln och vällingklockan i sin stapel. – Ett stycke KULTUR, alltså. ■

Övlt S-E Lange



◆ Lägerhyddan, Köpingsvik.

Reggiane Re 2000 Falco 1



◆ Prototyp (MM 5069) till Reggiane Re 2000 i Italien 1939. — Sid 11:
En jaktrote (två flygplan) J 20 ur F10 på spaningsuppdrag bland svenska moln 1943.

☆☆ Fransmannen JEAN NOËL, känd flyghistorisk och konstnärlig medarbetare i den seriösa franska facktidskriften "Aviation Magazine International", har i dess utgåva i juni 1972 (nr 587) bidragit med en artikel om det i Italien på 1940-talet byggda jaktplanet Reggiane Re 2000 Falco 1. Hos oss fick flygplantypen beteckningen J 20. ☆ Detta flygplan byggdes av den italienska flygplanfabriken Caproni-Reggiane, en mindre enhet av den större Caproni-koncernen — en i Sverige inte helt obekant flygindustri. Detta främst med tanke på köpet av de fatala B och S 16-planen Caproni. ☆ Jean Noël inleder med en kort översikt av jaktplantypens till-

komst och allmänna drag. Han skildrar sedan de till Ungern och Sverige sålda Re 2000-planens historia m.m. Noël omtalar till sist hur typen efter att 1939–40 ha förkastats av Italiens flygvapen, under 1941–42 åter godkändes och beställdes för viss fortsatt utveckling. ☆ Artikeln avslutas med en bildsida i färg, som ger exempel på hur svenska J 20 samt ungerska och italienska Re 2000 på sin tid målats och märkts för maskering och igenkänning. ☆ FLYGVAPEN-NYTT återger här några av huvudpunkterna i Noëls artikel, i översättning och bearbetning m m av övlt NILS KINDBERG. ☆☆☆

Den 5 januari 1938 kungjorde italienska flygministeriet sitt "program R" för de främsta flygplanfabrikerna i landet. Programmet gällde kommande anskaffningar av nya ensitsiga jaktplan med stjärnmotor, beväpnade med två 12,7 mm vapen. De nya jaktplanen behövdes för att modernisera jaktflyget i Regia Aeronautica, det italienska flygvapnet. Två av firma Caproni-Reggiane's ledande konstruktörer, ingenjörerna **Alessio** och **Longhi**, utvecklade då sitt projekt Re 2000 Falco vidare, i hopp att detta skulle svara mot de i "program R" kungjorda kraven.

Den 24 januari 1939 premiärflygs Reggiane-prototypen MM 408, förd av

den kände italienske piloten **di Bernardi**. Planet hade redan då den sedermera vanliga 1.000 hk motorn Piaggio P XI RC-40. Som medtävlare om beställningar hade det främst jaktplanet Macchi C 200 Saetta ("Blixten"), som fick de flesta rösterna från juryn; därefter kom det snarlika Fiat G 50 Freccia ("Pilen").

Reggiane fick i alla fall, tack vare i förproven nådda tämligen goda resultat, likväl beställning på ytterligare några prototyper. Dessa skulle provflygas på nytt i juni-juli 1939. Det förut nämnda planet MM 408 hade vid officiella prov vid Guidonia (utförda av flygöversterna Tondi och Quarantotti) visat följande prestanda:

- ◆ startsträcka 165 m (startvikt 2.600 kg, varav 360 l bränsle);
- ◆ stigtid 1 min 11 sek till 2.000 m; 3 min 57 sek till 4.000 m och 6 min 23 sek till 6.000 m;
- ◆ topphöjd 11.500 m;
- ◆ toppfart 452 km/t på 2.000 m; 500 km/t på 4.000 m; 515 km/t på 6.000 m;
- ◆ flygsträcka 538 km på 6.000 m flyghöjd, med 470 km/t marschfart.

Men trots att Re 2000 hade nått för dåtiden goda resultat — och bli a flugit 10 km/t snabbare än Macchi C 200 "Saetta" (på

- italiensk 'stand-in' i svenska FV

Krisköpet som blev krigsårens neutralitets- vakt i Skåne

5.000 m höjd) blev det inte främst i proven. Det italienska flygvapnets främsta materielansvariga ansåg det otillfredsställande av flera skäl. Drivmedelstanken ingick i vingens mittsektion, en plats som ansågs särskilt sårbar på ett jaktplan. Minsta tillverkningsfel kunde orsaka läcka. Dessutom var tanksystem i vingen extra svåra att bygga.

Man skrev augusti 1939 då italienska flygministeriet gav Reggiane en första order om 200 plan "Falco", som skulle byggas i firmans fabrik i Reggio Emilia (ca 140 km sydost om Milano). I september samma år var en liten förserie om tolv Re 2.000 klar. Serien avsågs till "förbandsprov" i ett särskilt försöksförband. Ytterligare ett 180-tal plan skulle följa senare.

Men denna första serieorder minskades inom kort till ett enda plan... Reggiane-fabriken hade inte lyckats vinna de beslutandes förtroende. Det nya planet, med modifierad vinge, gavs numret MM 454. Det blev till sist, försett med 1.175 hk motor Piaggio P XIX RC 45, prototyp till en ny version **Re 2002**. Under tiden fortsatte emellertid fabriken serietillverka sin första typ Re 2000.

Som alla läsare vet, vilka följt med FLYGvapen-NYTT:s artiklar om flygvapnets förstärkta försvarsberedskap under andra världskriget, måste Sverige 1940 söka finna ersättning för utebliven, ofrånkomligen nödvändig flygmateriel. Detta pga dels fördröjda, dels helt uteblivna leveranser av i USA beställda flygplan och övrig flygmateriel.



Foto: S. Bladén

Som enda möjliga leverantör i det rådande nödläget (vår svenska flygindustri hade ännu inte nått önskvärd leveransförmåga) fanns då endast Italien. En beställning på ett 50-tal jaktplan Fiat CR-42 (biplan av rätt föråldrad typ), i Sverige kallade J 11, samt till en början 30 (senare i allt 84) tvåmotoriga Caproni Ca 313 (B 16, S 16 och T 16) kunde Italien då åta sig att leverera.

Därutöver kom också Reggiane Re 2.000 Falco I (J 20) med i leveransbilderna. En viss om också inte toppmodern ersättning, för åtminstone en del av de i februari 1940 i USA beställda 144 jaktplanen Vultee Vanguard 48 C (J 10) m fl, tycktes därmed vara säkerställd.

I oktober 1940 kom det amerikanska totala "embargot" (exportförbudet) på all krigsmateriel från USA. Vi hann få hit 60 J 9:or, som t o m maj 1940 hunnit införas, men därutöver föga mer — två lätta bombplan (attackplan) typ Seversky-Republic 2-PA (B 6) blev allt (av 88 beställda sådana). Vi måste dock ha nya flygplan till två i februari 1940 beslutade jaktflottiljer (F9 och F10), att sättas upp under 1940 samt till andra sådana i nästa omgång. Dessa flottiljer väntades bli beslutade 1941 och 1942.

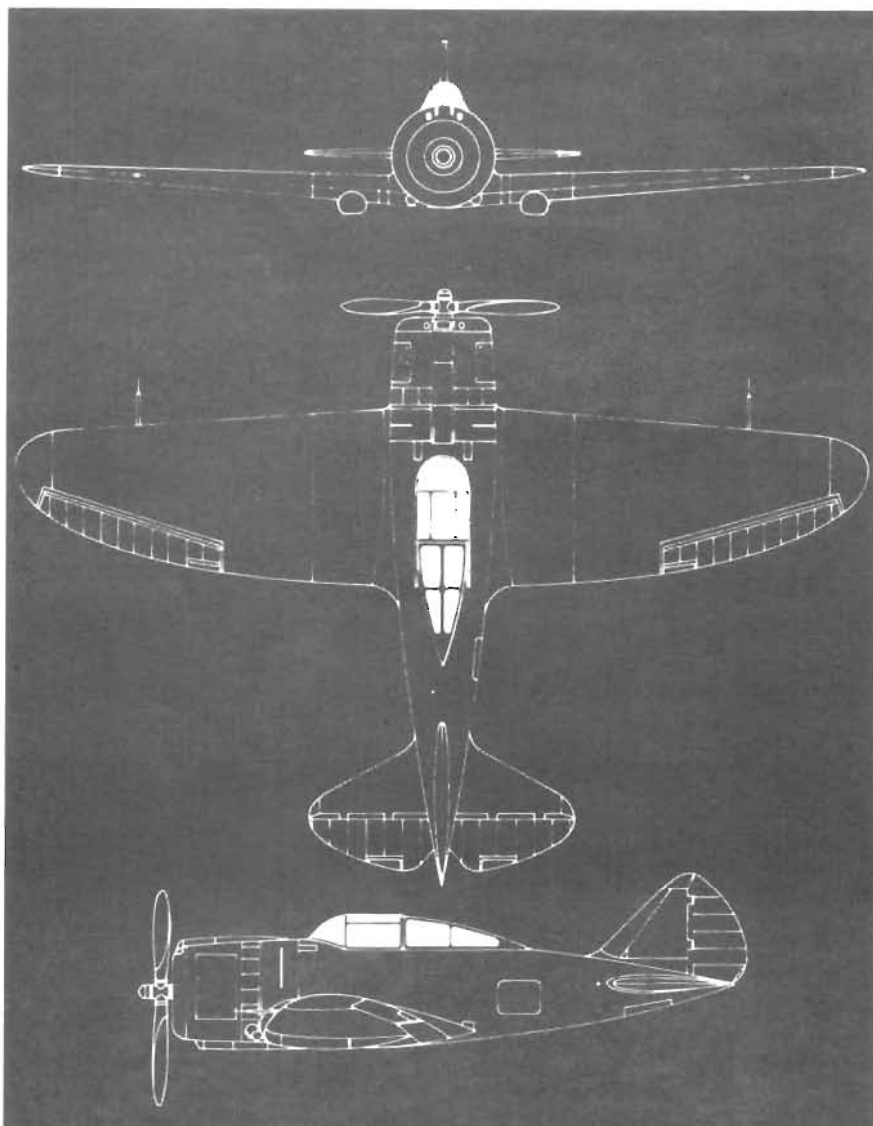
Den 28 november 1940 undertecknades kontrakt med Reggiane om leverans till Sverige av 60 jaktplan Re 2.000 Falco I (J 20). Tjugo av dem skulle förse med extratankar. I april 1941 kom de två första av Sverige kontrakterade

J 20-planen per järnväg till Sverige, via Tyskland. De monterades upp på Malmén (CVM, Malmslätt). Mera regelbundna leveranser började dock inte förrän i september 1941. I juli 1942 var hela leveransen fullgjord. Planen nummerades 2301–2360 och fick som nämnts typbeteckningen J 20.

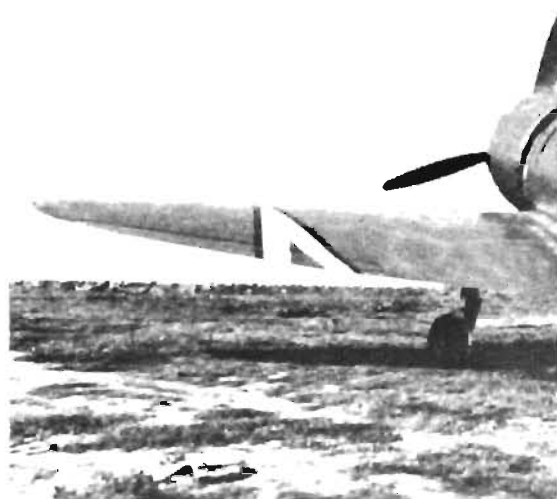
I december 1941 glunkades det om en beställning av ytterligare 60 flygplan J 20, och att dessa skulle förse med 1.000 hk Pratt & Whitney-motorer. Så kan ha varit fallet, men beställningen måste dock ha blivit annullerad ganska snart — och sannolikt var det då förhoppningarna på ett gott resultat av den nystartade svenska jaktplantillverknings som därvid spelade in.

I maj 1941 började uppsättningen av den i februari 1940 beslutade nya jaktflottiljen F10 i Skåne. Det var de italienbyggda J 20-planerna som föll på dess lott. De blev till god hjälp för att göra den svenska neutraliteten respekterad i det södra luftrummet. — Från 1943 blev åtskilliga fyrmotoriga USA-bombplan typ Boeing B-17 och Liberator B-24 (som tagit vägen över eller alltför nära svenskt territorium) upphunna av de svenska J 20-jaktplanerna och tvungna att landa på bl a Bulltofta, Rinkaby och andra platser i södra Sverige. Flera plan av växlande typer från tyska Luftwaffe tvangs röna samma öde.

Jean Noël berättar också om den "incident" utanför sydöstra Skåne, då ett svenskt J 20-plan (nr 2331) — från ▶



◀ Motor: en luftkyld 1.000 hk (på 4 km höjd) Piaggio P XI RC 40 14-cylindrig två-krans av stjärntyp. — Beväpning: två fasta främre synkroniserade 13 (12,7) mm akor i flygkroppen samt två fasta 13 (12,7) mm akor i vingarna. Ställ för lätta bomber kunde monteras under vingarna. — Spännvidd: 11 m. — Längd: 7,85 m. — Höjd: 2,28 m. — Vingarea: 40,4 kvm. — Tomvikt: 2.060 kg. — Flygvikt: 2.530 kg. — Toppfart: 535 km/t. — Marschfart: 430 km/t. — Landningsfart: 110 km/t. — Topp höjd: 11,5 km. — Längsta flygsträcka (med max drivmedelslast): 1.300 km (med marschfart).



► vår där baserade yngsta jaktflottilj "Tionde flygflottiljen" (baser Bulltofta och Rinkaby) — förlorades den 3 april 1945 under ett beredskapsuppdrag. Den franske författaren säger i sin artikel, att vårt J 20-plan blev nedskjutet av akre kulspruteskytten i ett tyskt Do 24-plan (snabb fjärrspaningsflygbåt med tre 700/1.000 hk motorer och flera mans besättning), när Do 24:an "försökte landa på närmaste svenska vattenyta" (farvattnet sydost Sölvesborg).

◆ ◆ Riktigt så gick det dock inte till. Det tyska planet hade rapporterats över östra Skåne. En beredskapsrote ur F10 (två jaktplan J 20) beordrades upp för att rutinmässigt avvisa den objudne gästen — inom neutralitetskyddets ram. "Tvåan" i beredskapsroten kom till följd av motorkrångel inte i väg samtidigt med "ettan". Den sistnämnde — vpl piloten, furir 1859—21—42 **E H Nordlund** — sökte då ensam fullfölja uppdraget. — Man kom upp bakom Do 24:an för att mota ut det stora tyska planet från svenskt land. Akre skytten i flygbåten (med två kopplade, rörliga 20 mm-vapen) fick in en full-

träff på Nordlund och hans J 20 framtilj, varefter flygplanet störtade i havet (sydost Sölvesborg). Piloten omkom.

Denna "incident" blev det fjärde fallet, då tyskt stridsflyg lyckades skjuta ner svenskt beredskapsflyg under andra världskriget. De första tre fallen hade resulterat i förlust av tre svenska S 16 (Caproni Ca 313, tvåmotoriga fjärrspaningsplan), därav två öster om Gotland och ett i västra Kattegatt. — Med furir Nordlunds namn utökades listan på våra under krigstiden i flygtjänst fallna med ytterligare en man.

De tekniska erfarenheterna av J 20-planen i Sverige blev växlande. Bl a visade motorerna bristfällig driftsäkerhet. När krigstiden tog slut blev de kvarvarande J 20-planen tagna ur aktiv flygtjänst för att användas i den marktekniska utbildningen.

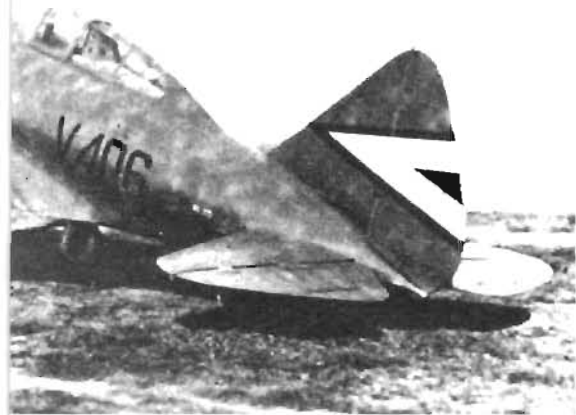
Den 27 december 1939 skrev representanter för Ungerns flygvapen kontrakt med Reggiane om leverans av 60 i Italien byggda jaktplan Re 2.000 Falco, och om

licens för Ungern att tillverka andra flygplan av samma typ i egen fabrik. Ungern hade då förberett sitt inträde 1940 i "axeln" (tremaktsförbundet Tyskland, Italien, Japan) och kommande deltagande i det utökade andra världskriget.

Det första jaktplanet Re 2.000 (till Ungern) levererades i april 1940. I december samma år var ytterligare sju färdiga, 30 andra leveransklara och nio väntade på besiktning. I februari 1941 hade 48 plan levererats till Ungern (per järnväg). — De resterande från Italien beställda kom dit före årsskiftet. I juni 1941 fick Italienbyggda Re 2.000 sin första frontanvändning. Sex flygplan, som bildade ett ungerskt specialförband, eskorterade tyskt bombflyg mot mål på ryskt område.

I december 1942 fanns en jaktflottilj om tre divisioner (30 plan) baserade på Szolnok (på östfronten) och en annan (också 30 plan) vid Kolozsvár. Båda flottiljerna ingick i 2:a ungerska flygbrigaden. Under fältttåget i öster förlorade ungrarna blott en enda Re 2.000. Men tre likadana plan, som flögs av tyskar, landade på ryssbehärskat

T h: En J 20 i stlgande sväng. Planet ur Skånska flygflottiljen. — Nedan: Reggiane Re 2000, kallat "Héja", i ungerska flygvapnets färger 1941. — — Att FV, efter köpesökande förhandlingar med Sovjet fram till september 1940, höll på att få ryska fjpl av typ Jak-9 på våra flj... är kanske mindre känt. Men tänk vilka relikter i vårt flygmuseum idag... om vi hade haft något!



område. — Från oktober 1942 drogs typen efterhand bort från fronten. I december samma år fanns blott en division kvar. Efter nederlagen i öster under januari 1943 förstördes de sista på östfronten kvarvarande Re 2.000 på marken, av ungersk personal.

I mars 1940 besökte en ungersk kommission Reggiane-fabriken i Reggio Emilia. I mars samma år fick Ungerns statliga maskinfabrik Mavag (i Budapest i uppdrag att licensbygga 40 flygplan typ Re 2.000. Det första av dessa skulle vara leveransklart i juni 1942.

Mavag kunde dock inte hålla sig helt till kontraktet. I augusti 1941 fick fabriken i stället beställning på 50–100 flygkroppar, utan motorer. Det hade då bestämts att de ungerskbyggda Falco-planen skulle förses med i Ungern licensbyggda 985 hk Gnôme-Rhône K 14-motorer (kallade VMK 14 B), försedda med trebladiga Hamilton Standard metallpropellrar. De ursprungliga italienska Breda-Safat-vapnen skulle

också bytas ut mot i Ungern tillverkade, av typ Gebauer.

Mavag-fabriken kunde leverera sitt första plan 1942. Därpå följde 130 flygplan 1943 och 60 år 1944, eller i allt 191 plan. Andra källor ger vid handen att Mavag byggde 126 flygplan; 65 skulle ha tillverkats vid andra ungerska verkstäder. I ungerska flygvapnet fick Reggiane Falco-planen namnet Héja. Sedan använde Jaktregementet 101 Héjaplan till oktober 1943. Talrika andra sådana sattes in som övningsplan på jaktkurser. Typen stred i luften ända till den sista ryska offensiven i sydöst år 1944.

En del data om Mavags Héja (Reggiane Falco I, serie I a):

- ◆ startvikt (standardutrustad) 2.800 kg;
- ◆ toppfart 420 km/t på lägsta höjd; 485 km/t på 4.200 m; 530 km/t på 5.000 m;
- ◆ landningsfart 120 km/t;
- ◆ flygsträcka 1.150 km med 590 krn/t på 6.000 m; 1.400 km med 465 km/t på 5.000 m;
- ◆ stigtid 4 min 20 sek till 4.000 m; 7 min 20 sek till 6.000 m.

Alla dessa flygplan var utrustade med Manfred-Weiss-motor 14 Kfs. "Mistral Major" VMK 14/B om 950 hk på 4.530 m.

Regia Aeronautica — det italienska flygvapnet — hade alltså visserligen provat men officiellt "förkastat" Re 2.000. Under 1941, när man hade svårt att fylla behoven av ny flygmateriel till det i Nordafrika opererande italiensk flyget, tog man dock typen till nåder. — De tidigare typerna Fiat CR-42 "Freccia" (Sveriges J 11) och Savoia-Marchetti's SM-82 (tremotorigt transportplan) "Canguro" (Känguru) hade gjort god tjänst där. Det föreföll då riktigt att snabbt förstärka flyget i Nordafrika med någon materiel, som kunde flyga direkt därifrån till den dåvarande italienska besittningen Etiopien utan mellanlandning. Där tycktes Re 2.000 Falco vara enda möjligheten.

Flygplanet's ving-mittsektion inrymde en drivmedelstank på 640 l. Därutöver kunde planet ta 450 l bränsle i en kroppstank och 190 l i en akre tank. Ingenjör Longhi hade räknat med att ►

► om vingtankens rymd ökades till 850 l, skulle totala drivmedelsmängden kunna ökas till 1490 liter.

I februari 1941 hade italienska regeringen "lagt beslag" på 20 plan (utan motor) av de för Ungern kontrakterade, och tre av de svenska. Av dessa 23 blev fem färdigställda som rena jaktplan (MM 8059-8070). Tre av dem blev senare modifierade till version GA, tolv andra (MM 8059-8070) likaså. — Dessutom blev tio plan ombyggda för katapultstart från fartyg. Det var Regia Marina (italienska flottan) vars intressen gjort sig gällande. Ett plan blev prototyp för version Re 2.003, ett tvåsitsigt spaningsplan. Man kan för-

stjärnmotor Piaggio P-XI bis RC 40 om 1.000 hk. — Men versionerna skilde sig även i andra hänseenden. Så hade tex förarplatsen samma utförande som på de sist tillverkade Re 2.001 Falco II; även radioinstallationen var annorlunda. I fråga om drivmedelstankarna noterades ökat utrymme. En extratank för 65 l kunde monteras bakom pilotsitsen, en annan hängas upp under flygkroppen — och när så krävdes bytas ut mot en 200 kg bomb.

I början av 1941 placerades fem Re 2.000 för tjänstprov vid en på Sicilien förlagd jaktdivision. I augusti samma år organiserades en annan division vid Milo-Trapani, dit man överför-

utföra både dag- och nattföretag. De här nämnda Re 2.000-planen var sedan i tjänst så länge de var operativt brukbara. I januari 1942 var sex av dem ännu flygdugliga.

I september 1941 väntade en annan köpare på leverans av 50 katapultbara jaktplan. Det gällde då att ersätta de föråldrade planen av typ Ro 43 och Ro 44 (från fabriken Romeo). Efter någon tid provade man två modifierade Re 2.000 på katapultutrustade handelsfartyg. Fortsatta prov skulle sedan utföras på basen San El-



◆ Ovan: Elva jaktplan J 20 ur Skånska flygflottiljen en dag sedan "kriget" tagit slut; uppställda på linje. Italienska fosterbarn med airtnes... till skillnad från släktingen Caproni (elakt klatad "den flygande likkistan").

stå att dessa specialkrav orsakade kraftiga förseningar i leveranserna till fabriken utländska kunder, dvs Sverige och Ungern.

Proven med Re 2.000 GA (Grande Autonomia, dvs plan med lång flygsträcka) blev lyckade. Men Italiens dåliga krigslycka i Nordafrika satte stopp för planerna på att skicka iväg några Reggiane Falco-plan till Etiopien. Både Re 2.000 version III och Re 2.000 GA var försedda med samma motor som katapultversionen (och Sveriges J 20), dvs med luftkyld

de den föregående flygplan. I februari — juni 1941 blev andra Re 2.000 operativt klara i en markbaserad jaktflottilj, också på Sicilien. Dessa liksom de marinsamverkande Falco-planen fick eskortera sjötransporter till Nordafrika; de användes också för attacker mot de allierade flygbaserna Hal Far och Mikkaba på Malta.

Från nyår 1942 blev 377:e jaktdivisionen fristående och hade bli tolv jaktplan Re 2.000. Några av dessa skulle vara av typ Re 2.000 III GA. Efter en tids verksamhet från basen Milo-Trapani blev förbandet ombaserat till Boccifalco-Palermo. Där utökades det med plan av typ Fiat CR-42 och fick

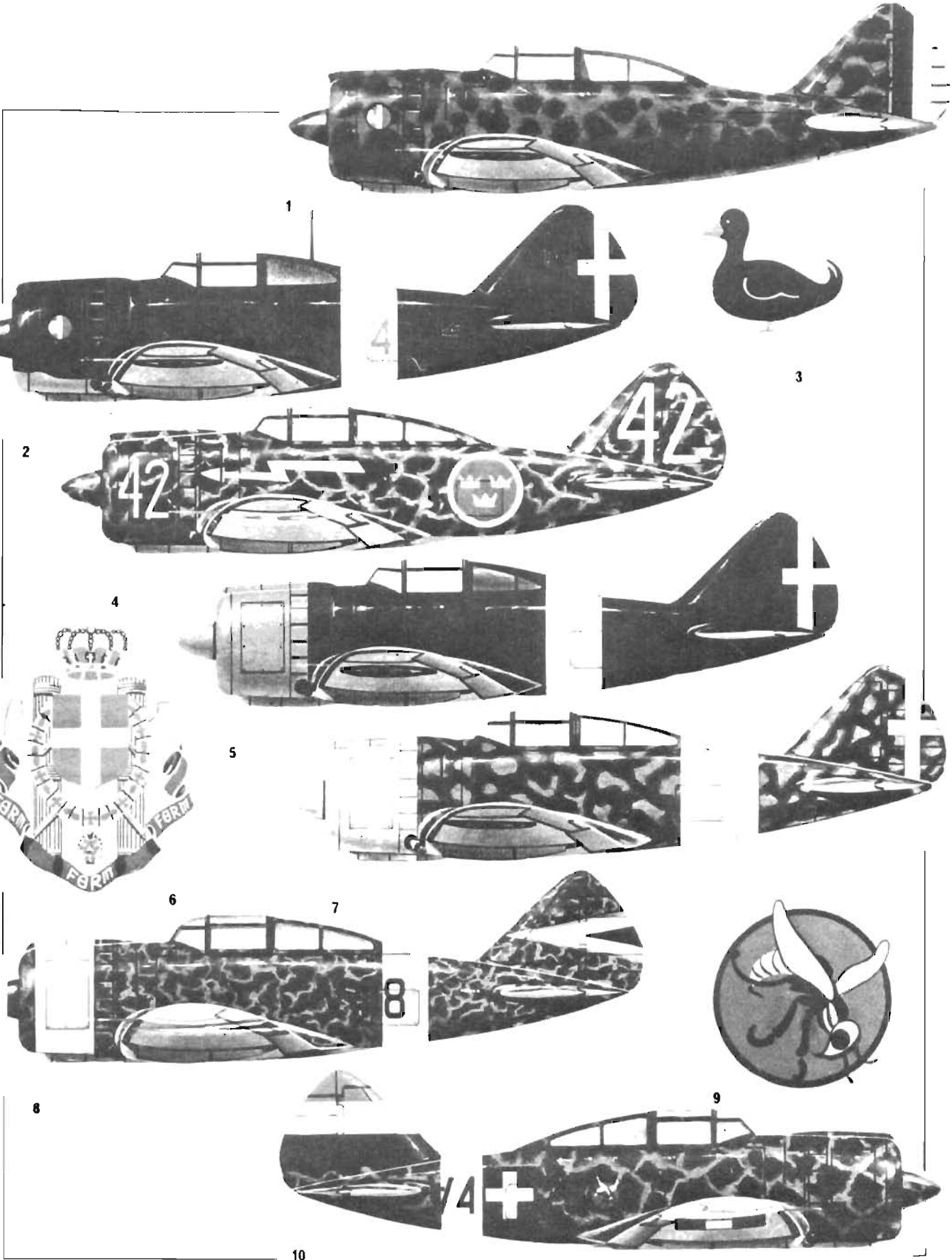
pidio och på slagskeppen "Vittorio Veneto" och "Romo".

Reggiane-planen i flottans tjänst förklarades därpå "operationsdugliga". Några av dem tilldelades 1:a italienska flottflygdivisionen, men kom aldrig att delta i något aktivt företag. — Efter striderna vid Medelhavet och axelmakternas nederlag där och i Afrika, ansåg italienska flottan sig inte i stånd att ge sig på någon offensiv mot brittiska Medelhavsflottan. Endast några landbaserade jaktförband fick mot slutet hjälpa till i lokala attacker. Den 1 september 1943 fanns blott två flygplan typ Re 2.000 kvar i det italienska flottflygets egen tjänst. ■

T h: Facsimil av JEAN NOELS färgsida i franska "Aviation Magazine" nr 587/1972.

— Bilderna visar:

- 1) Re 2000 Falco I prototyp augusti 1939 vid försökscentralen i Guldona.
- 2) Re 2000 Falco I serieflygplan tillhörande italienska flottflygets reservkår.
- 3) Ett förbandsmärke för Italienska flottans flyg.
- 4) Ett av Sveriges jaktplan J 20 (Re 2000 Falco I) år 1943 vid Skånska flygflottiljen (F10).
- 5) Re 2000 GA (Falco med extra lång flygsträcka) mars 1942 ur Italiens Regia Aeronautica (flygvapen).
- 6) Kungahuset Savolens vapen, anbragt på det Italienska flygvapnets jaktplans sidroder.
- 7) Ett av Italiens på våren 1941 på Sicilien baserade Falco-jaktplan (3:e jakteskadern).
- 8) Till Ungerns flygvapen i juli 1941 levererat jaktplan Re 2000 Falco I ur första serien.
- 9) Förbandsmärke av 1942 för 1:a ungerska jaktdivisionen (fronten mot Ryssland).
- 10) Re 2000-plan i 1:a ungerska jaktflottiljen 1942 på ryssfronten.



★ ★ System 37 Viggen – den i våra massmedier mest om-
diskuterade komponenten i det svenska neutralitetsför-
svaret – har i och med införandet av attack-Viggen på för-
band inlett successionsbytet av den svenska flygplan-
flottan. Hur har då modern, Skaraborgs flygflottilj (F7) i
Såtenäs, lyckats anpassa sitt skötebarn? Artar sig skatte-
betalarnas dyraste försvarsväpnare väl? Massmedia, som
länge tryckt på och velat stifta en påtaglig bekantskap med
Viggen, fick i oktoberveckan 42 sin efterlängtrade chans.
Ur höstdimman stod plötsligt fram F7:s välkomnande famn.
Ca 50-talet Viggas bligade förundrat på dryga 20-talet
hungriga text & bildjournalister, som i kraft av tredje
statsmaktsrepresentanter grävde vinklade frågegångar in-
nanför Viggen-personalens hårtästen. ★ ★ ★

“Viggens vardag” - informationstema för journalister

Text & foto: Jahn Charleville



◆ Riksdagsman Anders Björk och SvD-reportern Johan Tunberger i ängslig väntan på att dimman skall lättas.

A nledningarna till denna FV:s storenergiska informations-satsning (som inte bara kostade extratid /m/ för noggranna förberedelser i alla berörda faser, utan också medförde att en stor del av förbandet under en hel arbetsvecka "stördes" i sin normala verksamhet och fick ägna sig åt PR-service på högsta nivå) var framför allt:

- a) AJ 37 Viggen finns nu fullt stridsoperativ vid F7,
- b) den rekordsnabba omskolningen — föranledd av förutseende, tidig planering (instruktörsutbildning) och effektiv elektronik-hjälp (simulatorer),
- c) en någorlunda fair bedömning av Viggens egenskaper och prestanda tarvar en personlig konfrontation med det omdebatterade försvarstillskottet i dess rätta element,
- d) med ett pass i baksits bredda kunskapen om svenska attackpiloters arbetsmiljö och dito uppgifter i ett modernt neutralitetsförsvar.

— Det är en inspirerande och fascinerande uppgift, framhöll flottiljchefen överste Karl-Erik Fernander, att som premiärförband få ta hand om ett nytt vapensystem och enl föreskriven tidsplan producera flygtid. Det är, framhöll vidare överste Fernander, inte utan viss belåtenhet, som man kan konstatera att ett förband kanske för första gången i FV:s historia kunnat hålla utsatt omskolningsschema. De rekordtidigt färdigutbildade flyg- och markinstruktörerna samt de redan från start på plats varande simulatorerna har spelat en helt avgörande roll. (Annat var fallet vid tex Draken-introduktionen.) Därför är det nu också möjligt att tidigare än någonsin låta delar av allmänheten få sig ett pass i skol-Viggen, summerade flottiljchefen i sitt presentationsanförande.

◆ ◆ Här skall inte långrandigt och detaljerat ordas om denna världsunika tilldragelse — att de första civilisterna begått sitt Viggen-elddop — utan bara någorlunda komprimerat delges något om händelseförloppet etc, informationsdagarnas uppläggning och innehåll.

Inbjudna till studium av F7:s vardag och flygning med SK 37 Viggen var 23 text- och bildjournalister från såväl riks-, landsorts- som lokalpress samt Sveriges Radio/TV. Även fack- och veckopress gavs naturligtvis chansen. Från norr till söder, öster och väster sågs 'murvlar' av **bägge** könen



stråla samman på tredje divisionen. Tyvärr kunde inte alla Sveriges journalister beredas plats... det går dock (om inte flera tåg... så i alla fall) flera flygplan. Halv förtröstan ni alla för tillfället 'sidsteppade', flygvapnets hjärta är rymligt och på generositeten är det inget fel... bara på den pekuniära tilldelningen. Och överskottstid.

Själva flygningen föregicks av sedvanlig och regelföreskriven läkarundersökning med vidhängande säkerhetsgenomgång av aktuell materiel samt utprovning av flygmundering. Relativt enkla procedurer, men tidskrävande. Flygpassen företogs i 2 å 3 SK 37:or,

enkom klargjorda i s a s publiceringssyfte. Beroende på vädret betades 4—6 baksitsare av per dag. Och då man inte var flyngagerad i någon fas, gavs tillfälle till diverse studiebesök. Tex: nya tl-tornet, bomb/raketmålet (Hattefuran), de båda simulatorerna (flyg- och moment/rb), AJ 37:ans beväpnings-alternativ i 2. div:s hangar, ljuddämpareanläggningen etc, etc.

◆ ◆ Varje flygpas varade i 40—50 min. Programmet var upplagt så att attack-Viggen skulle ges chans att inför det svenska folket ganska ordentligt få visa upp sin prestanda-kapacitet...

vadtill de 18 styckemiljonerna utnyttjas och hur pass avancerat 37:an kan och skall uppträda i det svenska folkförsvaret. — FIB-Aktuellts (nr 37) horribla påståenden om Viggen kunde bli inte få stå emotsagda.

Flygpassen innehöll följande moment: ◆ **Kort startsträcka.** (500—600 m.) Start med full efterbrännkammare. (Zon 3.) ◆ **Attackföretag.** Navigering med hjälp av 37:ans navigeringssystem. Första delen av flygningen (transport till stridszon) med bränstleekonomisk fart på höjd under en tänkt fientlig radartäckning. Efter passage av Dalslandskusten (inträde i stridszon) ökning ▶



◆ FIB-Aktuellts representerades av en tös med cert' och snärt, Ulla Hasselmark. Hon blev världens första flygande Viggen-brud.



◆ Norrbottens-Kurirens Lars Jacobsson informerade skattebetalarna längst upp i norr.



foto: erik johannesson

► till stridsfart, låg flyghöjd. Anfallet utfördes som fingerat attackraketanfall mot bro över Elnesjön söder om Ellenö station. Utflygning ur stridszon med hög fart, låg höjd. Attackmomentet avbröts vid Väderöbod. ♦ **Stigprestanda.** Efter passage av Väderöbod stigning med ebk till 7.000 m. Höjden begränsades av att passagerarna av praktiska skäl inte kunde få individuellt tillpassade syrgasmasker. ♦ **Acceleration från underljud till överljud över Västerhavet.** Acceleration till flygplanets toppfart (M. 2) utfördes inte pga åtgången på bränsle vilket annars inkräktat väsent-

ligt på andra delar av flygningen. Detta statusmoment är dessutom om möjligt ännu sensationslösare än själva ljudvallspassagen. Det 'vanliga' överljudsmomentet gjordes därför bl a för att

ge journalisten en dräpande möjlighet att inför kompisar momentant framstå som stålmannen. ♦ **Manövrerbarhet.** Viggens manövrerförmåga genom hela underljudsregistret visades genom någ-

♦ Ovan: Viggens karaktäristiska konfiguration, med en nosvinge som högflyttanordning, har sin bakgrund i de operativa krav som ställdes då flygplanet skulle konstrueras. Idén att sätta stabilisatorn framför vingen var i och för sig inte ny, den tillämpades redan 1903 av bröderna Wright. Problemen har dock sedan dess varit stora, främst på stabilitetssidan. Att Saab lyckades med konstruktionen torde bero på att man här för första gången använt sig av vissa effekter som uppstår då luften som svept över nosvingen interfererar med huvudvingens luftström. Nedfäld klaff på nosvingen lyfter nosen till den önskade, höga anfallsvinkeln. Noshöjningen balanseras med nedfällning av vingrodren. Både nosvinge och huvudvinge har erhållit högre lyftkraft tack vare nedfällda roder. Lyftkrafttillskotten adderar sig till huvudvingens "normala" lyftkraft. — T h: Landning.



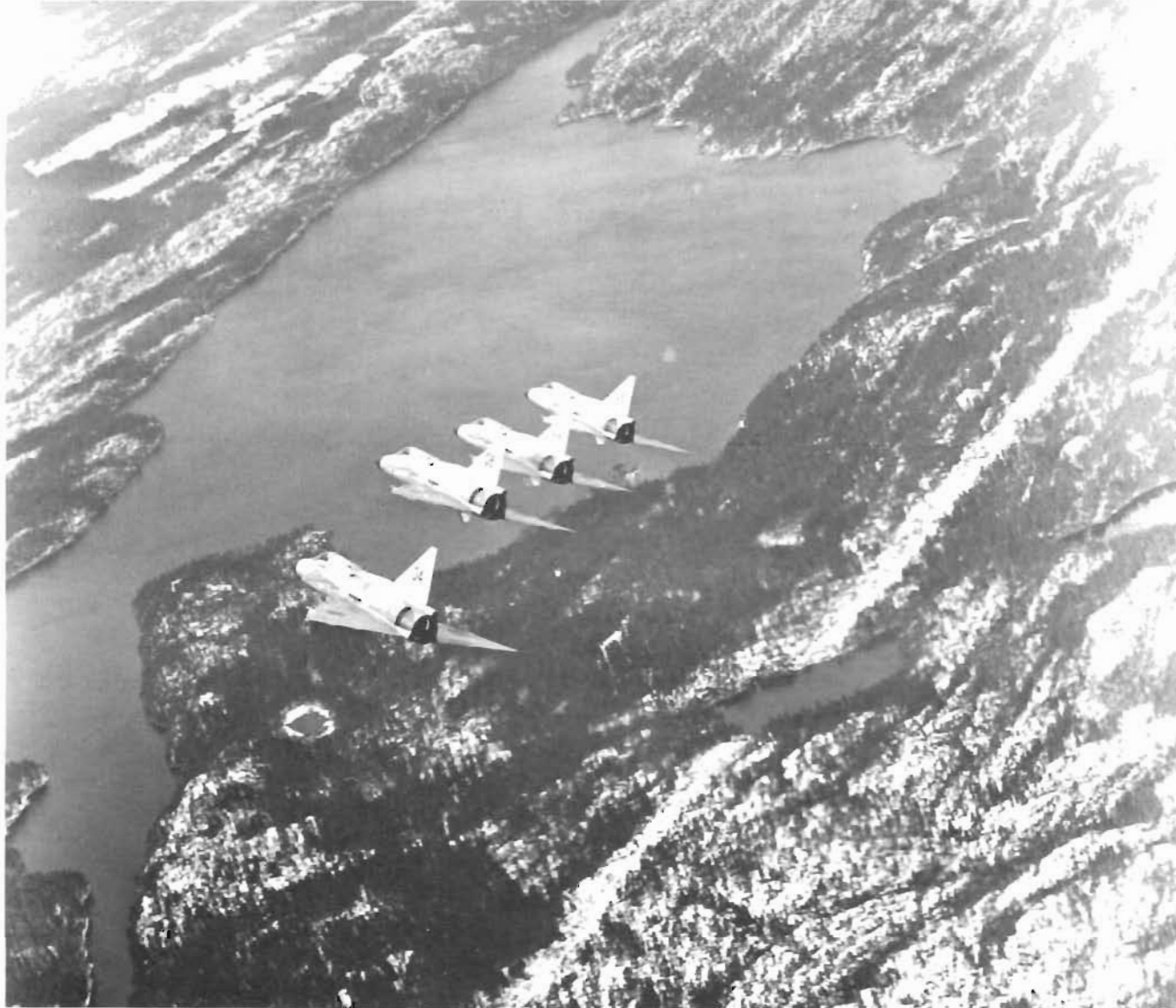


foto: Åke Andersson

ra minuters avancerad flygning. Piloten höll sig hela denna något mer påfrestande tidsintervall underrättad om passagerarens möjligheter att följa/uppfatta flygningen och anpassade program-

met därefter. ♦ **Instrumentflygning.** 37:ans navigeringssystem kan användas för instrumentflygningsprocedur helt oberoende av yttre fyrrar, alternativt vid mycket låga molnbaser i samarbete

med TILS markfyr. Då sådana procedurer bara presenteras på flyginstrumenten, och betr. baksits endast i begränsad grad, kom företrädesvis PAR-procedur (radarledning av trafikledare) att väljas. Under proceduren visades Viggens styrautomat och automatiska fartkontroll. ♦ **Kort landningssträcka** utfördes. (Ca 600 m.) Landningen skedde med låg fart och med effektiv bromsreversering.

För en av lokalpressens representanter hade ett extramoment inlagts. Man ville för honom på ett påtagligt sätt berätta om fågelkollisionsproble-



♦ **Ovan:** En 4-grp attack-Viggar bankar höger. — Viggen i skolversion är i första hand avsett för typflygning i dubbelkommando, men kan även användas för begränsade attack- eller jaktuppträdanden. Den bakre kabinen har inrättats på den plats, där AJ 37 har viss elektronik samt en bränsletank, varför SK 37 alltid flygs med en centralt under flygkroppen placerad fällitank. Denna ger SK 37 i stort sett samma totala bränslelast som en AJ 37 utan fällitank. — Principer för omskolningen till AJ 37: 1) Instruktörslag (16 man tekn pers huvudsakligen ur F14 och F7); 2) Instruktörslag (4 förare ur F7) för typflygning, s k TIS:A (att lära s a s flygplanplattformen); 3) Instruktörslag (4 förare ur F7) för taktik- och vapenverkansutb s k GFSU:A. — T v: SvR/TV2:s Seve Ungermärk vill inte höra talas om att hans reportage 'Viggens vardag' skall vinklas politiskt... i tex Maj Wechselsmann-sammanhang!



foto: kent hult

- ◆ Ovan: SK 37:ans framsits är praktiskt taget identisk med den i AJ 37, medan bakinstruktörsplatsen har en för-
enklad instrumentering. För att instruktören, främst vid landning, skall ha tillfredsställande sikt framåt är bak-
sitsen försedd med två periskop. Det har varit svårt att ge dessa periskop en tillfredsställande aerodynamisk
utförning, varför de orsakar avsevärt buller vid flygning i farter över medel. För att detta buller inte skall för-
stärkas i fpl:s interkommunikationsystem, rekommenderas att strömställaren "MIK BAND" ställs i läge "FRAN"
då kommunikation mellan fram- och baksits inte pågår. — Mitten nedan: De flesta av journalisterna trodde i ca
40 min att de var Biggles. Denna känslotro kom att färga avrapporteringen... i alltför stor utsträckning. —
Nederst: Spanings-Viggen görs i två versioner: 1) Havsövervakning, SH 37. 2) Landfotospaning, SF 37. Norr-
landsförbandet F21 kommer att tilldelas dessa typer... + JA.

► met. För det ändamålet utsågs kn Kristiansson. Att han tydligen flitigt tränat i 'momsul' (robotskjutningssimulatore), visades genom att han lyckades spetsa en stackars pippi med pitotröret. I baksits märktes ingenting särskilt, betydande reportern något besviket, när ekipaget taxat in efter avbrutet uppdrag. Och tur var väl det... på F13 vid samma tidpunkt fick ett inte alltför snarlikt sammanträffande helt andra konsekvenser.

◆ ◆ Så några kommentarer till resultatet... och härmed avses avrapporteringen till det svenska folket. — Det skall genast sägas till försvar för några artikelförfattare att deras möjligheter till ett mer genomlysande reportage om hela förbandsverksamheten eller speciellt intressanta och nya delar därav helt kom att saboteras av Expressen. Frivilligt hade hela den inbjudna journalistkåren demokratiskt röstat fram en tidigaste publiceringstid till dagen efter det alla hunnit flyga — konkurrens på lika villkor. Men Expressen inlade sitt veto! Ett ganska okollegialt handlande tyckte flertalet utomstående.

Arbetsstress/tidspress kom därför att prägla primärskribenterna, något som de själva knappast tycktes gilla.

Informationsveckan på F7 kan, efter studium av flertalet inbjudna tidnings-

kollegers eftermälen, sammanfattas så: Den sköna upplevelsen att ha fått flyga fort, lågt och avancerat överväldigade civilisterna så till den grad, att redovisningarna mer kom att handla om flygningen som sådan än ett försök till jämförande studier med t ex A 32:an. Vad som gör flygvapnets nytillskott så anorlunda, vad 37:an kan och ensam har jfr med tidigare svenska flygplan, vad till de 18 styckemiljonerna gått etc, om detta fick det svenska folket inte någon större chans att bli informerad om. Och då skall man veta att mer än hälften av de inbjudna tidigare fått chansen att flyga antingen Lansén eller Draken... en del bägge typerna och någon till! En del har dessutom civilt flygcert' som god grund. — Med ovan sagda avses ej att skriverierna blev felaktiga (el dyl), bara det att en del läsvärd/viktig faktainformation i en del referat ej ansågs värd utrymme. — Bli därför är det med stor spänning som man inväntar TV2:s "Viggens vardag"... inte minst efter denna kanals utmärkta redovisning av Paris-mässan tidigare i år. — Hedrande information var dock "Östersunds-Posten" och "Försvarstjänstemannen". Well done!

Avslutningsvis: Det måste vara tillåtet och riktigt att även våra massmedier granskas och kritiserats en smula. ■

J-Ch



foto: ingemar thuresson



Fil dr Ingemar Dörfers avhandling "SYSTEM 37 VIGGEN, Arms, Technology and the Domestication of Glory" (Universitetsforlaget, Oslo, 257 sidor, 90 Nkr) utkom i september. Boken utgör hans doktorsavhandling i statskunskap vid Harvard university.

Dörfer har under sitt arbete intervjuat de som agerade i Viggenshistorien under 1960-talet, bl a representanter för försvarsdepartementet, försvarsstaben, flygvapnet, SAAB och försvarsmaterielverket.

Boken visar en betydligt mer komplex maktkamp om Viggens än den traditionella kritiken har gjort gällande. Politikernas insyn i projektet var hela tiden tillfredsställande, men däremot utnyttjade inte politikerna denna insyn och som en följd dominerade under slutet av 1950-talet flygvapnets och flygindustrins representanter starkt händelseförloppet.

I och med projektet blev mera allmänt känt omkring 1964 tog försvarsdepartementet över den direkta ledningen genom en särskild beredning — flygmaterielberedningen — där finansdepartementets ord vägde tungt. De avgörande Viggensbesluten i mitten av 1960-talet skedde mot bakgrund av arbetet i 1965 års försvarsutredning och de parallella utredningar som skedde inom kanslihuset med hjälp av militär expertis. Pga minskade reella kostnadsramar kom regeringen i den paradoxala situationen, att man förordade en armébetonad svensk strategi med relativt enkla vapensystem samtidigt som man av bl a sysselsättnings-skäl beordrade produktionen av det mest komplicerade flygburna vapensystemet i svensk historia.

◆ Besluten att i praktiken gå ifrån 1963 års försvarsuppgörelse innebär att leveranstakten för Viggens minskades, samtidigt som serieproduktionen inskränktes och senarelades. Viggens kostnadsfördring i attackversionen beror till 70 proc på dessa — regeringens, dvs flygmaterielberedningens — åtgärder! Upprepade beräkningar visade att attack-Viggens var ca 50 proc billigare (!) än det amerikanska huvudalternativet — F-4 Phantom.

Dörfer konstaterar att myndigheterna skött projektet betydligt bättre än man i utlandet skött liknande projekt (!) och att SAAB:s och

Vad pressen tyckte om Viggens-boken

Foto: Ingemar Thuresson



flygvapnets insats rent tekniskt och ekonomiskt sett varit **mycket goda!** Flera kapitel i boken ägnas några unga ekonomers försök att stoppa projektet genom internt agerande och skälen till deras misslyckande i denna strävan. — Boken är skriven på engelska.

Dörfers Viggens-bok — som står i bjärt kontrast till den omdebatterade Viggens-filmen av Maj Wechselmann — har recenserats i flera dagstidningar. Nedan några citat ur några recensioner.

Berlingske Tidene:

"Det påvises i Ingemar Dörfers till tider yderst detaljerade bog, at for den svenske flyindustri har projektet Viggens vært et spørgsmål om liv eller død. De første overvejelser om Viggens begyndte i 1952 — tre år før de første Draken fly blev fremstillet — og de første skridt dermed taget henimod afgørelsen i 1964 — om at producere ca. 800 Viggens-fly for godt 8 milliarder sv. kr (hvortil kom operationsomkostningerne). — Det har i hele perioden været overvejet, om det ville være billigere at anskaffe sig fly defra. F-4 Phantom

flyene har været det mest realistiske alternativ. Viggens-flyene har imidlertid været anset for de billigste." ◆ "Men afgørelsen har ikke kunnet træffes på basis av beregnede omkostninger alene. Da der først var beskæftiget 1000 mand hos SAAB på Viggensprojektet, vandt et politisk utænkeligt at standse det. Det ville også alvorligt skade den forståelse mellem det svenske socialdemokrati og den svenske forretningsverden med Marcus Wallenberg i spidsen, der trods visse økonomiske og især beskæftigelsesmæssige vanskeligheder i de seneste år har været en fænomenal succes og ifølge Dörfer en vigtig del af hemmeligheden bag de sidste 30 års store økonomiske fremgang i Sverige. — Dörfers bog er en spændende statsvidenskabelig og til tider ganske nærgående analyse av beslutningsprocessen bag projektet Viggens, det hidtil største (og måske sidste?) for svensk flyindustri, her siden 1936 har fremstillet over 3000 fly, hvoraf kun 18 civile."

◆ "Men i de sidste år har det politiske pres for færre militære udgifter sat sine tydelige spor. I tiden 1950—67 brugte Sverige i gennemsnit 5,1 pct. af sit nationalprodukt til ▶





◆ **Ovan: Viggens raketstol är inte felkonstruerad/har inte dödat någon pilot, som en tidning basunerade ut. Olyckan skedde av våda, ff fastnade i ett handtag. — Nedan: 37:ans motor är en militär version av den amerikanska Pratt & Whitney JT 8 D som används i flera civila passagerarflygplan (tex Boeing 727). Volvo Flygmotor i Trollhättan har i samarbete med P & W stått för utvecklingsarbetet. Dessutom har Volvo Flygmotor konstruerat en egen efterbrännkammare (ebk). Motorn (RM8A) skiljer sig från de motorer som tidigare använts i svenska militära flygplan genom att den är sk dubbelströmsmotor. — Dragkraftreversering används på åtskilliga, flermotoriga passagerarflygplan, men hittills är frågan om det enda emotoriga flygplan med denna lösning.**

forsvaret (Norge 4,1 och Danmark 3,1). Nu er procenten för nedadgående — och omkostningerna er stærkt stigende. Der fremstilles antagelig højest 400 Viggens-fly. De skal holde flere år end oprindelig påtænkt, og spørgsmålet om Viggens efterfølger er ganske uafklaret. Viggens er siden 1971 indgået i det svenske flyvåben med opimod et halvt hundrede om året. Men de sidste Draken-fly udgår først 1985/86. Også den svenske flådes sammensætning viser efterhånden, at en svensk forsvarskamp må føres nærmere hjemlandet end oprindelig påtænkt. Det nyelig svenske valg vil sikkert heller ikke gavne de hjemlige konjunkturer for forsvaret." ◆ "Bogen er overraskende læsning — og nyttig for dem, der endnu tror, at en dansk forsvar neutralitet er et økonomisk muligt og politisk tænkeligt alternativ til NATO-medlemskab."

Arbetet:

"Samtidigt som Viggens har kommit att framstå som själva symbolen för den lilla, västeuropeiska nationens försvarssystem i stormaktsklass, har Viggens blivit en gökunge, som med bibehållna militärresurser stoppat nästan varje annat stort utvecklingsprojekt. Det var inte för så många månader sedan

den i försvarspolitikens oinitierade läsaren spännande material från en del av Sveriges politiska liv som normalt inte utsätts för någon regelbunden bevakning av oberoende journalister. — I boken skildras den invecklade beslutsgången i försvarsdepartementet och i militära myndigheter och verk. Om Åke Ortmarks insidesbeskrivningar av maktens korridorer var en givande läsning, som dessutom kunde ge goda politiska inblickar i det officiella Sverige, så utgör Dörfers bok ett klart framsteg. Hans framställning har fötts ur ett liknande rollperspektiv: det är generaler och höga tjänstemän i olika departement som är bokens verkliga hjältar. Kända och många okända makthavare defilerar förbi och får korta, kärnfulla, ibland raljanta omdömen." ◆ "Dörfer förlorar sig i maktperspektivet och gör på olika ställen det fundamentala misstaget, att tolka utvecklingen efter hur enskilda personer inom departement, myndigheter och verk och — givetvis — företagsledning tolkar och uppfattar situationen. Så kan han komma fram till att utvecklingen på avgörande punkter kom att påverkas av hur en flygöverste lyckades charma den socialdemokratiska riksdagsgruppen eller hur en ung lovande ekonom spelar bort sitt förtroende genom att utpträda ovanligt rättfram och samtidigt en aning arrogant gentemot överordnade." ◆ "För mig är det av grundläggande betydelse, att samtidigt med att liksom Dörfer följa den formella (och informella) beslutsgången också analysera tex det ekonomiska läget för den tekniskt avancerade rustningsindustrin, att bedöma inriktningen av 1950-talets industriinvesteringar, att studera sammanflätningen av svenskt och utländskt industrikapital i de viktiga industriföretag som framfödde Viggens, att följa vissa konjunkturella förändringar och att undersöka ägostrukturen inom den militärt anknutna industrin. Kort sagt tror jag inte det går att förstå Viggensprojektets tillkomst, utan att samtidigt studera dess politiska ekonomi."

Kvällsposten:

"Viggens började utvecklas redan 1952. Svenska flygvapnet, grundat 1926, är inte mycket mer än dubbelt så gammalt som Viggensprojektet. Första prototypen i luften kom först efter 15 år. Samma siffra för J-29 Flygande tunnan var ett år! Det var bättre förr." ◆ "Bakom den utdragna Viggenshistorien ligger inte minst personliga motsättningar mellan militärerna som tycks ha gjort mesta möjliga för att försvåra allt samarbete." ◆ "Armén och flottan ville inte beteckna Viggens som ett nytt plan. Det var bara en uppräskad version av Lansens. Och om planet trots allt var väldigt bra, så var det onödigt. Då skulle kanske armén inte ha några arbetsuppgifter kvar. Både armén och flottan fruktade att deras anslag skulle bli lidande." ◆ "Krister Wickman och dåvarande politiska underbarnet Olof Palme visste att saken redan var klar. 300 milj kr i utvecklingsarbete kunde inte slängas på soptippen. 1.000 personer kunde inte ställas arbetslösa. Att slopa Viggens skulle också betyda skifte på försvarsministerposten. Sven Andersson låg redan illa till efter Wennerströmmaffären. Men han hörde till det gamla gardet. Han fattade beslutet — tillsammans med Erlander, Sträng och Torssten Nilsson. Att gå emot honom vore politiskt oförstånd."

Svenska Dagbladet:

"I boken redovisas fakta kring Viggensbeslutet, kostnadsutvecklingen, jämförande analyser med utländska alternativ osv. Även om denna redovisning är avsevärt grundligare än den "vitbok" om Viggens som våren 1972

som ÖB var beredd att avstå från denna symbol för att istället utveckla andra och mer eftersatta delar av den militära apparaten. För nödvändig vidareutbyggnad, av tex lokal försvarförband och för olika former av avancerat civilt försvar är de kommande miljarderna till Viggens en katastrof." ◆ "Ingemar Dörfer, statsvetaren som hållit i pennan, har to m upprätt som försvarsdepartementets försvare av Viggens. Tillsammans med Torleif Ohede skrev han våren 1972 en officiell översikt av projektets utveckling. Den skriften, som missvisande har kallats "vitboken" om Viggens, är en partsinlägga som framför allt har fått betydelse för att hålla tillbaka 1970-talets interna socialdemokratiska opposition mot projektet — en opposition vars hittills kanske främsta uttryck var ett voteringsnederlag för partistyrelsens linje vid (s)-kongressen hösten 1972." ◆ "Men enligt min mening är härmed inte Viggensprojektets historia skriven en gång för alla. Vad Dörfer har gjort — och där ligger bokens stora förtjänst — är att han lyft fram ett mycket omfattande och för



publicerades av försvarsdepartementet, är det ändå inte alla dessa fakta som i första hand fångslar läsekretsen. Snarare är det beskrivningen av miljön och av de människor som varit involverade. För övrigt bör framhållas att den här nämnda "vitboken" i icke obetydlig grad hämtat stoff just från Dörfers doktorsavhandling. Det är befriande att konstatera att alla spår av personlig opportunistik vis-à-vis nuvarande eller annan arbetsgivare saknas. Boken ger ett starkt intryck av objektivitet".

◆ "Inom stora delar av regeringen råder enligt författaren allvarliga brister i fråga om insikter i sambandskravet mellan deklarerad utrikes- och säkerhetspolitik å ena sidan samt kravet på praktisk utformning av denna politik i exempelvis för försvaret erforderlig materielanskaffning å den andra. Okunskapen påstås också vara allmänt stor om det berättigade i kraven på långsiktisplanering för moderna vapensystem. Författaren har därför velat komma åt de processer, som verkligen har att göra med hur man i praktiken skapar en reell nationell säkerhet. — **Massmedia** får också en släng av kritiksleven. I allmänhet är journalisterna alltför naiva och obenägna att tränga på djupet i problemen. Debatten föres alltför ofta som om det funnes andra alternativ att backa upp vår alliansfria utrikespolitik utan att dessa alternativ närmare presenteras eller analyseras."

◆ "Försvarets män synes enligt Dörfer ingalunda ha sökt försvåra eller omöjliggöra full insyn i Viggenprojektet. Insyn och styrmöjlighet synes sålunda ha förelegat för de demokratiska partierna. Sedan emellertid Viggenprojektet på senare år förorsakat åtskilligt politiskt rabalder, anser Dörfer det troligt att teknologin i vårt land liksom utomlands framdeles blir alltmer politiserad."

◆ "Flygindustrin i vårt land har enligt författaren hittills arbetat under stor frihet och med långtidskontrakt. Vår industris kapacitet har varit påtagligt hög även i jämförelse med avancerade länder som USA och Sovjet. Modifieringar och förbättringar på flygmaterielen har i vårt land kunnat införas snabbare än i andra länder. Det torde inte vara någon tillfällighet att svensk flygindustri egentligen inte behövt visa upp ett enda misslyckande hittills (rec:s anm)."

◆ "Under underrubriken "En ny strategi för Sverige" serverar författaren en del remarkabla upplysningar om hur en ny försvarsfilosofi — det sega ytförsvarets filosofi — skulle ha tillkommit och hur denna filosofi skulle ha lagt grunden till en nedvärdering av bl a flygvapnets roll i landets försvar. Filosofin skapades enligt Dörfer redan i mitten av 60-talet, när det stod helt klart, att försvarsanslagens köpkraft skulle komma att reduceras. Denna nya försvarsfilosofi säges ha sitt ursprung i dåvarande översten Nils Sköld. De sköldska tankarna presenterades för första gången för allmänheten i nr 4 år 1967 av tidskriften Tiden under rubriken "Några tankar om vårt framtida försvar". Detta är enligt författaren märkligt genom att denna nya filosofi på intet sätt har förankring i resultat från några i ÖB regi bedrivna studier, där Sköld på den tiden var ansvarig för studiearbetet. Sköld säges för övrigt ha utnyttjat alla tänkbara källor i sin strävan att "skjuta ner" flygvapnet. Enligt Dörfer har Sköld studerat sina källor som "fan läser bibeln".

◆ "Tillverkningstakten måste sänkas för att klara budgeten. Detta skulle bl a komma att medföra, att flygvapnet minskade från 50 till 42 flygande divisioner, en enligt flygmaterielberedningen på den tiden oantagbart stor reduktion. I dag talar man p g a kostnads- och budgetutvecklingen om ett flygvapen av knappt halva den storleken inför 80-talet (rec:s anm). — Den samlade bild man får av Dörfers syn på hur Viggenprojektet drivits är, att Viggen i dag utgör produkten av ett utomordentligt skickligt samarbete mellan flygvapnet, försva-

rets materielverk och flygindustrin. Full insyn i projektet har hela tiden förelegat liksom vid tidigare flygplanutvecklingar. Det är, enligt Dörfer, ingalunda de militära planläggarnas fel, att kostnadsökningarna för AJ 37 Viggen fått nuvarande proportioner. Fördyringarna säges bero på ändringar, som statsmakterna av olika skäl ansett sig tvingade att göra, såsom tex minskad seriestorlek och förlängda leveranstider samt därutöver inflationen."

◆ "För den som verkligen vill tränga in i Viggenaffären, föreligger inget mera omfattande och penetrerande material än den nu publicerade boken. Författarens ambition att öppet analysera olika personers roll i försvarsstrategin och i Viggenprojektet gör den till en bitvis rent spännande läsning. En del smärre saktel förklarar inte huvudintrycket av att boken utgör en synnerligen värdefull dokumentation."

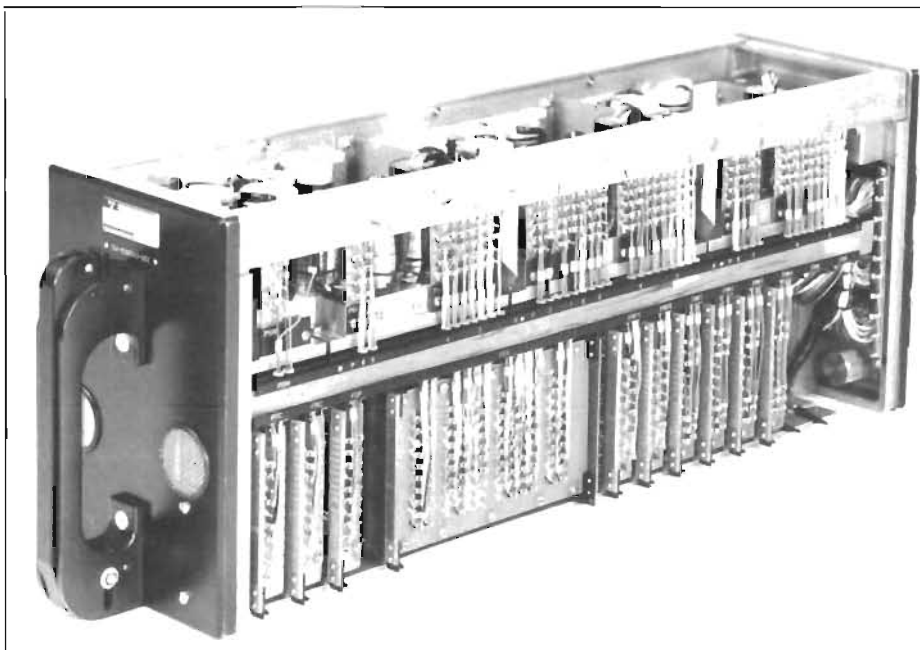
Expressen:

... skrev bl a: "Käbblet i AG 37 (de tre vapengrenarnas samarbetsgrupp/red:s anm.) blev till slut så långdraget att försvarsstaben tvingades ingripa. Arméns representant antydde att man över huvud taget inte var intresserad av att diskutera ett avancerat flygplan som bara skulle stjälta pengar från markstridskraf-



foto: w. lindar

◆ **Ovan: Viggens huvudstäl är hjuldoublet... och tål duktigt med stryk. — Viggen innehåller ca 50 "svarta lådor", totalvikt ca 600 kg. Utrustningen består bl a av automatisk färdkontroll (AFK), siktilinjes-indikator (SI), flyglägesinstrument, kommunikationsutrustning, luftdatasystem, radar, radarhöjdmätare, navigeringsutrustning, samt instrumentlandningssystem. Stora delar av denna elektronutrustning är integrerad med Saabs centralkalkylator, CK 37, som bl a funktionsprovar och övervakar elektronutrustningen både under flygning och på marken. — Nedan: AGA, FLG. 37 — Viggens flyglägesinstrument — gyrokalkylatorn.**



terna."

◆ "En ung kustartillerimajor på försvarsdepartementet, Benkt Dahlberg, upptäckte nästa fadäs i beräkningarna på Viggen. Saab räknade med att kunna tillverka 67 plan om året. Dahlberg förstod att siffran var nonsens. Saab orkade då bara med att tillverka 50 plan per år av den mindre avancerade Draken." — "ÖB:s plan sprack genom en enkel addering. Det var alltså en sjöofficer som gjorde den första korrekta uppskattningen av Sveriges framtida flygplan."

◆ Den unge ekonomen Ingemar Ståhl skrev i "Tiden" och menade "att han genomskådat flygvapnets fint. Genom att tvinga upp forsknings- och utvecklingskostnaderna för Viggen på ett tidigt stadium skulle det senare bli olönsamt att lägga ned hela projektet. Dessutom ansåg Ståhl att flyget höll på att spela ut sin roll."

◆ "Överste Sundén fick i uppdrag att hålla en föredragning för den delvis kritiska socialdemokratiska riksdagsgruppen. Sundén höll en lysande framställning och statsminister Tage Erlander charmades av den sympatiske översten. Dessutom var ju båda värmännings-

◆ **En viktig orsak till den rekordsnabba omskolningen var att en mycket bra flygsimulator fanns på F7 redan från start.**



foto: Åke Andersson

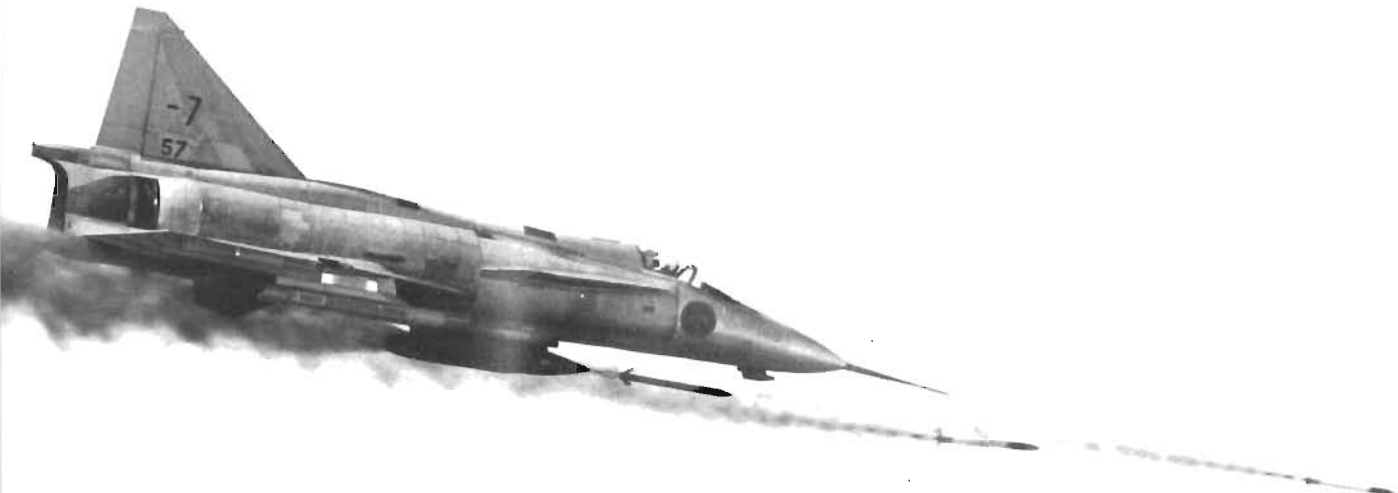


foto: ingemar thursson

ar." ◆ Yngre medlemmar i flygmaterielberedningen ville lägga ned hela projektet. "Men statssekreteraren i finansdepartementet Krister Wickman visste bättre. Med 1.000 man på jobbet och 300 satsade miljoner fanns det ingen chans att sätta stopp. Det vore politiskt självmord. Beredningens ordförande Karl Frithiofsson ville också gå vidare. Han hade satsat sin prestige i Viggenprojektet." ◆ En duktig radikal officer, Nils Sköld, "insåg att nu var det rätt ögonblick för armén att ta över försvaret från det hittills gynnade flygvapnet. Den unge översten utarbetade en något tvivelaktig strategi som var mer anpassad till det nationella budgetläget än till den internationella militära situationen. Han hävdade

att flygvapnet spelat ut sin roll. Och genom att flytta över en del pengar till armén fick man inte bara ett bättre försvar utan också ett billigare." — "T o m general Synnergren accepterade Skölds strategi till en början men när han förstod att han skulle bli ÖB efter Rapp övergav han Sköld." ◆ "Ingemar Dörfer konstaterar att flygmaterielberedningen/ staten svarade för 30 proc av ökningen och Saab för 13, 70 proc av den totala ökningen hade alltså förorsakats av regeringen." ◆ "Saab framstår som segraren i maktkampen om Viggen. Flygvapnet blev förödmjukat och riksdagen överspelad. Skattebetalarna är förlorarna." ■

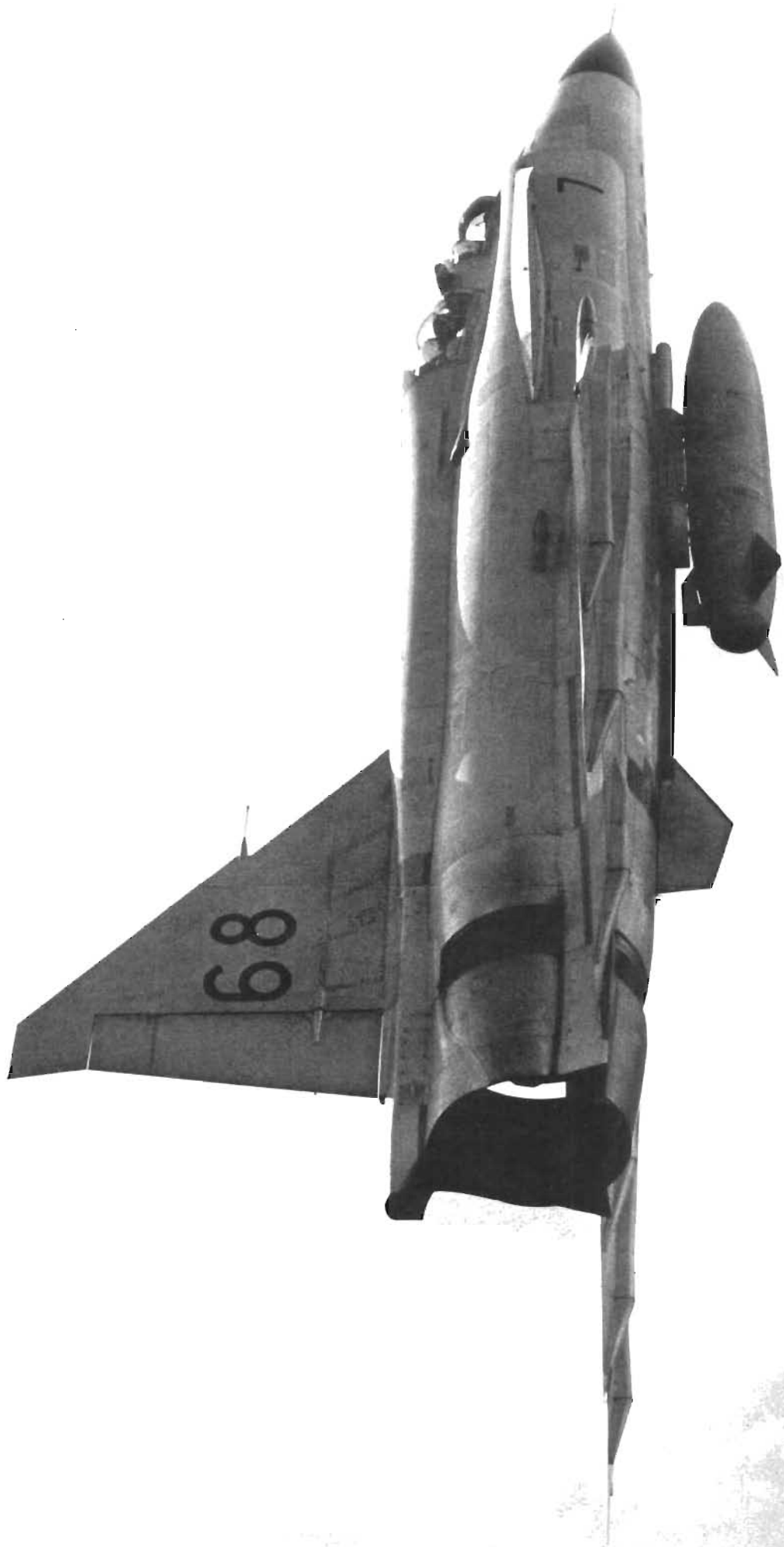
Sammanställare: J. Charleville

- ◆ Ovan: AJ 37:a avlossande en seriesalva attackraketer. — All beväpning på AJ 37 medförs utvändigt på sju fast monterade balkar, tre under kroppen och två under vardera vingen. Huvudbeväpningen består av svenska attackrobotar av typ RB 04E (sjömålsrb) och RB 05A (allmålsrb) samt 13,5 cm attackraketer i kapslar, 30 mm automatkanoner (1 kapslar) samt lys- och 120 kgs sprängbomber. AJ 37 kan även användas för begränsade jaktupdrag beväpnad med jaktrobotar (RB 24/IR, RB 28/IR) och/eller automatkanoner.
- ◆ Nedan: Viggen har automatisk fartkontroll. Den är avsedd att avlasta ff under (instrument-) inflygning för landning. Den har tre referensfarter: 1) 550 km/t, när fpl förs till utgångsläge för precisionsinflygningen; 2) ca 280 km/t under själva inflygningen; 3) ca 230 km/t då ff får ögonkontakt med landningsbanan till sättning. . . . Ett betydelsefullt flygsäkerhetshjälpmedel, som förmodas betydligt minska risken för landningshaverier. — Nedan: Vid instrumentinflygning vid extremt låga molnbaser utnyttjas TILS markfyr. Vanligen används dock 37:ans navigeringssystem vid dylika procedurer helt utan yttre fyror.

▼ När 'man' vid 50-talets början åt FV producerade ca 800 ex av J 29 'Tunnan' antog man att detta (änsett som ett av världens bästa) flygplan skulle utgöra en fredsbevarande effekt i kalla krigets Nord-Europa. 25 år senare kan man konstatera att så också blev fallet. — Det finns anledning att tro att vi om ytterligare 25 år kommer att säga det samma om 'Viggen'. — — —
 ▼ Foto: Bo Dahlén.

foto: Åke andersson





★ ★ Kommer vi att få en ny gren av statlig flygverksamhet i Sverige om några år? Det verkar så. FV-NYTT kan som en av de första lägga en aning på förlåten om kustbevakningens planer på att inrätta en egen flygorganisation. ★ ★ ★

Kustbevakningen får flyg?

Bakgrunden till planerna står att finna i ett av den moderna mänsklighetens gissel, miljöförstöringen. Varje år sker stora utsläpp av råolja i våra farvatten. Oljeutsläppen innebär ett allvarligt hot mot våra stränder. Dricksvattnet förstörs och sjöfågelbeståndet utsätts för stora lidanden. Badstränder blir obrukbara och faunan i våra vatten får ta hårda törnar. Saneringsarbetet efter ett avsiktligt utsläpp eller en oljekatastrof är en både dyrbar och utdragen process. För att minska skadeverkningarna är det viktigt att i tid lokalisera och följa upp ett utsläpp, och det är här flyget kommer in i bilden.

"Det rör sig ännu så länge om ren försöksverksamhet", poängterar kustbevakningens gränscbef, **Roland Engdahl**. "Inom kustbevakningen har vi länge uttryckt behov och önskemål om en frekvent och kvalificerad flygövervakning långt ut till havs", fortsätter han. — Den nu inledda försöksverksamheten, som bedrivs i mycket blygsam skala, skall ge underlag för vidare utveckling. Vad man hittills konstaterat är, att flygövervakning ställer sig betydligt billigare än den nu använda metoden att utnyttja kustbevakningsfartyg, som har ganska begränsade möjligheter att avgöra utsläppets utsträckning. En noggrann kartläggning erfordrar i dagsläget en mycket stor insats av fartyg. Vidare har fartygen nackdelen att inte kunna göra uppföljning under mörker, med påföljd att en tidsödande sökning måste utföras under nästkommande dygns första ljusa timmar för att konstatera oljans drift. Olägenheterna kommer man ifrån genom en rationellare övervakning från luften.

Hur vanligt är det då med oljeutsläpp runt våra kuster? De senare åren har man fått in ca 400 rapporter per år. Dessa rapporter innebär en mycket stor arbetsbelastning för kustbevakningen, som till sina övriga arbetsuppgifter bl a har att biträda tullen i rent fiskala sammanhang. Nu är visserligen var fjärde rapport falskt alarm. Sålunda förväxlas ofta frömjölsflak med oljeutsläpp, men varje rapport måste ändå kontrolleras, vilket betyder en tung börda för farty-

gen till förfång för andra angelägna uppdrag.

◆ ◆ De flygplantyper som hittills varit engagerade i försöksverksamheten är Cessna 337 G och italienska Partenavia P 68 Victor. Avsikten är att uppträda under såväl dager som mörker, och det ställer stora anspråk på flygplanens utrustning. — Samtidigt har man bedömt att tvåmotoriga flygplan är de enda som kan komma ifråga, främst mht flygsäkerhetskravet vid flygning över öppet hav. Flygningarna kommer att äga rum med jämna mellanrum samtidigt som man kommer att kräva hög beredskap för "brandkärsutryckningar". Specialutrustning ombord kommer sannolikt att vara någon form av lägesplott, typ Decca, och anordningar för dokumentation av utsläppen. Besättningarna kommer att vara särskilt utbildade för verksamheten och skall ha god erfarenhet av flygning under olika väderförhållanden. Utbildningen skall även omfatta samverkan med kustbevakningsfartyg, inte bara vad gäller lokalisering och analys av utsläpp utan även betr andra uppgifter inom ramen för kustbevakningens uppgifter. Exempel på sådan uppgift kan vara spaning efter fartyg som misstänks för olaga varuinförsel.

Organisationens storlek har man ännu inte tagit ställning till, men tankarna lutar åt att förse de fyra kustbevakningsdistrikten med vardera ett flygplan. Härigenom skapar man god flexibilitet och effektivitet.

Vore inte den här verksamheten något för hjälpflyget? frågar sig vän av KSAK. Nej, säger man på tullverket. "Ett eventuellt kustbevakningsflyg kommer att ställa alldeles för stora krav på speciell utbildning och beredskap för att frågan skall kunna lösas på det sättet. Planerna på ett kustbevakningsflyg är direkt att hänföra till lokaliseringen av oljeutsläpp och får inte kopplas med frågan att biträda tull och luftbevakning i upptäckten av flygplan som illegalt flyger in över våra gränser", avslutar gränscbef Engdahl. Som bekant har ju KSAK och hjälpflyget erbjudit sina tjänster på den punkten. — Vad säger FV? ■

berns

BRISING OCH TUNNAN



Det är i år 25 år sedan fpl 29, den redan före födseln så populärt kallade Tunnan, gjorde sitt första vingliga luftskutt hos Saab (48-09-01). Enl dåv Saab-tidningen "Vingpennor" varade premiärskuttet i 23 min, medan fpl-pappan själv — Lars Brising, alltså — trodde sig minnas det trefaldiga. Alltnog och emedan, 25-årsjubileet kom att celebreras en novemberkväll ute på Bromma i förnämlig regi av Svensk Flyghistorisk Förening (SFF) Sthlm-avd. Ett flygplan att minnas, en kulturhistorisk kväll att minnas. (Nästa milstolpe-celebreringsafton inträffar troligen på F3 någon gång på vårkanten. Då gör nämligen 29:an sitt sista målflygskutt — hennes då absolut sista farväl till vapnet.)

Tunnans fader (dåv Saab-ingenjören, nuv VD i Utvecklingsbolaget) **LARS BRISING** var Bromma-minneskvällens hedersgäst och dito föredragshållare. Här några axplock från hans (av SFF fram-synt röstbandade) framförande:

Som ung KTH:are på Götaverkens flygavd re'n -38 kom L.B. att bli konfronterad med problemet med och lösningen av ett fpl:s huvudställsinfallning i själva flygkroppen — en betydande aerodynamisk förbättring jtt m infällning i huvudingarna. ◆ Efter krigsutbrottet hamnade L.B. på Saab, senare på Flygförvaltningen. År -42 dök projekt J 22 upp. Tillsammans med Bo Lundberg lancerades så åter den "nya" landställsinfallningen. Nu köptes idén. ◆ Åter på Saab såg L.B. projekt J 23 (en sk moderniserad Mustang) försvinna i papperspelle. Men så hördes Bengt G:son Nordenskiölds beslutsamma tordönsstämma: Nu satsar vi på rea! Punkt och slut. En Shooting Star-kopia spolades. Ing Nordkvists J 21 R-förslag blev en övergångshistoria. ◆ Ca oktober -45 hade dock projekt-Tunnan framfötts. En balsammodell uppvisade raka huvudingar med konventionell fena och stabbe. Men reamotor-luftintaget i nosmitten var något nytt — minsta motståndets lag hade materialiserats. Huvudställen satt naturligtvis i flygkroppen. En DH Ghostmotor kompletterade rea-tävlingsprojektet. Som medtävlare till FV:s nya fjpl fanns tvenne andra i sig likartade projekt, RX1 å RX2 (Glada An-

kan) — J 21 R/Vampire-inspirerade, bomfensförsedda ritbordskonstruktioner utan framsynt djärvhet. L.B:s Tunna ansågs i Saab-korridorerna vara mindre verklighetsanpassad. ♦ Då dök i d hemliga tyska flygerbeträckningar upp, som talade om pilvingens fördelar. L.B. plusade på dessa erfarenheter på sitt alternativ och "lustigt nog" (sa Brising) köpte KFF hans projekt. En ny luftera hade följts. ♦ Vägen fram till en flygbar prototyp gick dock genom törnesnår. En del aerodynamiska nymodigheter spolades av "esteterna", men den unika, ställbara stabben köptes. ♦ Tiden fram till fastställd jungfruflygning blev spännande — ett svenskt vad hade ingåtts... med fördubblingsrätt för varje överskriden vecka. Högt spel i Las Vegas i Linköping, populärt runnristat. ♦ Kanske blev det den engelske flynd-provpiloten MOORE som räddade äran. Hans energi och mtrl-grundlighet ansågs avgörande. Efter div markprover och tomteskutt skrev man på Saab 1 september -48. Då hade riggen slutat skaka, nu var det dags för företagsledningen... och kanske L.B. ♦ Men allt gick bra. Tunnan lyfte, flög och landade...helskinnad. (Dvs sätningen blev i överkant fulhård. Men HON höll...hennes fältmässighet blev sas sekundärt bevisad. Vilket fick Moore att skutta ur kärran och omfamna landställskonstruktören...) Saab andades ut — ett lag. ♦ Men "U-01" kunde varken då eller vid senare provflygningar pressas till mer än ca 450 km/t. Det fattades liksom ytterligare 50 proc så att specifikationshastigheten skulle kunna inträffa. Det verkade lögens. Tiden gick... och Moore han pressade Tunnan allt "moore and moore". Hit men inte längre sa Tunnan frökenaktigt... och L.B. fick sitt första gråa hårstrå. KFF frågade L.B. om han haft otusen att räkna fel på några futtiga 50 proc. 2—3 kanske, får anses som mänskligt, svarade L.B. — Folk rev sitt hår, man gick av och an tänkande i cirklar. L.B. hade nog räknat galet i alla fall. KFF hade nog valt fel projekt... varför, varför? Det sovs mindre gott i Linköping dessa nätter. ♦ Då föreslog ett ljushuvud med kall hjärna: Filma'na, filma'na! Sagt och gjort. Följettygplan med kamera fick skugga Tunnan nästföljande utprovningstur. Och Sl... landställsluckorna gick ju inte in ordentligt. En perfekt luftbroms hade hindrat Tunnan från initialsuccé. Snabba justeringar följde... och till "slut" kunde Hon to m "banga". (Jojomensan, visst är väl det sant... det kostade ju fyra da'r i buren. — Så gick det till när 'farfar' var ung...) — Lars Brising är en lång och ståtlig man. 29:ans fader har all anledning att få vara det. Och moder Saab tilläts åxå sträcka på sig.

Det bör i detta sammanhang inte stickas under stol med att det finns goda skäl att anta, att Tunnan kom att spela en högst troligt avgörande roll i det 'kalla kriget'. Relationerna Sovjet och USA emellan hade vid början av 50-talet nått ett lågvattensmärke. MiG-15 och F-86 Sabre slogs argt om luft-herraväldet... i Korea t.ex. Europa befann sig också i brännpunkten. Och mellan supermakterna låg Sverige. Delta Sverige hade dock fått fram sitt försvar i luften... Lars Brising runda Tunna. Och FV gavs tillstånd till köp av många, många — ca 800. Sverige ville värna om sin neutralitet, sin urgamla rätt att över sig själv bestämma. Och världshuvudkontrahenterna fick på omvägar respekt för Tunnan — den phulingen tålde ju stryk... om det nu inte blev tal om motsatsen. Därför tvekade storebröderna. Därför kom den svenska David-Tunnan att spela en fredsbevarande roll. ♦ Kanske skall man så här i efterhand inte bara tacka L.B. och FV utan också dåv regering för sitt framsynta ställningstagande i försvarsfrågan. (Vem vet, kanske får vi anledning att åter i efterskott — om ca 25 år alltså — tacka vår försvars-

IGÅR IDAG = IMORGON

Den 8 september häntfördes ca 20.000 stockholmare (med vederlikar) av nostalgi i teknisk tappning. Ladugårdsgårdes flygklassiska mark hemsöktes då av några ballongseglare, en flygande 'järnlåge' i dukförpackning, en armada av morfars och farfars automobiler... samt som sagt lördagsflånörer till tusen. Det var dagen för Tekniska Museets och SvD:s sk Extravaganza-jippo. Ett folkskådespel i gårdstidens stass, ett soligt höstäventyr... som inte bara gav juniorerna impulser för framtiden.

Svensk Flyghistorisk Förening (SFF) hade bl a lånat sina tjänster och sitt kunnande till en uppmärksamman monter med gamla flymodeller och patinerade fotografier från 'tidernas begynnelse'. Teknorama hade lockat flottörförsedda Thulin-N-maskinen ur sin törnesömm utan att folk upplevde henne som ett "lit-de-parade"-väsen. SFF:aren och guldsmedmästaren Björn Svensson sågs arla den morgonen lågellikt landa sin Ahrenbergska Piper Cub på en av de asfalterade Gärdesvägarna och senare på dagen än mera beundrat ta samma väg... upp och hem. (När hände väl en sådan Gärdesbegivenhet sist, månro?)

Tyvärr medgav vindförhållandena bara en av ballongseglarna att frött sig förflytta ett stycke från anrika Gärdes-Borgen — de andras gräsrotsförankring fick symbolisera hufvudstadens tynande möjligheter till egen luthavs-uppstigning. — Här skall ej heller förglömmas att omnämnas det livligt betittade veterarbilrallyt, där bl a en el-bil från 1911 snarare pekade framåt än tvärtom.

Som sagt: Teknik det är omycket kultur det... även i luften. För framtida segrar i fädrens spår... giv svensken ett heltäckande flygmuseum!

J-Ch

TEMAKVÄLL MED MHA

"Idag är igår i morgon", sa gen lt Carl-Erik Almgren och instämde i övlt Bertil Sljernerfölds temarubrik för den kulturhistoriska begivenheten "Historiskt och aktuellt", afhållen på MHS i regi av MHA, Militärhistoriska avdelningen.

MHA med dess anrika föregångare firade nämligen 1973 sitt 100-årsjubileum. Detta skedde bl a med en högtidlighet på MHS i november, där representanter från motsvarande avdelningar i Nordens broderländer och den svenska militärdignitärkåren m fl, m fl fanns representerade. En diger samling vetande och erfarenhet alltså.

100-årsjubileet fick sedvanlig inledning av högtidstal, vilka alla kort refererat utmynnande i den alltjämt existerande betydelsen av historisk kunskap och insikt för dagens och morgondagens arbete. — En sanning som det övriga samhället av idag motvilligt lyckas svälja. "Allt går igen", sa dock redan Strindberg...

♦ ♦ ♦ Film avlöste. Historisk och aktuell: "När seklet var ungt!" — Gamla filmer hade

29-temakvällen innehöll väldigt mycket annat unikt och intressant. T.ex. filmerna "29:ans jungfruflygning", "Jaktflygare" (F13), "Spaningsflygare" (F21), "Kongo" (F22). Och inte glöms övlt 'Pelle' Fogdes utbildningsresumé. Hans samt Sten Axelssons utprovningserfarenheter räddade nog mången FV-pilot, ty Tunnan var ju (när allt kommer omkring) inte alls problemfri.

Tack SFF-medlem Roy Fröjdh för din fint arrade 29-kväll.

J-Ch

IHÄRDIGT FRAMSYNTA

Männen bakom PUFYL — planen för utbyggnad av flygtrafikledningstjänsten inom krigsmakten — vederfors en välförtjänt hedersbevisning måndagen den 12 november. Då fick duon Yngve Paulsson och Sven Larsson — båda stabstrafikledare vid flygstaben — ur vår nye kungs hand ta emot belöningar ur makarna Lars och Astrid Albergers fond. Detta skedde vid Kriksvetenskapsakademins högtidsdag, fö den 177:e i ordningen i den ärevördiga sammanslutningen.

Som motiv för belöningarna anlördes "framsynta och ihärdiga insatser inom flygtrafikledningstjänsten, vilka varit och är av stor betydelse för den militära och civila luftfarten". Yngve Paulsson (numera "utlånad" till luftfartsverket som avdelningsdirektör) erhöi 3.500 kr och Sven Larsson 2.500 kr. Sammanlagt delades ej mindre än 29.000 kr ut genom fonden.

Framsynthet och ihärdighet talades det om i sammanhanget. Det kan man sannerligen berömma de båda för. Redan den 21 mars 1966 fastställde CFV den PUFYL, som då framlagts av de båda, ett samlande verk där man analyserade kraven inför framtiden och skisserade förutsättningarna, tekniskt och operativt.

Utvecklingen har sannerligen varit betjänt av denna PUFYL. Låt oss bara nämna några byggstenar: den nyligen fullbordade Östgöta Kontroll vid F13 och dess föregångare Skåne Kontroll i Ljungbyhed. Sammanlagt tio moderna terminalkontrollcentraler inryms i PUFYL, förutom åtta terminalradarstationer PS 810. De sistnämnda är i huvudsak klara. ■

Ola

framtagns. Från arméfälttjänstövningarna i Norrland 1913. Skeppsgossekåren i arbete. Flygbaron Cederskiölds öresundsflygning 1910. — ♦ — "Man ur huse" — Armé-, Marin- och Flyg-film presenterade en förkortad version av en 50-tals utövning från beredskapsåren. (En god påminnelse från en "temps passés"...) — ♦ — "Därför har vi ett försvar" — Totalförsvarets upplysningsnämnd (TUN) gav här en högaktuell fråga en okonventionell utformning. Filmen riktar sig till eleverna i våra skolor, till föreningar och sammanslutningar inom och utanför försvaret. Tillsammans med en lärarhandledning syftar den till att på ett lättfattligt sätt förklara vår säkerhetspolitiska målsättning. (Bra grepp på ett 'brännande' ämne.)

♦ ♦ ♦ MHA fick ta emot många hedersbetygelser. Från Norge, Danmark, Finland och Åland (!) samt Kungl Biblioteket erhöi diverse gåvor (tavlor, böcker, medaljer — alla med vidhängande följebrev) — gåvor från systerorganisationer med önskan om fortsatt välgång i den historiska källforskningen de närmaste 100 åren. ■

J-Ch

PS!

♦ ♦ ♦ I nr 5/71 berättade FV-Nytt som första tidning om DK-29:an (den dubbelsitsiga skolverversionen). Att en mock-up fanns i trämodell. En av Saabs då initierade bad oss på redaktionen att dementera detta. Så gjordes i påföljande nr — vi ville bara väl och rätt. Nu vet vi dock än rättare — och dementerar dementin. Lars Brising satt SJÄLV i DK-mock-up:en. Därför fanns den! — Men varför den ej kom att realiseras... om det läses bäst mellan raderna i nr 5/71. ■

D. S.

Hänt vid förbanden

NY KONTROLL-BYGGNAD

Det låter nästan otroligt i dessa dagar... ett svenskt flygförband expanderar. Men det är sant... och det gäller F21 (strax utanför Luleå). Den senaste nysatsningen på Kallax är en flott markbyggnad med tillhörande torn för trafikledning, väder och signaltjänst. Byggnadskomplexet, som är Nordens modernaste och kostat 3,5 milj kr, överlämnades formellt till C F21 av fortifikationsförvaltningen medio oktober.

Den nya kontrolltornbyggnaden skall betjäna såväl militär som civil flygverksamhet. Men innan tornet tas i fullt bruk våren 1975, kommer det att förses med den modernaste inredning (inkl instrumentpaneler m m) som "tänkas kan". För detta ändamål åtgår ytterligare 3-4 milj, eller kanske något mer.

Tornet är i sju plan (en reslig bjässe alltså). Flygplatskontrollen stationeras på det

F 21

näst översta planet — ovan dem på plan sju finns bl a serviceplan för antenner m m. Då tornet är mycket väl ljudisolerat, kommer till personalen att slippa de från idag så vanliga bullerstörningarna.

På våningsplan fem hittar vi meteorologerna. På markplanet (= plan två) har man bl a stationerat de administrativa enheterna, sambandsstjänsten samt terminalområdeskontrollens op-rum. Längst ned (under jord) återfinns teleapparatur, klimatautomatik, reservkraft m m.

Kontrolltornbyggnaden, som går i maffigt rött, ljusblått och grått, är byggd av plastgjuten betong. Byggare (på uppdrag av FortF) har AB Vägförbättringar varit. Beräknad kostnad för byggnaden var vid planeringen för ca 4 år sedan 3,5 milj kr, men har trots stigande priser etc kunnat utföras för ca 3,2 milj.

Hela 48 milj kr har sedan 1968 investerats i nybyggnationer på F21. Ytterligare ca 30 milj kommer att pumpas in (fram till 1978) i detta "företag". — I september stod den nya värmecentralen klar och nu har de första spadtagen för nya intendentur och medicinförrådet tagits. Expansion såväl på marken som i



Foto: Sven Larsson

luften. — F21 har säkert stor anledning att återkomma med flera lägesrapporter. C F21 med förbandspersonal befinner sig i en unik situation — även vintermörkret tycks nu ljusare...

J-Ch

Östgöta Kontroll Central

☆☆ Den sista i den serie nya flygkontrollcentraler som under det senaste året tagits i bruk inom flygvapnet är nu insatt inom Östgöta-området. Under beteckningen Östgöta Kontroll (ÖKC) kom anläggningen att invigas den 5 oktober. ☆☆☆

ÖKC-anläggningen är placerad vid F13 i Norrköping och skall användas för flygtrafikledning inom Östgöta terminalområde. Flygtrafikledningen skall primärt baseras på radarinformation från radarstation PS 810 vid Getsjötorp. Radarinformationen överförs till ÖKC via radiolänk RL 82. Över samma länk erhålls även pejldata från pejlstation Fmrp10. Presentation sker på tio 16" digitala PPI-er. Som kompletteringsinformation presenteras på PPI även kartor, inflygningslinjer, symboler, peksymboler, pejllinjer, vektorlinjer, fixpunkter och alfanumeriska tecken. — Pejlbäring presenteras även på sifferindikationer med tre siffror.

Utöver radarinformation och pejlinformation baseras flygtrafikledningen på från flygplatserna F3, F11, F13 och SAAB överförd basstatus och väderinformation. Överföringen sker smalbandigt (1200 baud). Överförd information presenteras alfanumeriskt på ett tabellrör per operatör (10 st inom ÖKC, samt 1-2 st vid varje flygplats). Tidsinformation i form av tim,



Foto: Rune Rydén

min och sek skall presenteras vid samtliga arbetspositioner (13) i form av minst 15 mm höga siffror.

◆◆ Östgöta Kontrollcentral har projekterats i samarbete mellan CFV, flygstabens trafikavdelning och FMV—Huvudavdelning för flygmateriel. Som huvudleverantör har STANSAAB Electronic AB använts. Företaget har även haft totalsamordningsansvar för projektets genomförande.

ÖKC är norra Europas modernaste kontrollcentral. I centralen finns en dator som administrerar och beräknar olika uppgifter för att ge operatörerna ett lämpligt underlag för sina beslut.

Operatörens utrustning. Den från radarstationen överförda informationen om flygplanens rörelser och inbördes lägen presenteras för flygtrafikledarna i form av så kallade radarekon på tio cirkulära radarskärmar, på fackspråk kallade PPI-er (Plan Polära Indikatorer).

Flygtrafikledarna sitter mitt framför radarskärmarna. Runt dessa finns manöverutrustning samt sambandsutrustning. Väderinformation från flygplatsernas meteorolog presenteras på dataterminaler. Vidare finns pejlutrustning samt en modern tidgivningsutrustning med digital presentation.

◆ Tilläggsinformation. För att ge flygtrafikledarna möjlighet att bedöma flygplanens läge i förhållande till gränser för olika ansvarsområden, flyghinder (radio-TV-master, skorstenar), geografiska orter m m kan olika markeringar presenteras på hans PPI.

Vidare presenteras inflygningslinjer, utvisande beslutade inflygningsvägar till flygplatserna. Inflygningslinjen är försedd med avståndsmarkeringar för att flygtrafikledaren lätt skall kunna bedöma flygplanets läge i förhållande till inflygningsriktning och avstånd till flygplatsen.

Driftleder. Den 28 februari 1974 kommer en stor omorganisation av lufrummet att ske. Detta och den ökande flygtrafiken bl a på Kungsängen kräver att området kontrolleras 24 tim/dygn. — Under lågtrafiktider kommer dock kontrollansvaret att delegeras från ÖKC till kontrollcentralen vid Arlanda.

◆◆ Utveckling. Den ökande trafiktheten och de högre farternas kräver att metoder och utrustningar för ledning och övervakning av flygtrafiken utvecklas. Vid ÖKC har reserverats två radarpositioner för sådant utvecklingsarbete. Under den gångna hösten har viss utrustning installerats för att inom FV utprova användandet av sekundärradar (SSR) inom terminalkontrolltjänst.

Med hjälp av SSR kommer flygtrafikledaren att få automatisk identifiering av flygplan som är utrustade med erforderlig svarsutrustning. Även flygplanets höjd och fart kan överföras automatiskt. I denna utveckling av flygtrafikledningens hjälpmedel ingår den dator som är placerad i ÖKC som en nödvändig del för redigering och beräkning av automatisk överförda uppgifter mellan flygplanen och centralen. Databehandlingsutrustningen i ÖKC är förberedd för ytterligare utvecklingar, tex automatisk överföring av färdplandata.

J-Ch m fl

HANNOVER-MÄSSAN ...

... 1974 äger rum den 25 april-3 maj. De stora flygdagarna förläggs till dagarna den 27/4 till den 5/5. Den stora = pressdagen blir fredagen den 26/4, då också öppningsceremonin förrättas. Det blir den 10:e flygmässan i ordningen. 1972 deltog 436 industriföretag, varav 308 var utländska. 225.000 flygintressenter såg den gången utställningen. — Hannover-flygplatsen väntar fler i år. På FV tex. ■

J-Ch



Foto: Peter Gullers

Hänt vid förbanden

MOMSUL — EN TRÄNARE

Det senaste på simulatorfronten heter "MOMSUL 05 1-A". Det har ingenting med vanlig moms att göra, utan beteckningen står för momentsimulator robot 05. Från början var det en utvecklingsimulator som Saab-Scania använde för utvecklingen av rb 05. Efter viss modifiering och modernisering inköptes den till FV för att användas för den grundläggande skjututbildningen för rb 05. Utbildningen på rb 05 inleddes med ett stort antal skott i just MOMSUL, därefter går man över till rb 53 Bantam... som skjuts från

F 7

SK 61. Först sedan är steget klart över till rb 05-skott från AJ 37.

Denna MOMSUL på F7 består av en starkt förenklad kabin med serielika reglage och manöverorgan för just rb 05-skjutning. Framför kabinen finns en stor skärm i form av en 180° sfär, på vilken en målsymbol och en robotsymbol projiceras allt efter olika skjutfall. Från instruktörspodiet väljs de olika skjutfallen — i förväg uppgjorda på skjutfallsrensor, vilka via en resläsare läses in i en datamaskin... som i sin tur styr ut mål och robotsymboler på bestämda avstånd och offsetvinklar. Utvärdering av skottet erhålls sekunddirekt både på en digital indikator och på en skrivare. — För att öka realismen och (kanske) svårigheten kan ett filmat modellandskap projiceras på skärmen

samtidigt som ett (till filmsekvenserna avpassat) skjutfall väljs.

För närvarande så har GFSU:A Instr avslutat sin (redan på SAAB påbörjade) skjutning. De har också skjutit sina rb 53-skott och man började sin skjutning med 05:an från Viggen i novemberveckan 45.

Därnäst på tur att ta MOMSUL i besittning blev "Gustav Blå" (världens första Viggen-division) som började sin rb 05-utbildning i december. Då kostnaderna för riktiga rb 05-skott vida överstiger både rb 53- och MOMSUL-skott måste man också från ekonomisk synpunkt betrakta MOMSUL som en god investering på vägen all skapa goda skyllar av goda piloter. ■

Leif Nordin

FLYGARNA ÅTER BÄST

De tre försvarsgrenarnas krigsskolor har återigen drabbat samman i en ädel fälttävling, som denna gång arrangerades av KSS med utmärkt assistans av GIS. Tävligen gick i trakten av Rydbo, NO om Näsby-Park. Man hade i år lagt kpistkjutningen ute i terrängen och inte (som tidigare var brukligt) på en skjutbana. Detta gjorde tävlingen mera intressant och "fältmässig".

F 20

Efter skjutningen vidtog punktorientering på 3,2 km och med 9 punkter — 5 på banan och 4 utanför. Det allmänna omdömet om denna delgren var, att den var lagom svår och helt tydlig och klar och med chans att kunna "läsa" in sig — förutsatt att man var observant förstås.

Så följde fri orientering. Eleverna var "klassade" i tre klasser allt efter kunskande,

på så sätt att de bästa från varje skola möttes i samma klass — allt för att åstadkomma så stor rättvisa som möjligt samt skapa en bättre motivation för de ej så rutinerade och duktiga. Detta med tre klasser infördes för en del år sedan och man har funnit på de olika krigsskolorna att det är en riktig åtgärd. De bästres bana mätte 7,1 km med 11 kontroller. Klass B-banan var 6,9 km med 10 kontroller och slutligen klass C sprang 6,4 km med 10 kontroller.

Resultat: För andra gången i följd (och för femte gången på de senaste 12 åren) segrade F20 — 33,02 i medelpoäng. På andra plats kom KS med 34,90 och på tredje KSS med 50,40 i medelpoäng. — Bästa F20-elever i de olika klasserna: Klass A, Fk Eckerström, 7:a (av 170). Klass B: Fk Jansson, 3:a (av 74). Klass C: Sg Ersson, 7:a (av 74).

Under tävlingsdagen uppträdde ett underbart höstväder. Alla arrangemang var av bästa klass. Det hela "som vanligt" en verklig fin "samverkans-dag". ■

B. Wallenqvist

FÄLTARBETARKURS

1973 års fältarbetskurs för flygfältsingenjörer inom Högkvarteret, milo O och milo B genomfördes på F3, Malmslätt, den 19—20 oktober med en förkurs den 18:e. Kursanordnande myndighet var MB O med flyginspektören, överste 1. Nils Palmgren, som kurschef.

F 3

Antalet deltagare var på förkursen 25 och på tvådagarskursen 80 flygfältsingenjörer. Från flygförbanden deltog fredsbaschefer, krigsplacerade basbataljonschefer samt chefer för fältarbets-tropen. FS representerades av bl a chefen för sektion 1, överste 1. Jan Oterdahl. Sammanlagt deltagarantal uppgick till ca 130 personer.

Förkursen (som leddes av överstelöjtnant Kurt Lidbrink) hade till syfte att ge nytilkomna ingenjörer en orientering dels om basbataljonens — främst flygfältarbetskompaniets — organisation och uppgifter dels om flygbasers uppbyggnad och viktigare anläggningar vid dessa.

Under de närmast föregående kurserna har verksamheten i samband med mobilisering varit utbildningens huvudändamål. Under den nu genomförda kursen omfattade utbildningen flygfältsingenjörernas verksamhet efter mobiliserings genomförande. I form av ett applikatoriskt exempel (lett av överste Gordh och överstelöjtnant Lidbrink, milostab O) belystes ett flertal problem som ingenjörerna kan komma att ställas inför sedan förbanden krigsorganiseras. Kursprogrammet omfattade även genomgång och förevisning av skydd för vissa basanordningar vid en krigsutbyggd bas, nämligen skydd för transformator, el- och teleplint, samlingsplats av skadade samt skydd för elverk. Genomgången och förevisningen baserades på genomförda utbyggnadsförsök av objekttyper som finns framtagna i krigsarbetsplanerna eller av FortF. Denna del av kursen leddes av överstelöjtnant A Ottosson, milostab O.

Under kursen lämnades dessutom orienteringar i skilda ämnen, bl a om det militärpolitiska läget, flygvapnets organisation i framtiden, tpt 37 samt om personalfrågor inom fältarbetsorganisationen.

I samband med kursen avhöll flygfältsingenjörföreningen sin ordinarie årsstämma med efterföljande middag, varvid representerare för försvarsministern, departementssekreterare Björn Fougelberg var närvarande.

C F3 (överste Gösta Norrbohm) och hans personal visade stort tillmötesgående som värdförband, vilket bidrog till att kursen kunde genomföras på ett trivsamt och ändamålsenligt sätt. ■

Rune Eriksson

DEN SISTE ASPIRANTEN

Årets aspirantkurs vid kadett- och aspirantskolan, KAS/M på F2, har fullgjort halva utbildningstiden av GMU 2. Efter en sju veckor lång koncentrerad markförsvarsutbildning, krönt av två veckor vid Önnarp var aspiranterna — den sista kursen som utbildas vid nedläggningsförbandet F2 — redo för sin teoretiska utbildningsperiod, GMU 2.

Denna höstperiod, som tidvis kan bli tung och monoton, avbryts ibland av en del trevliga övningar då ledarförmåga och kamratskap sätts på prov. Så tex sista veckohelgen i augusti, då en fjällvandring företogs i Jämtlandsfjällen.

Med 20 kg utrustning och ett glatt humör levde aspiranter och lärare under tre dygn i fjällvärlden. Vädrets makter såg till att tält och övrig utrustning aldrig fick torka helt. Övningen blev därför mer krävande än normalt. Den glada stämningen dämpades dock aldrig.

Åter på F2 och teori, dagar som kvällar. Aspiranterna läser huvudsakligen teleteknik, matematik, fysik och allmänmilitära ämnen, med i genomsnitt ett prov i veckan.

Nästa avbrott inföll sista veckan i september, då en koncentrerad veckolång utbildning i en luftförsvarsgruppcentral (lgc) ägde rum.

Efter en veckas träning bestred aspiranterna förtjänstfullt Högvakten vid kungliga slottet under en veckohelg, vilket säkert blev ett

SCHWEIZER-ORDER

Det schweiziska försvarsdepartementet har tecknat avtal med Saab-Scania om leverans av siktesystem av typ Saab BT9H. Beställningen är den största enskilda exportorder som Saab-Scantias Industrisektor i Jönköping hittills erhållit.

De beställda siktesystemen skall installeras i det schweiziska FV:s flygplan av typ Hawker Hunter. Beställningen har skett på grundval av de erfarenheter som schweizerna har av de BT9-system som levererades i mitten på sextioalet, även dessa för användning i Hawker Hunter. De nu aktuella systemen är av moderniserad typ. Genom denna nya beställning kommer samtliga schweiziska Hunter-flygplan som används för attackuppgifter att förses med Saab-sikten.

Denna gång kommer tillverkningen av BT9H i viss utsträckning att ske i samarbete mellan Saab-Scania och de statliga fabrikererna i Emmen och Bern. ■

H. G. A.

minne för många. (Om detta berättade FV-Nytt i sitt nr 3/73... med en förtjusande men likväl fejkad bild.)

När detta skrivs i mitten på oktober såg aspiranterna fram mot en rundresa per flyg, under vilken man fick lära känna olika delar av flygvapnet vid besök på F21, Lfc-ON3 F15 och F11.

Kort därpå stundade aspirantbalen som kom att lysa upp den mörka novemberkvällen. Julledigheten är nu inne för den då (7/12) nyutnämnde korpralen. ■

RB70 LASERSTYRS

Robotsystem 70, som är under utveckling vid ett antal svenska industrier, förväntas bli arméns nästa luftvärns generation. Vapensystemet skall därvid ersätta och komplettera arméns nuvarande 20 och 40 mm automatkanonluftvärn. Robot 70-förbanden skall organiseras i kompanier (luftvärnsrobotkompani) och bataljoner (luftvärnsrobotbataljon).

Kraven på vapensystemet har ställts mot bakgrund av det förväntade lufthotet under 80-talet. I detta hot ingår såväl attackflygplan och luftlandsättningsfarkoster som lätta attackhelikoptrar.

Systemet skall kunna bekämpa mål ända ned till marken. Tex helikoptrar som landar. En man kan sköta vapnet och skjuta roboten. Skall flera robotar skjutas i snabb följd fordras även laddare.

Systemet är byggt för en värnpliktsarmé. Värnpliktig personal skall kunna användas i alla befattningar.

Robotenshetens består av: Siktet är upphängt på stativet så att det kan vridas både horisonten runt och i höjdvinkelled. I siktet finns en gyrostabiliserad optik som styrs av skytten med en tumpak. I siktet alstras en optisk ledstråle, som pekar exakt på samma punkt som siktlinjen.

Stativet står på tre fötter och har en sits för skytten. I stativet finns ett batteri för strömförsörjning av sikte och IK-utrustning. Stativet med monterat sikte utgör lavett för roboten.

Roboten förvaras i sin behållare som också är utskjutningsrör. Den tas aldrig ur röret under fältförhållanden. Roboten startas av en starttrakt, som brinner slut innan roboten lämnar röret. Roboten drivs vidare av en drivmotor, som ökar farten till överljudsfart. Robotens roder och vingar ligger hopfälda i utskjutningsröret, men fälls ut så snart roboten lämnar röret.

I robotens nos sitter ett anslagsrör för verkansdelen samt ett zonorör, som utlöser verkansdelen om roboten passerar nära målet.



◆ I roboten sitter en mottagare för signaler från ledstrålen samt en liten dator, som räknar om erhållna signaler till roderutslag på ett sådant sätt att roboten automatiskt följer ledstrålen. Inga nu kända störmedel kan slöra vapnets funktion.

IK-utrustningen (PI-69) är monterad på stativet. När skytten osäkrar vapnet söker den automatiskt igenkänna målet som värt eget. Sker igenkänning avbryts sekvensen och vapnet säkras. Om målet däremot inte



FLYGET PÅ MARSCH

Hej DU musikgläde! Har Du hört den här? Det handlar om LP-plattan (en grammis alltså) med störtskön takt och ton. Om DU hör nått som i luften hurrar, så är det FV:s musikkår som musikaliskt står in dörar. Föreslår att DU går att lyssna själv... ma o köper skivan.

Inte för att FS/Press hjälpte till med en koloristiskt stämningfull skymnings-Drake på omslaget, utan för rytmik-melodikens skull. Skall vi ändå ta 'döm' med fart och med kläm, så varför inte med en tre, fyra, fem... marscher från Telestars platta TR 11008.

Nej, klaga månde inte Electra (det producerande grammaton AB:et) ety det svänger af bara f-hn om låtarne... tycker recensenten Jahn. Visst känner DU tex till våra "Till Flyget", "Svensk Flygarmarsch", "Den Svenska Flygsoldaten"...? marschlåtar som sätter en på språttén. Men frågan är om inte "Flygkadetten" får blodet att stampa musikaliskt riktigtast.

Jag tror att marschernas camp-tid är inne. "...sista striden det är..." är ju åxå en marschslagdänga. Så varför inte strida vackert för dess kusiner — det är ju till våra svenska hjärtans djup all musik vill nå.

Tilläggs i denna sk recension skall att denna LP-platta inte bara förser oss med 'sfärernas' musik utan åxå ger oss chansen till ett oonat rytmiskt gungande på böljan den blå. Marinens Musikkår hänger inte läpp för att man hamnat på den sk B-sidan. Redan på omslaget har man 'Spicat' kursen. Och skall man vara riktigt ärlig så låter marinens låtar så bra att man känner luft under vingpennan. Och fortfarande letar nog FV efter en jämlike till "Flottans Paradmarsch".

Är inte dessa kulturarbetares inspelningsprestationer (om än ursprungligen kanske enkom avsedda för Sveriges folkförsvar) nu åxå mogna för en dagens bredare och liksom mer utjämnade publik? — Alltnog och emedan: Gack och köp plattan och grannen blir entusiasmerad.

J-Ch

känns igen är flygmålet fientligt och skytten kan avfira roboten.

Den spaningsradar, som planeras ingå i förbanden, kallas PS-70/R. Det är en pulsdopp-lerradar, som arbetar på C-bandet. Den är byggd på en terrängbil 30, som är kommande standard i svenska armén. Dess antenn sitter på en 12 m hög mast, som reses och fälls med hjälp av hydraulik. Tack vare mastantennen kan radarn exempelvis grupperas dold i skog. Endast antennen sticker då upp ovan trädtopparna.

Operatörernas platser är inne i radarstationen. Besättningen består av fem man, men radarn kan skötas kortare tid av två man.

Radarn skall upptäcka anflygande flygplan tidigt, förvarna eldenheterna och ge "invisningsdata" på mål så att eldenheterna kan fånga måten tillräckligt snabbt. Mätområdet är för förvarning 40 km och för invisning 20 km.

RB 70-systemets egenskaper är:

- ◆ god verkan mot de flygfarkoster, som väntas utgöra det svåraste lufthotet mot arméns stridskrafter under 1980-talet;
- ◆ enkel gruppering och snabb klargöring för strid varigenom det kan ligga väl framme i den allt rörligare arméstriden;
- ◆ stor uthållighet genom att det är lätt att dölja i terrängen (svårt att upptäcka från luften) och mycket svårt att störa ut med nu kända störmedel;
- ◆ enkel utbildning och hantering så att värnpliktig personal med vår utbildningstid kan användas;
- ◆ låg kostnad varigenom ett stort antal eldenheter kan anskaffas för en given summa pengar;
- ◆ låg fredslidskostnad genom att fredsutbildningen kan genomföras med mycket ringa skjutning.

Red. m fl

★ ★ Händelseutvecklingen i Mellanöstern har medfört ett akut och ökat behov av personal för våra militära FN-styrkor, personal ur ALLA kategorier. Inte mindre än fem nya bataljoner skall sålunda rekryteras under tiden 2–25 januari 1974. Så nu har DU goda chanser att ett halvår under perioden 1974–75 få uppleva tjänst utomlands, som är både intressant och erfarenhetsberikande – och därtill ekonomiskt förmånlig. Samt sist – men verkligen inte minst – få fylla en uppgift i fredens tjänst, som är meningsfull och angelägen. ★ ★ ★

FN behöver dig!

Under förutsättning att det svenska åtagandet inom FN:s fredsbevarande verksamhet består, behövs för tjänstgöring på **Cypern** från april 1974 till oktober 1975 tre bataljoner – och för perioden juni 1974 till juni 1975 två bataljoner i **Mellersta Östern**. Cypern-bataljonerna (C) beräknas omfatta ca 260 man, medan Mellanöstern-bataljonerna (M) kräver ca 600 man vardera.

Sökande till FN-tjänsten bör helst ange vilken av följande bataljoner han i första hand önskar tjänstgöra i, men dessutom meddela en alternativ bataljon.

Stor-rekrytering förestår

BATALJON	UTBILDNINGSTID (beräkn)	TJÄNSTGÖRING UTRIKES (beräkn)
53 C	Under april -74	april–oktober -74
55 C	Under oktober -74	oktober -74 – april -75
57 C	– „ –	april -75 – oktober -75
54 M	Första hälften juni -74	juni -74 – december -74
56 M*	Stulet november – början december -74	december -74 – juni -75

(*Reservation för ev ändringar i tidsplanen för bataljon 56 M)

◆ För fredens sak — sök FN-tjänst!



Utbildningstidens längd varierar för olika kategorier.

Till skillnad mot tidigare står förbanden (utom bataljon 57 C) inte i beredskap i Sverige ett halvår efter utbildningen före utlandstjänstgöringen utan avreser direkt efter denna till resp verksamhetsområde. – Observeras bör att förutsättningen för att bli antagen till FN-tjänst är att *fullständig grundutbildning* fullgjorts.

För personal ur FLYGVAPNET gäller att i princip är alla välkomna. Särskilt vänder man sig dock till vaktpersonal, bilförare, mekaniker, sambands- och expeditiionspersonal, växeltelefonister, signalister samt AK- och kpistskyttar.

Ansökningsformulär finns på alla krigsmaktens förband och skolor liksom på alla arbetsförmedlingar. Anställningsvillkor, förmåner etc framgår av en särskild rekryteringsbroschyr, "Svensk beredskapsstyrka för FN-tjänst" samt av broschyren "Aktuellt om FN-tjänst 1974". Båda finns tillgängliga på samma ställen som ansökningsformulären. ■

V. W.



Got Nit Nit Air