

Teknikens Värld



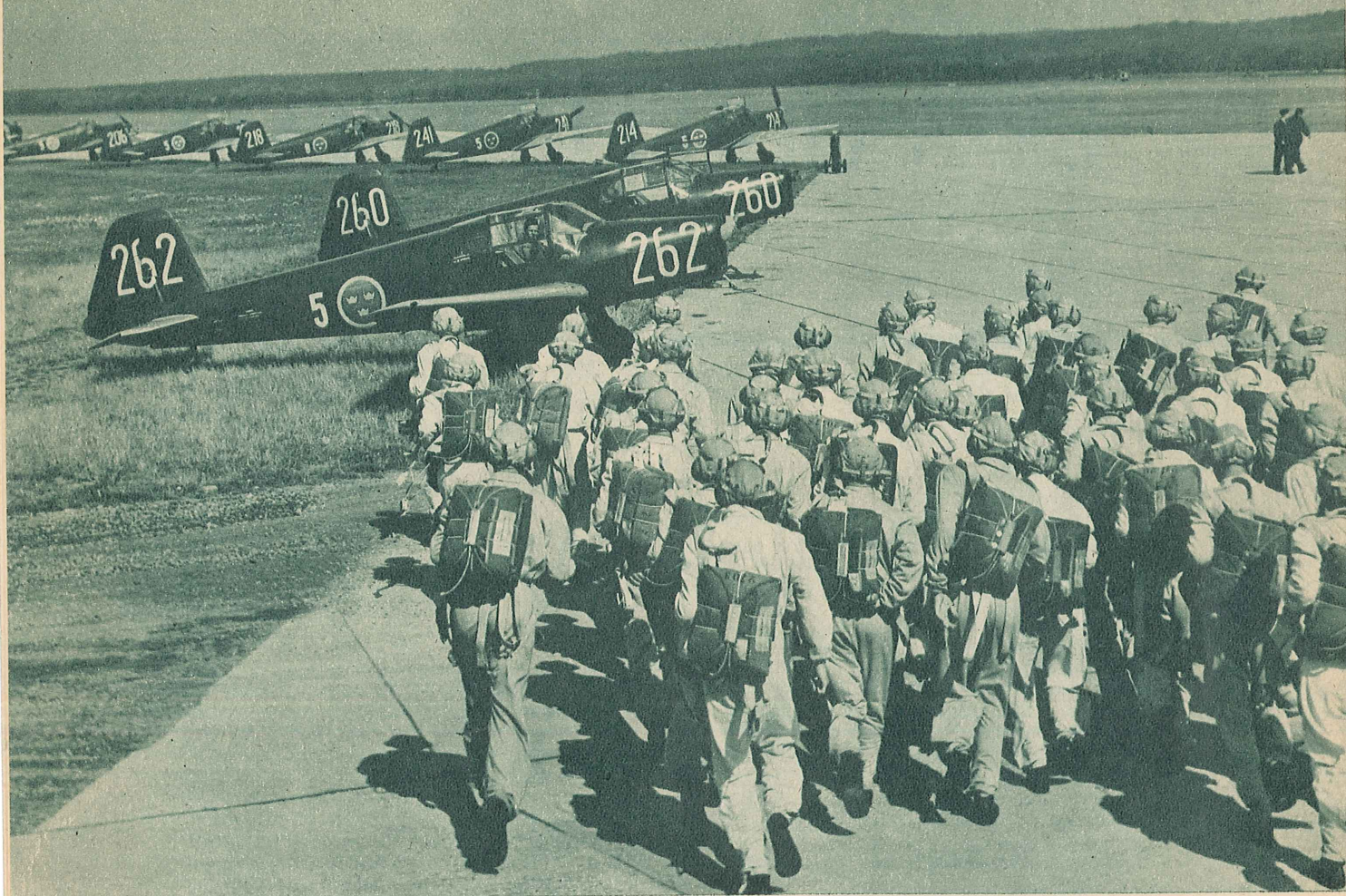
med **Flyg**

N:R 17 1951

I Danmark och Norge 1:20.

70 öre

sept



Flygning först. Blivande officerare och fältflygare rusar ut efter ordergivningen. Då redogjordes för förmiddagens program och då

gav meteorologen väderlekssituationen och utsikterna. Dagen har bara just börjat, men entusiasmen är lika stor fram på kvällen.

VI PÅ LJUNGBYHED

Reportage: RUNE MELANDER—HANS MALMBERG

Lära sig flyga är en sak som de flesta kan. Men att bli en god flygare är inte lika lätt. För det fordras nämligen en hel rad egenskaper som inte många är begåvade med. Kraven som flygvapnet ställer är obönhörligt hårda, endast de bästa accepteras, och här passar faktiskt det bekanta ordspråket in: »många känner sig kallade men få är utvalda». Flygsinnade pojkar finns det emellertid gott om — det är de som har förmågan att handskas varsamt eller bestämt men alltid ledigt och obesvärat med rodren. Europas största flygkrigsskola ger dem den utbildningen.

Vi är på F 5 och Kungl. Krigsflygskolan, på historisk mark, mitt i sommarfagra Skåne. Ljungbyhed var redan på Karl XI:s tid en »uppladningsplats» för den under många blodiga strider hopsmälta

svenska armén; under senare hälften av 1600-talet förlades ryttarförband dit och i början av 1800-talet ytterligare ett kavalleriförband och ett infanteriregemente. Ljungbyhed blev 1926 fast förläggningssort för F 5, och det 25-års jubileet firas den 25—26 augusti med bl. a. en flyguppvisning för allmänheten.

Kull efter kull av flygfärdiga ynglingar kläcks på Ljungbyhed, där gör eleverna närmare 80.000 starter årligen och 30.000 flygtimmar med en flygsträcka som ungefär motsvarar 150 gånger jorden runt. De undervisas av 50-talet lärare och gör slut på 1.947.374 liter bränsle. Och det händer att över 100 skolflygplan samtidigt är i luften. Siffrorna är talande för den svenska aktiviteten och styrkan inom flygvap-

net. Talande är också entusiasmen hos dem som går den vägen. Det verkar som om de trivs bra med den nya form av utbildning som krigsflygskolan börjat med. Den är lagd »högskolemässigt» och kräver stor självverksamhet av eleverna.

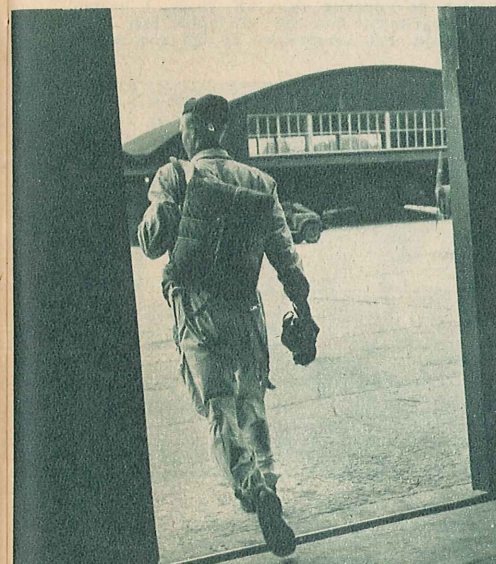
Dags- och veckoprogrammet är ganska fulltecknat för dem som aspirerar på att bli flygofficerare eller fältflygare. Men det är vad de själva har valt, och ingen klagar. Är arbetet hårt så blir glädjen desto större när målet börjar skönjas. Sällan ser man väl en sådan ren och oförfalskad glädje som när flygeleven gjort sin första ensamflygning. Scenerna då är många gånger rörande. Man hissar varann, man skrattar, och man gråter. Och händer ingenting av detta så blir i alla fall ögonen misstänkt blanka hos de

TEKNIKENS VÄRLD 17/51



Som en orm ringlar sig planen fram till startområdet på flygfältet. Bland det första som eleverna får lära sig är att köra planet i sick-sack på marken — det är för att sikten skall bli så bra som möj-

ligt. SK 25:an som används som första skolflygplan har emellertid snart tjänat ut i flygvapnet och kommer att kursas bort för 3000—5000 kr. Ersättare som skolflygplan blir den nya Saab 91 B Safir.



Får vi presentera aspirant 43 Olle Lindström från Sollefteå. Han är sen i dag och måste ta långa benet före för att hinna de andra.



Så går det till efter EK-flygningen. Olle får kritik av furir Börje Nilsson, som från marken nogga studerat alla hans manövrer.



Olle sitter i vänstersitsen med läraren, sergeant Karl Gunnar Hansson, intill. Även efter ensamflygning blir det DK emellanåt.

Sveriges flygvapen har fått en smickrande uppmärksamhet. Flyguppvisningen i Stockholm den 3 juni gav eko långt utanför vårt lands gränser tack vare ypperlig materiel, minutös precision och utomordentliga piloter. Teknikens Värld har gjort ett besök på den plats där våra flygare får sin första utbildning

allra flesta. De lyser ungefär som enkronan som den nyvordne flygaren med varm hand skänker åt mekanikern på sitt plan. Ljungbyhed har traditioner... Nästa stora ögonblick i flygarens liv är när han lämnar Ljungbyhed och den gyllne ving- en fästes på hans bröst. Han har fått ett synligt bevis på vad han kan.

Dagen kan börja i Flygarhallen. Den ligger mitt emot kanslihuset och har som närmaste grannar Molnet, Heden, Vingen och Asen — bostäder åt flyglärarna. Bebyggelsen på kasernområdet går för övrigt inte i någon strängt enhetlig stil utan här finns en ganska charmerande blandning av gammalt och nytt. I Flygarhallen kan det tänkas vara flyginstruktion. Den leds kanske av kapten Sven Erik Everstål,

TEKNIKENS VÄRLD 17/51

som är en av avdelningscheferna på första flygskolan. Han ger råd, kritiserar och delar ut lite beröm:

— Jag har märkt att många av er är för mycket beroende av instrumenten. Det är fel. Se på vingarna, se fram på nosen och ligg på ert ögonmärke. Är detta OK så kolla med instrumenten. Flyg inte mekaniskt, flyg med känsla. Åk inte bara med planet. Det kan gå att göra flera bra landningar på tur för en elev. Det är ingen skam att komma fel i början, men gör korrektion — bättre för stor än för liten. Var inte så stela vid start och landning!

Så kan det låta. Och eleverna får fråga om sådant som är oklart. Men lektionen kunde också ha gällt markstridsutbildning med t. ex. sergeant Carl Quick som

lärare och film som undervisningsmaterial. Och när sergeanten frågar hur det gick med den »modige» soldaten som var så duktig att han inte behövde ta betäckning så svarade aspirant Johansson: »han blev skjuten». Aspirant Johansson från Småland kände nämligen till regeln som säger att »ju bättre du undandrar dig fiendens insyn desto säkrare undgår du att bli skjuten». I instruktionsverkstaden hålls motorlära. Demonstrationsobjekten är många. Genomskurna flygplan och detalj-system finns utplanterade överallt. (Men även blommor har sin givna plats i den stora lokalen). Kopplingarna till radion löper fritt och öppet genom planet. Bränslet kan följas från tanken till filter, pump och förgasare. Omvärlden är glömd, allt är intressant. (Forts. på sid. 28.)

(VÄNDI) 9

(FORTS.)

Vad kostar han färdig?



Vad kostar den utbildning som en av dessa grabbar får? Vi vet att den är grundlig men också effektiv, och vi anar att det går åt åtskilliga vackra slantar. Den första grundläggande utbildningen som tar ett år på Ljungbyhed är bara början, och ingen skall tro att någon hinna bli fullärd flygare på den tiden. Efter Ljungbyhed följer året därpå flygslagsutbildning på någon jaktflottilj, och först därefter är den yngling som började som aspirant eller volontär på Ljungbyhed färdigutbildad till stridsduglig flygare. Aspiranten är då mogen för kadettskolan och volontären som vid det laget är korporal kan se fram emot fortsatt flygslagsutbildning och vänta sig utnämning till furir efter ett halvår.

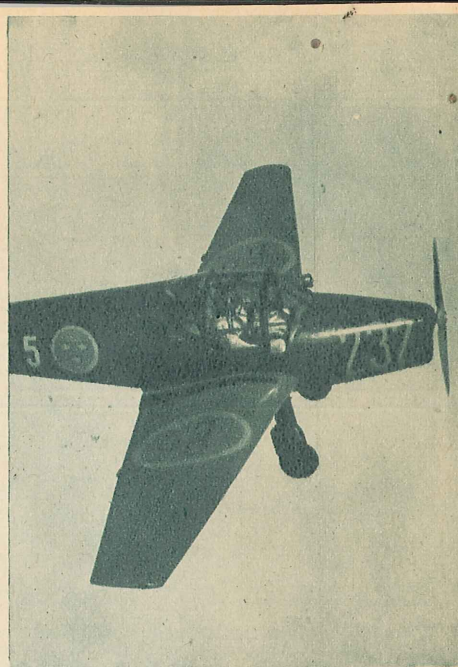
Att göra en beräkning på vad detta kostar är naturligtvis mycket svårt. Man kan ha så många utgångspunkter för be-

räkningarna. Skall man t. ex. räkna med den tiomånaders allmänbildade kurs som folkskolepojkarna går igenom på F2 i Hägernäs? I det sammanhanget kan nämnas att Ljungbyhed har två flygskolor varav den ena startar i början på juni (studenter/aspiranter och realskolegrabbar/volontärer) och den andra i november då »hägernäsarna» rycker in. Den nyordningen infördes i år. Vi räknar inte in F2-kursen i de ekonomiska kalkylerna. Inte heller F5:s hela organisation även om detta skulle kunna logiskt försvaras. Exakta beräkningar är i det här fallet alldeles omöjliga att göra. Då borde ju t. ex. även en viss procent av flygvapenchefens lön räknas med i summan osv. Det fåtal haverier som inträffar på F5 är inte heller medräknade.

(Forts. på sid. 28.)



Intresset kan ingen ta fel på. Varje lärare har i regel omkring tre elever. Efter ordergivningen repeterar han de lärdomar som eleverna skaffat sig vid teorilektionerna. Stora krav ställs på både intelligens och vakenhet. Slöa, slappa och lata pojkar gör sig ej besvär!



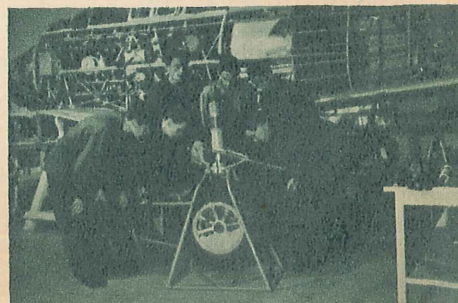
Sikten är ypperlig från SK 25:an. I början får flygeleven lära sig att hålla rätt kurs och höjd. Ett ögonmärke är till god hjälp.



Genomgång före flygpasset. Sven Löfdahl, Olle Lindström och Claes Anders Ljunggren lyssnar på helspann till sergeant Hansson.

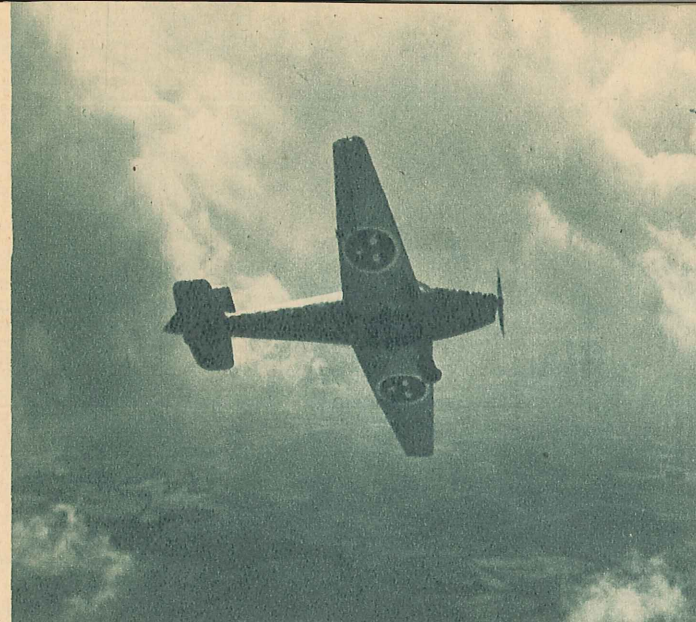


Undervisningsmaterielen är rikhaltig i instruktionsverkstaden. Tekniker John Månsson redogör för bränslesystemet hos SK 16.

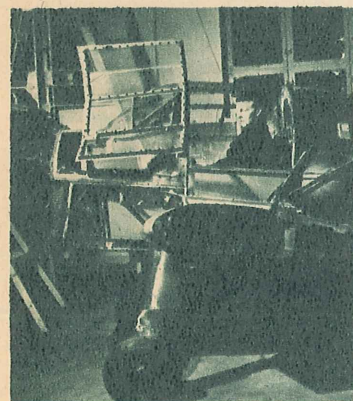


Bromsvätskans väg och hur bromssystemet fungerar beskrivs av tekniker Alvar Andreasson. I bakgrunden en »avklädd» SK 16.

TEKNIKENS VÄRLD 17/51



En brant vänstersväng. Just här får rodren ändrad verkan och det blir kanske litet besvärligt för nybörjaren att flyga snyggt. Han får svänga med höjdrodret och »stötta» nosen med sidorodret.



Den här SK 25:an är stympad, vilket lär Olle åtskilligt. Dessutom finns F5:s »drillmasters».



Instrumenten skall kunnas utan till. Per-Jan Jeansson är blind-bock med Kurt Ivarssons hjälp.

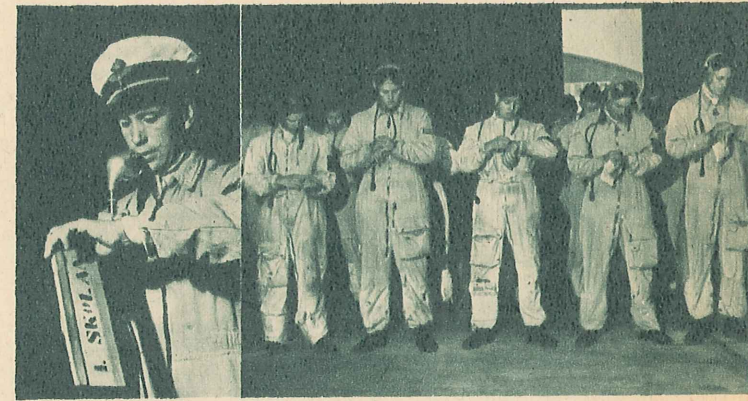
Charmen finns från början!

Är det verkligen så roligt att flyga? Ja, bästa sättet att få reda på det är väl att själv prova på den saken. Kungliga Krigsflygskolan fick alltså för en dag en ny elev. Jag satte mig i förarsitsen på SK 25:an, och till höger om mig hade jag den tålmodige läraren, löjtnant Rolf Sundqvist. Det är han som skall vara mitt föredöme. Starten gick fint. Jag lärde mig snart att hålla vänstra handen löst på gasreglaget och fötterna lätt på pedalerna. Spaken var kolossalt känslig av sig och jag insåg att det inte var alldeles nödvändigt att krampaktigt hålla den. Flyga rakt fram och hålla rätt kurs och höjd låter ju ganska enkelt och var kanske inte heller så märkvärdigt. Jag tittade mig omkring litet då och då och ut på vingpetsarna och hade en av nitarna i glaset på huvan som ögonmärke i förhållande till horisonten. För så skall man göra. Det kändes i stort sett utmärkt. »Häng inte på höger ving!» (Han har en röst som åskan). Jag fick dåligt samvete, för så skall man inte göra, skevade åt vänster och gav litet vänster sidroder. Men samma stämning återkom ett par gånger till med samma kritik. »Sväng vänster!» Jag löd. »Sväng höger», »stig till 2.000 meter», »ner till 1.500». Jag löd (obs ej led) och flög och besvarade dessutom en massa frågor. Löjtnant Sundqvist tyckte nämligen inte ha det ringaste begrepp om vare sig höjd, hastighet eller var flygfältet låg. Jag hjälpte honom så gott jag kunde, och det var väl därför som han, när vi kom ner igen, var så pass välvillig i sin kritik. Hur som helst så blev frågan besvarad: det är roligt att flyga. Charmen finns ju där från början!

TEKNIKENS VÄRLD 17/51



Vi ökade farten med en liten dykning, fortsatte med en brant stigning, och just nu avslutas manövern med en hjuling. Avancerad flygning kommer ganska tidigt upp på utbildningsprogrammet.



Rätt tid! Punktlighet och noggrannhet är det kanske allra viktigaste en blivande flygvapenflygare har att iaktta. Kapten Sven Erik Everstål är den ene av 1:a flygskolans två avdelningslärare.



Undervisningen på Ljungbyhed är till stor del lagd på självverksamhet. Jämtlänningen Herbert Jacobsson och skåningen Kurt Ivarsson tog vara på en ledig stund för att diskutera ett problem. Framåtanda!

11