

FlygvapenNytt

1981

Nr 3

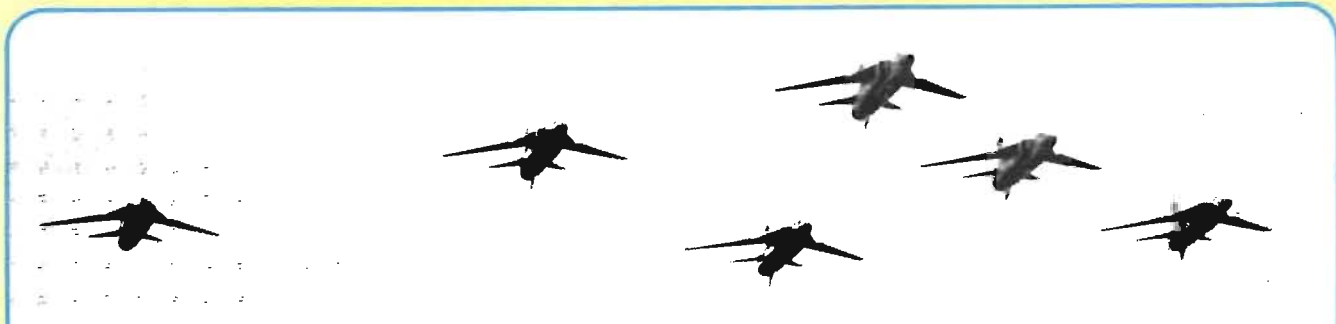


Världsmästarna! De ville och kunde komma igen!

(Sid 14–16)

JAS-frågan, sid 3; Nya Flygstaben, sid 10–11; Projekt F-5G, sid 4–7.

FlygvapenNytt



Sovjetiskt flygbesök

Under tiden 10–14 augusti besöktes F17 i Ronneby av bl a 6 MiG-23 'Flogger G' samt 49 man med generalöverste V. Andreev (chef för flygstyrkorna i Millo Moskva) i spetsen. – Reportage följer i nr 4/81. – T h: MB Millo Syd, generallöjtnant Sven-Olof Olson, hälsar de sovjetiska MiG-piloterna välkomna (presenterade av en glad genöv Andreev).



Foto: Mikael Runborth



Ansvarig utgivare: **EVERT BÅGE**
Redaktionschef: **ULF BJÖRKMAN**
Redaktör: **JAHN CHARLEVILLE**
Prenumeration: **GUNNEL WIRENIUS**

BIDRAG från läsekretsen välkomnas. Redaktionen förbehåller sig rätten att redigera allt material. – Endast "Ledaren" ger uttryck för CFV:s åsikter. För signerade artiklar svarar resp författare, för redigering och layout redaktören. ÅTERGIVANDE av textinnehållet medges – källan önskas tydligt angiven.

ADRESS: TELEFON:
FLYGVapenNYTT 08/67 95 00
Flygstaben/Info-avd ankn 706
104 50 Stockholm el. 243

LJUNGBERGS BOKTRYCKERI, KLIPPAN
1981

Nr	Manusstopp	Ungefärlig utgivningstid
4	–	Oktober
5	6/10	December

Prenumerationspris: 15 kr/år
Postgironummer 31 69 97-6
Kassa 601:4, Flygstaben

i nnehåll

LEDARE: CFV:s rekommendation	3
Beskrivning av F-5G 'Tigershark'	4–7
"Gamla Flygstaben"	8–9
FS 81 – "Nya Flygstaben"	10–11
RCC/CEFYL till Arlanda	12–13
VM i flygfemkamp	14–16
Bengt G:son Nordenskiöld 90 år	17
Personaltjänstutbildning, m m	18–19



CFV:s rekommendation:

Svensk JAS

I systemplan 2 för JAS, som överlämnades till ÖB den 17 september 1981, förordar chefen för flygvapnet att JAS-systemet anskaffas i form av inhemskt sammanhållen utveckling och produktion.

Chefen för flygvapnet grundar sitt ställningstagande på främst tre faktorer:

- 1) Svensk JAS svarar mot de krav som måste ställas ur militär synvinkel;
- 2) Svensk flygindustri har kunskap och förmåga att hantera de tekniska och övriga problem som hör ihop med ett så stort projekt som JAS-systemet utgör;
- 3) Kostnaderna kan hanteras inom Flygvapnets ram.

Fackmannen och sakkunskapen har sagt sitt. Chefens för flygvapnet rekommendation väger tungt i den fortsatta beslutsprocessen.

Stor hänsyn måste också tas till tre andra värderingsgrunder:

- A) Säkerhetspolitiska aspekter;
- B) Industripolitiska, teknologiska och sysselsättningsmässiga konsekvenser;
- C) Samhällsekonomiska, statsfinansiella och valutamässiga aspekter.

Dessa värderingar ligger inte inom chefens för flygvapnet ansvarsområde. Från säkerhetspolitiska utgångspunkter skulle emellertid för Sveriges del ett utländskt köp av flygplan innebära en markant principiell förändring, vars konsekvenser inte kan överblickas.

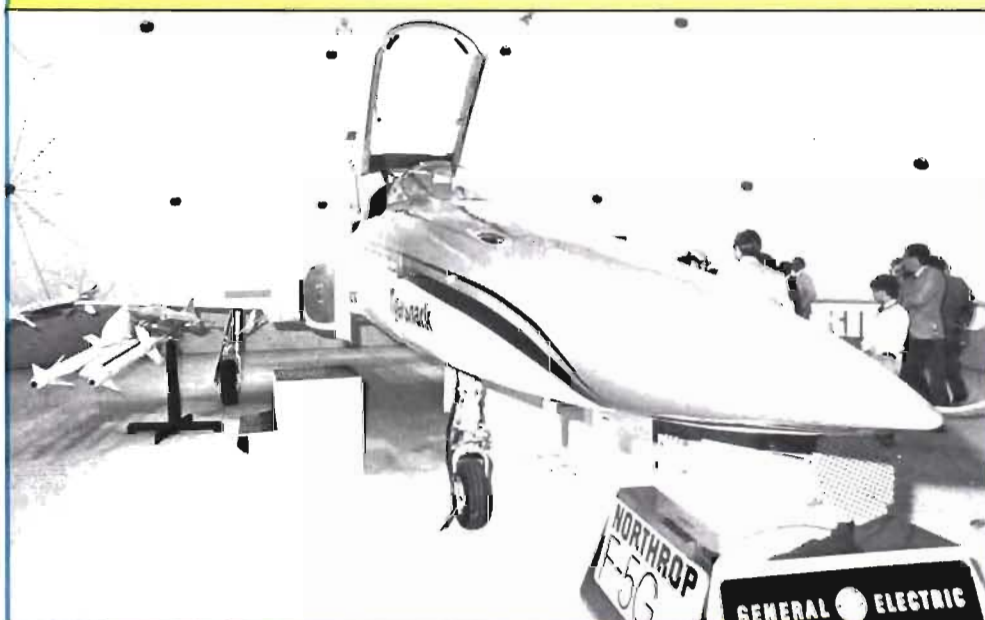
● Debatten om JAS startar nu på allvar. Inte i något land har flygplananskaffning genomförts utan lidelsefull debatt. Försvarspolitiskt gäller det dock denna gång mer än bara ett nytt flygplan. Trovärdigheten av vårt svenska försvar har hittills i stor utsträckning grundats på vårt flygvapens kvalitet och därmed förmåga att hävda vår neutralitet. Det finns åsikter om att denna roll kan övertas av andra försvarssystem, t ex markbaserade robotar. Vi kommer att få argumentera för den självklara och ökande vikt som måste läggas på flygstridskrafter i framtiden. ■

F-5G

*en tandlös
TIGERHAJ?*

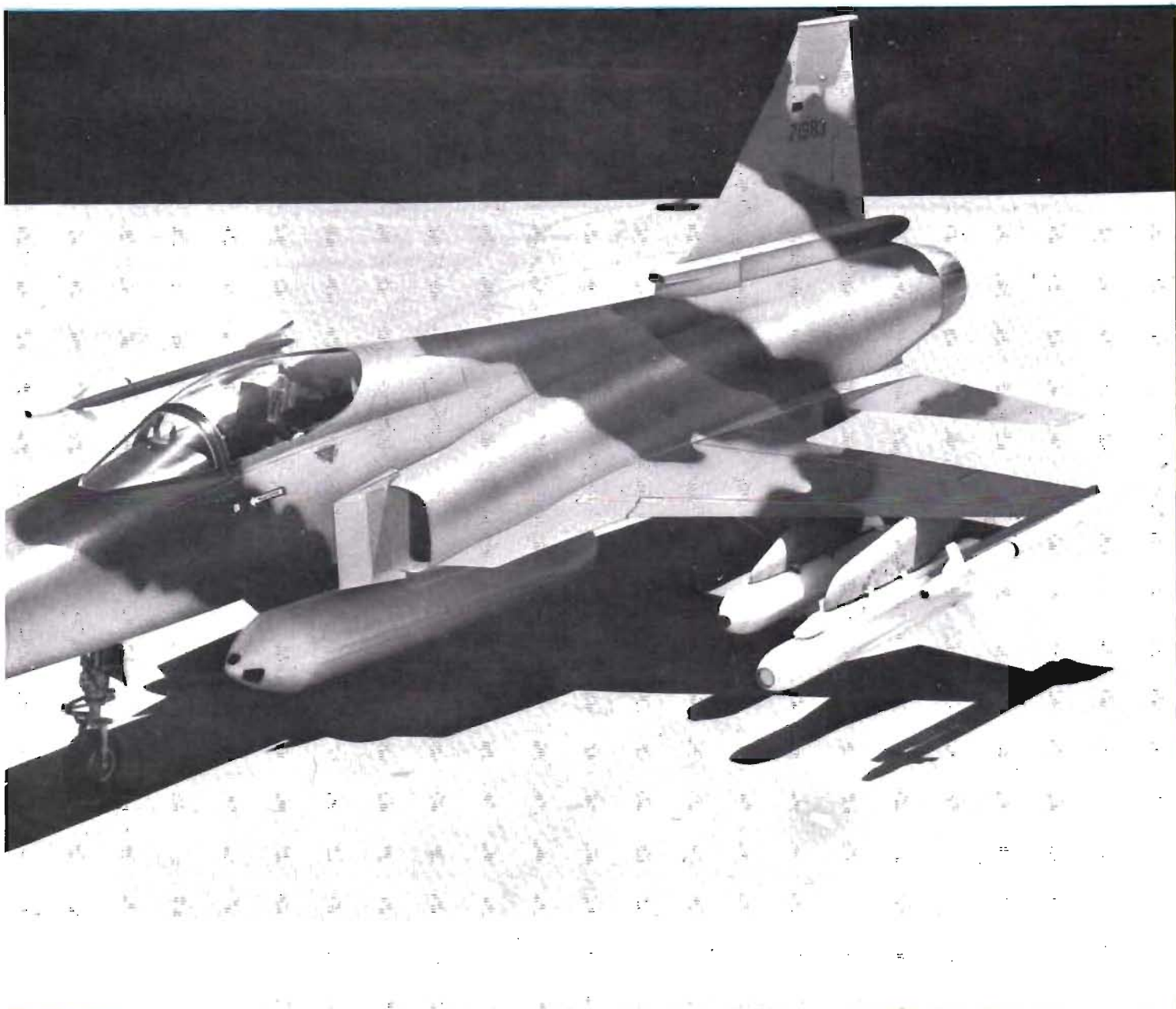
Nej!

*Men bittet
kunde vara vassare*



Mock up-exemplar av F-5G-2 vid årets Le Bourget-utställning. — Foto: Owe Björnelund.

I serien om flygplan aktuella för Flygvapnets framtid (1990–2020) presenteras här en teknisk framställning av amerikanska Northrop's enmotoralternativ F-5G 'Tigershark'. F-5G är den senaste versionen i F-5-serien, en serie som startade för ca 25 år sedan. — Liksom tidigare artiklar om F-16, Mirage 2000 och F-18 är detta inte ett inlägg i JAS-typdebatten utan bara en teknisk typbeskrivning. — En sådan planeras också av det svenska JAS-alternativet. Som kraftkälla har projektansvariga AB Industrigruppen JAS valt den amerikanska General Electric-motorn F404J.



Hittills har ca 2 300 flygplan av typ F-5 och ca 1 200 av skolverversionen T-38 producerats av Northrop och/eller byggts på licens i andra länder sedan första flygningen ägde rum för 22 år sedan. De huvudtyper som producerats är F/RF-5 'Freedom Fighter', T-38 'Talon' och F-5E/F 'Tiger 2'. Den senare tillverkas för närvarande med en takt av fem flygplan per månad. Totalt har F-5, som varit ett "billigt" alternativ och relativt enkelt i sin konstruktion levererats till inte mindre än 28 länder. För att möta olika länders krav har flygplanen framställts i 23 olika varianter. Gemensamt för alla dessa flygplan har dock varit tvåmotorutförande.

Det senaste tillskottet till F-5-serien är den *enmotoriga* F-5G 'Tigershark'. I detta flygplan har

Northrop utnyttjat ny aerodynamisk teknologi, ny motortyp samt ny avionik – samtidigt som man behållit den väl beprövade "gamla" grundstommen. Enligt tillverkaren Northrop erhålls härigenom betydligt bättre prestanda visavi tidigare F-5-typer. Förbättringarna påstås innebära 48 proc bättre acceleration, en svänghastighet som är 38 proc bättre och en stigförmåga som blir 32 proc bättre jämfört med F-5E. Fem större förändringar urskiljs speciellt på F-5G jämfört med tidigare F-5:or.

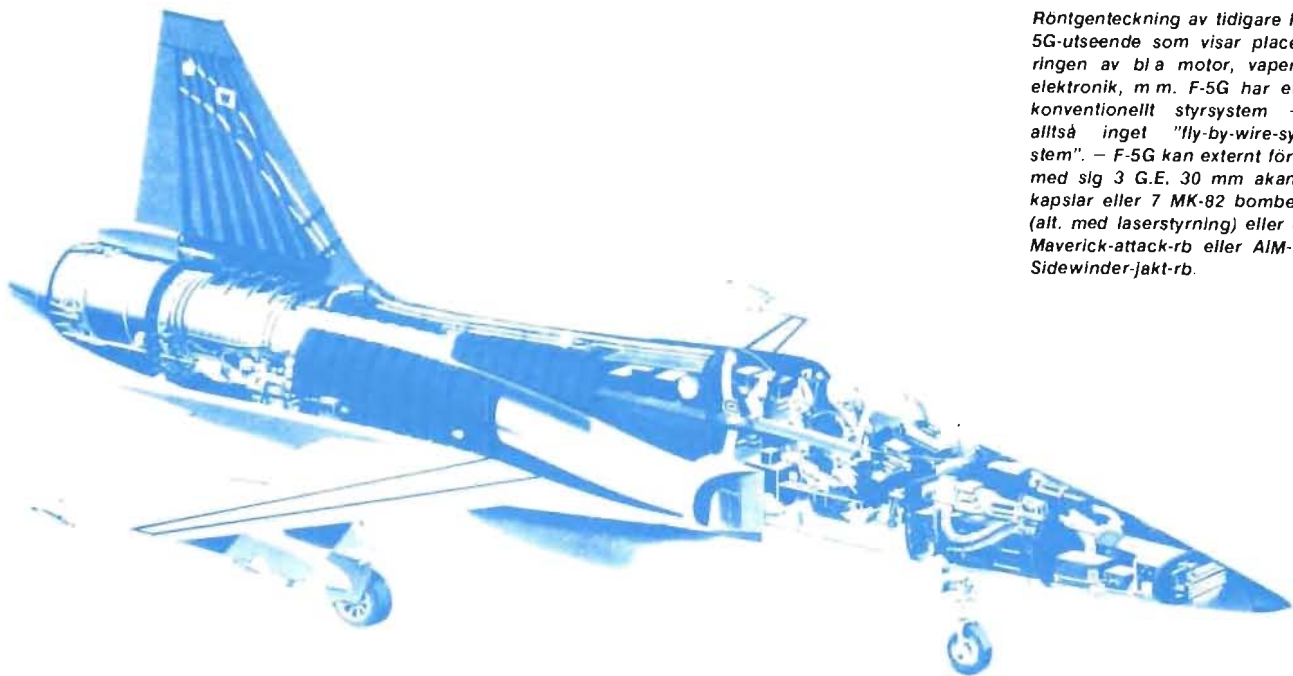
1) Motorvalet. Som ersättare till de tidigare två General Electricmotorerna har man valt en General Electric F404. Samma motor som följde för svenska JAS och som redan sitter i F-18 'Hornet' (se FLYGvapenNYTT 2/81). F404-motorn kommer att

ge F-5G 60 proc mer dragkraft jämfört med F-5E.

Vid fullt pådrag accelererar F-5G på 10 000 m höjd från Mach 0,9 till M. 1,2 på 30 sek, vilket är 90 proc bättre än F-5E. Acceleration från M. 0,9 till M. 1,6 kan göras på 1 min och 10 sek. Stigförmågan hos F-5G är ca 15 000 m/min från havsytanivå. Jämfört med F-4E 'Phantom' skulle F-5G från det att bromsarna släpps på banan till det gått 1 min 40 sek ha stigit drygt 1,5 km högre än F-4E. Med F404-motorn får F-5G ett dragkraft/viktförhållande på 1,06:1. Motorn är rökfri, vilket försvårar visuell upptäckt av flygplanet, samtidigt som by-pass-motorn ger en relativt låg IR-signatur. F404-motorn är dessutom mer bränsleekonomisk än vad dess dubbelrade föregångare i F-5-serien är.

2) Aerodynamiska förbättringar. Den ökning i dragkraft som erhålls med F404-motorn har kombinerats med modifieringar för att få förbättrad manövrerbarhet. Utbyggnaderna på vingarnas framkanter längs flygkroppen har ökat i yta för att få ökad lyftkraft och uppväga F404-motorns något större vikt. Genom att öka vingarean med 1,6 proc har lyftkraften ökat med 12 proc samtidigt som den resterande delen av vingutformningen behålls orörd. Vingytornas skalplåt har gjorts något tjockare för att tåla en max belastning på 9 G. – En ny utformning av nosen har gjorts för att öka stabiliteten vid flygning med höga anfallsvinklar. – Flygkroppens livslängd är satt till 8 000 flygtimmar.

3) Ny utformning av förarut-



Röntgenteckning av tidigare F-5G-utseende som visar placeringen av bl a motor, vapen, elektronik, m m. F-5G har ett konventionellt styrsystem – alltså inget "fly-by-wire-system". – F-5G kan externt föra med sig 3 G.E. 30 mm akan-kapslar eller 7 MK-82 bomber (allt med laserstyrning) eller 4 Maverick-attack-rb eller AIM-9 Sidewinder-jakt-rb.

rymmet. Vid utformningen av F-5G:s förarutrymme har man arbetat efter samma princip som med F-18. Dvs, målet har varit att i största utsträckning placera reglage och manöverfunktioner på styrspak och gasreglage. Detta medför att föraren i stor utsträckning slipper att flytta händerna till olika paneler. Systemet kallas HOTAS (hands-on-throttle-and-stick). Förarutrymmet kan till stora delar utformas efter kundernas egna behov och önskemål. Genom att bl a använda modern teknik och framförallt elektronik (som tar liten plats) har utrymmet för föraren kunnat göras relativt rymligt. Föraren sitter i en katapultstol av "zero-zero-typ", som medger utskjutning från stillastående på marken.

4) Huvn. Glasytan i huvn har ökat en och en halv gång jämfört med F-5E, vilket ger god runt om sikt. Främst har sikten bakåt förbättrats.

5) Avancerad avionik. F-5G kan utrustas med avionik av senaste modell – t ex dopplerradar, tröghetsnavigeringssystem och en modern digital dator. Flygplanet är försett med HUD (head-up-display) dvs motsvarigheten till Viggens SI-system. På instrumentbrädan finns två instrument som presenterar bl a radar- och vapeninformation.

Radarn, som bl a får look-down-kapacitet, ska tillverkas av General Electric. Det blir en puls-dopplerradar av sk multi-mode-typ, dvs den kan utnyttjas

för såväl jakt-, attack- som havsövervakningsuppdrag.

F-5G kan "skräddarsys" med avionik för olika kunders individuella behov.

● ● I övrigt har F-5G förändrats på ytterligare en del punkter. Flygkroppen har förlängts med 12,5 cm. Insvängningen på flygkroppens mitt är den samma, men ser inte alls lika markant ut som på F-5E. Luftintagen har förstörats för att ge mer luftflöde till F404-motorn. I F-5G används också kompositmateri-

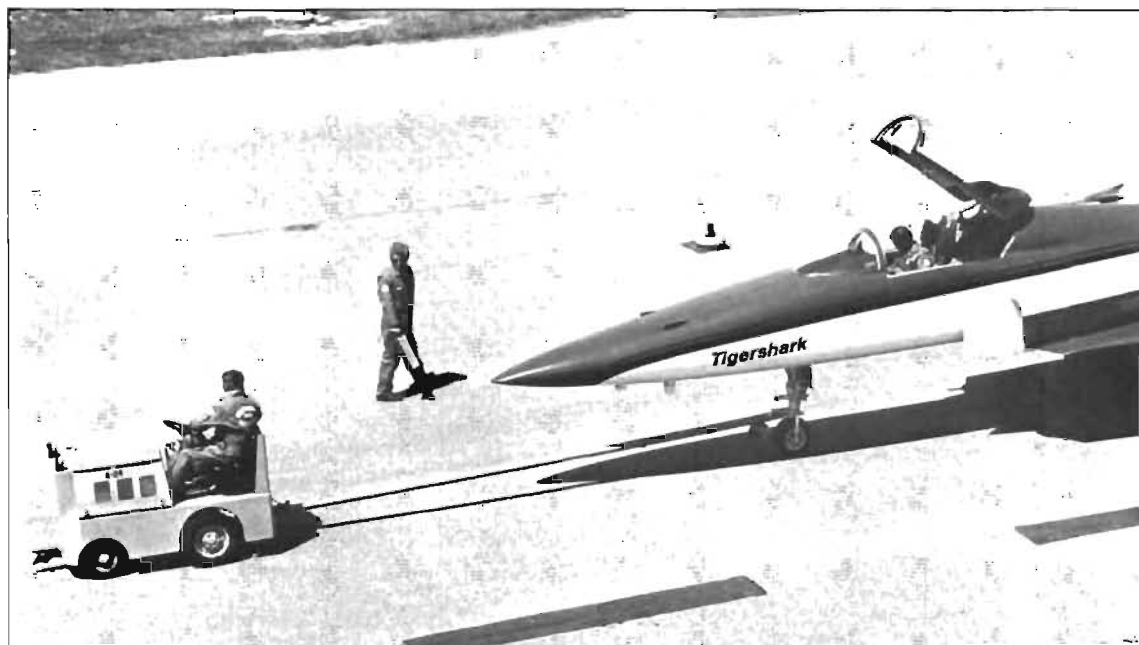
al i större utsträckning än i tidigare F-5-versioner.

Beväpningen består av två fasta 20 mm akan, jakt- och attackrobotar samt bomber. Dessutom kommer utrustning av olika slag – motmedel, FLIR, laser – att kunna medföras på balkplatser.

Sammanfattningsvis kan man påstå att Northrop F-5G i stora delar är ett helt nytt flygplan jämfört med de tidigare F-5-versionerna. Dock bygger det i grund och botten på ett flygplan som utvecklades medio 1950-talet,

dvs endast något senare än vårt eget 35-systems utveckling. Detta är i vissa avseenden en nackdel.

● ● En mock-up i skala 1:1 visades vid årets flygutställning på Le Bourget. Tillverkningen av det första provexemplaret av F-5G påbörjades vid Northrops fabriek i Hawthorne/Kalifornien i oktober 1980. Första flygning är planerad till september 1982. Northrop räknar med att serieexemplar av F-5G ska kunna börja att levereras under juli 1983. –





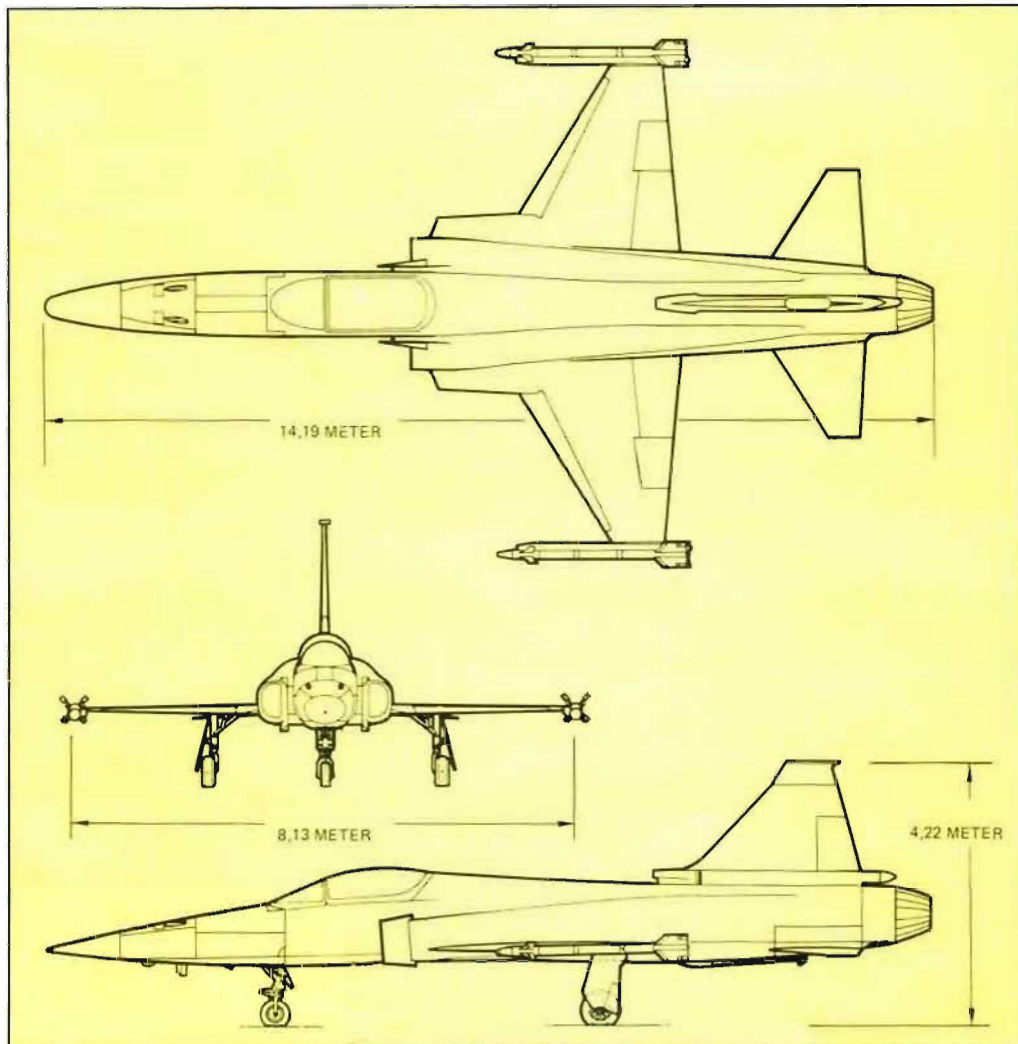
Förarens instrumentbräda domineras av två instrument som presenterar radar- och vapeninformation.

Mexico har redan beställt 12.

F-5G 'Tigershark' har blä tågits fram för att vara ett ersättningsalternativ till de länder där tidigare modeller av F-5 nu börjar bli gamla nog för att omsättas. Northrop har fått tillstånd av amerikanska regeringen att diskutera F-5G med 38 olika nationer.

Den speciella version som aktualiserats för Sverige i samband med JAS-alternativen har fått beteckningen F-5(S), en specialutveckling. ■

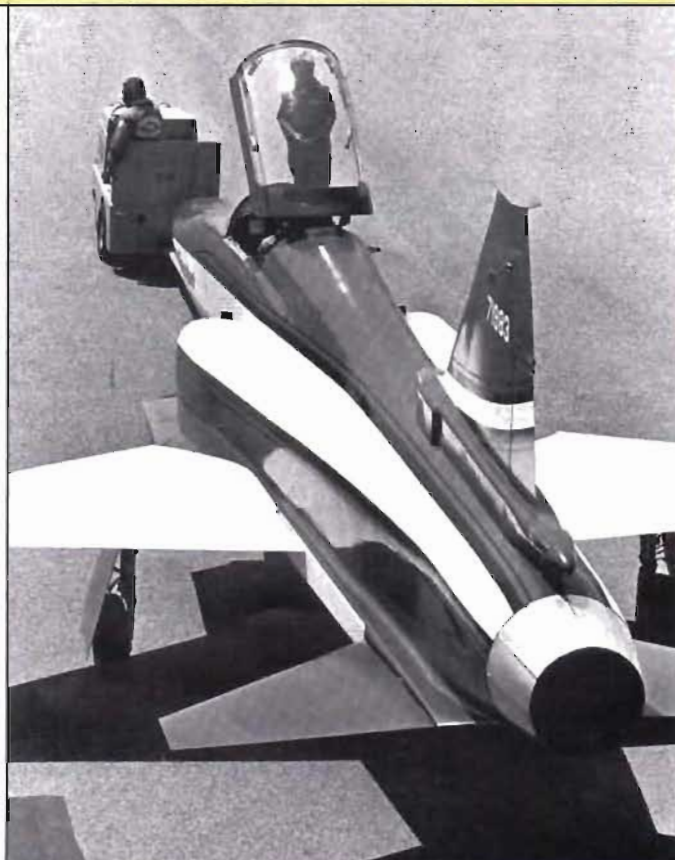
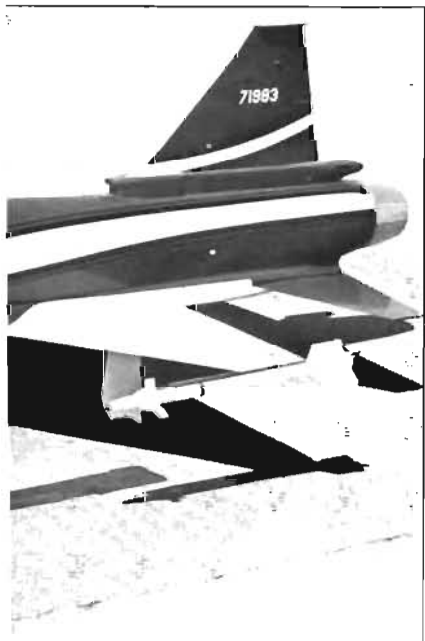
Ulf Hugo. FS/Info fackred.



F-5G-2

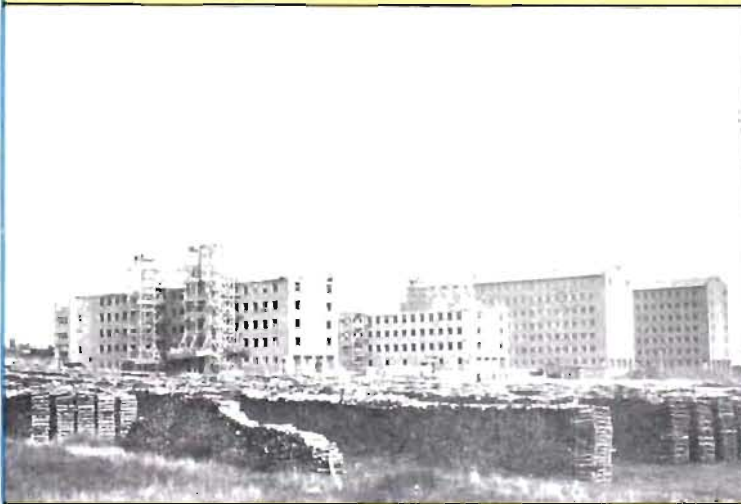
Data & prestanda:

Längd: 14,19 m
 Höjd: 4,22 m
 Spännvidd: 8,13 m
 Vingarea: 17,28 m²
 Tomvikt: 5 089 kg
 Startvikt: 7 820 kg
 Max startvikt: 11 857 kg
 Max-fart: ¹⁾ Mach 2,0
 (över 11 000 m)
²⁾ Mach 1,05
 (vid havsnivå)
 Motor: En GE F404-GE-F1G1
 Dragkraft: ¹⁾ 4 110 kg
 (utan EBK)
²⁾ 7 260 kg
 (med EBK)

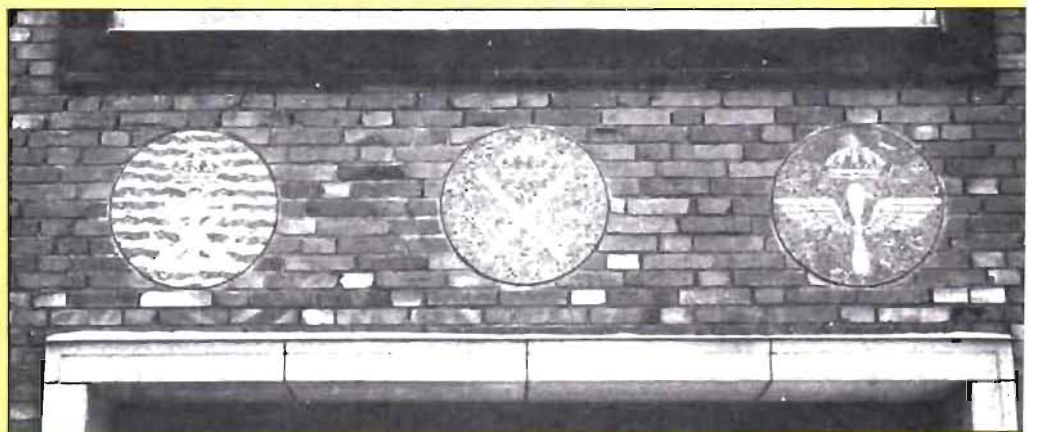




August Strindberg åsåg emellanåt exercisövningar på Ladugårdsgärdet. Dock ej denna 1920.



Ovan: Flygstabsbyggnaden uppfördes mitt under brinnande krig. Tidstypiska vedstaplar kringgärdade bygget. Ännu i oktober -42 fattades Flygstabens övervåningar. Men medio -43 var så dags för invigning med ceremoni på 'snäckgården'. - T h: Entrén till stabsbyggnaden Tre Vapen pryds av trenne färgmo-saikemblemer, Marinens, Arméns och Flygvapnets. (Dessa får nu gå i arv till Försvarets Materielverk.) - Nedan: I denna gamla ärorika flygstabsbyggnad finns även en vacker minneshall till minnet av i tjänsten förtorade FV-kamrater. Kransnedläggningsceremonier brukar här äga rum. Hallens sidoväggar täcks av en episk väggmålning. Här ses den vänstra delen.





Ladugårdsgärde 16/6 – 38. 45 flygplan lufthyllar kung Gustaf V på hans 80-årsdag. En man i varje flygplan stod i givakt . . .



Tomten framför Flygstaben blev efter kriget lekplats och i slutet av 40-talet kunde barn bli lekflygare i en uppställd S 17 från F2.



FLYGSTABEN på Ladugårdsgärde

I 38 år har CFV med flygstabspersonal arbetat i lokaler uppförda på Stockholms militärrika Ladugårdsgärde vid Banérgatan 62, som efter inflyttning av Marinstab och de tre försvarsgrenarnas förvaltningar gavs namnet Tre Vapen. Efter regeringsbeslut på 70-talet är nu dock dags att skifta adress till Lidingövägen invid K1/flyttning till Bastionen (se pil och cirkel på bilden nedan). Där skall de tre försvarsgrensstaberna (m fl) samgrupperas med Flygstaben högst upp i denna moderna byggnad (på det s k flygplanet . . .). Flyttningen av FS avses vara genomförd i oktober –81.

Lottaparad framför Tre Vapens huvudentré på 50-talet.



Här ►
ligger
Bastionen
– med bl a
nya
Flygstaben



Flygvy
av
Tre
Vapen

BASTIONEN

**Hit till
flyttar
Flygstaben
i månads-
skiftet
september—
oktober**



Flygstaben har tilldelats
översta (8:de) våningen,
det s k
FLYGPLANET



CFV
Generallöjtnant
Dick Stenberg

FS81

Nya Flygstaben
fr o m 81-07-01



C FS
Generalmajor
Evert Båge



C FS 1
Överste
Rolf Clementson



C FS 2
Överste 1
Carl Norberg



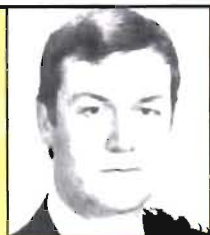
C FS 3
Överste 1
Jan-Henrik Torsellus



C FS 4
Överste 1
Sven Kamsén



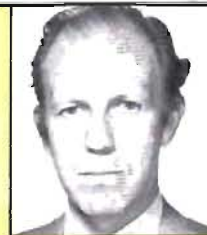
Förbl/FINSP
Överste 1
Tore Persson



Flygl/IFYL
Överste 1
Åke Sjögren



VädL/IVÄD
Stabsövermeteorolog
Bengt Bengtsson



C Adm
Överstelöjtnant
Jan Sjöquist

Förändringen av flygstaben innebär en nedgång i personalstyrkan – från i dag ca 315 tjänster till 225. Minskningen berör alla personalkategorier.

Ett flertal funktioner överförs till andra myndigheter, t ex:

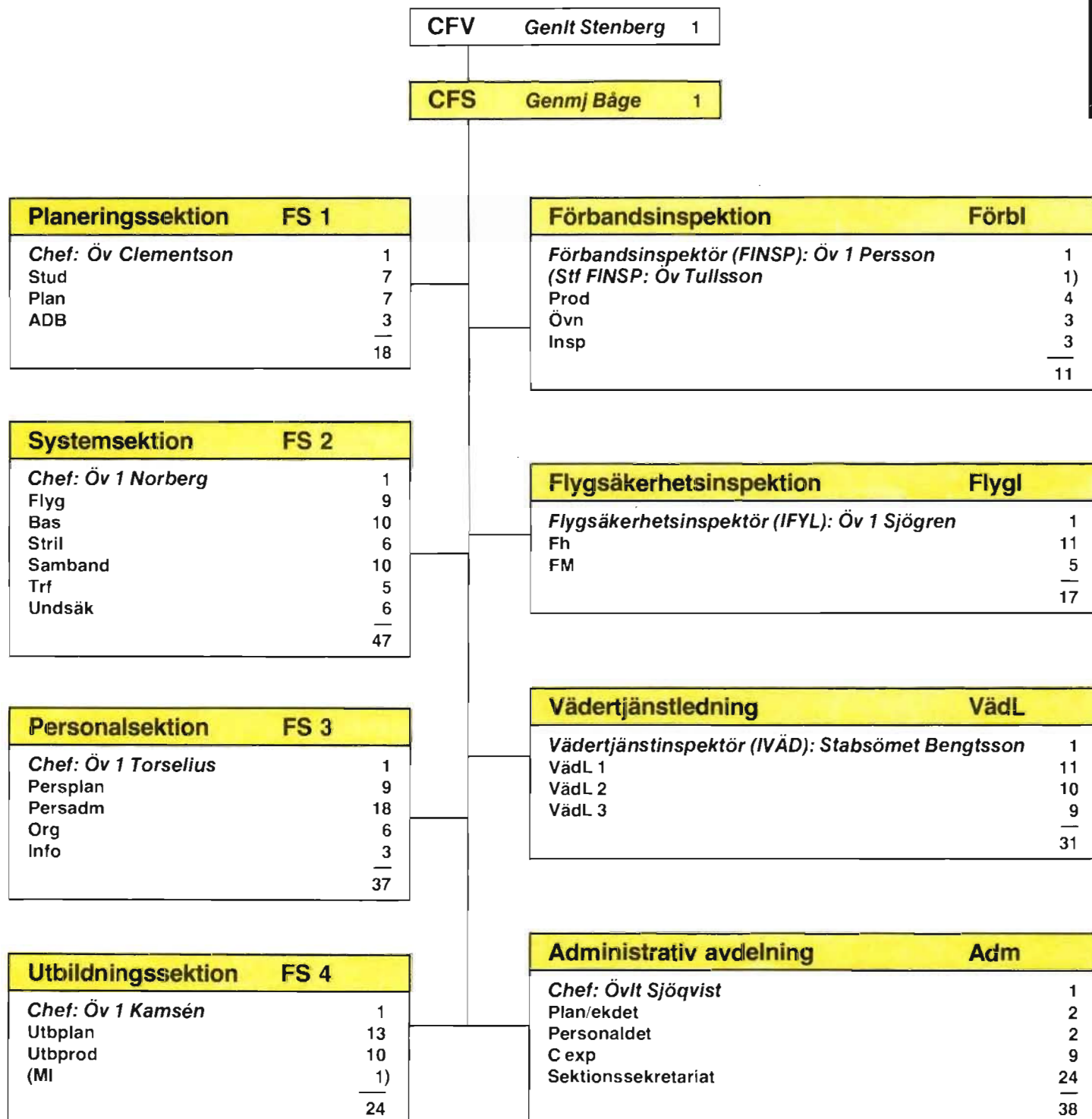
- Radarunderrättelsesdetaljen, som överförs till Försvarsstaben (Fst);
- Us 11 och UC Ost, som överförs till F16;
- ADB-tjänster, som överförs till Försvarets Data-central (FDC);
- Byggnadsdetaljen, som överförs till Fst (där bildas en gemensam beredningsenhet), samt
- Administration, repro- och förvaltningsfunktioner samordnas i Fst.

Alla försvarsgrensstaberna är i stort lika organiserade – fyra sektioner + ett antal inspektioner m m.

"FS 81" innebär i stort att respektive avdelning har fått mera renodlade arbetsuppgifter än tidigare. Således har delprogram och huvudfunktioner markerats tydligare.

Till följd av lokalbrist har några av stabens enheter tvingats lokaliseras till andra byggnader:

- FMU och UTK återfinns (precis som i dag) på Sehlstedtsgratan 11;
- VädL till Militärstabsbyggnaden ("Grå huset" på Östermalmsgatan).



SUMMA: 225 tjänster – Härutöver tillkommer tjänster ur FRI, FOA, Lfv, FDC och FPD.



Chefen för flygstabens trafikavdelning, överstelöjtnant Sven Linnell, önskar Cefyl-chefen Göran Bengtsson (och personal) lycka till, avskedsdagen 81-04-08.

Det stora antalet skvaderhaverier vid Flygvapnet i början av 40-talet blev orsaken till att dåvarande chefen för flygvapnet, generallöjtnant Bengt G:son Nordenskiöld, beslöt sig för att inrätta en central flygsäkerhetsledning vid Flygstaben. Detta skedde den 1 juli 1946. Det nyskapade ledningsorganet fick den officiella förkortningsbenämningen CEFYL.

CEFYL fick från början vittgående uppgifter och befogenheter. Alla beslut fattades direkt "på uppdrag av chefen för flygvapnet".

En av uppgifterna var att följa upp väderutveckling och utfärda flygvarning eller flygförbud för sådana områden, som av säkerhetsskäl bedömdes kunna påverka flygsäkerheten. Då flygvarning var utfärdad krävdes specialprognos och flygtillstånd för den sträcka som flygningen avsåg.

Den andra uppgiften för CEFYL var att leda flygräddningstjänsten och flygambulanstjänsten inom landet.

● ● Under årens lopp förändrades CEFYL uppgifter med hänsyn till behov och utveckling. – CEFYL fick sålunda uppgiften att vara sammanhållande för leveransflygningar av flygplan från England och så småningom även leda flygtransportverksamheten inom landet. Räddningstjänsten utvecklades och insatser för att efterforska nödställda sjöfarande ökade i omfattning. Avdriftsberäkningsmetoder utarbetades på vetenskaplig grund och efter justeringar grundade på praktiska erfarenheter kunde beräkningar göras med stor noggrannhet för olika föremåls påverkan av ström och vind. Beräkningsmetoderna ledde till stor framgång för att upptäcka och rädda nödställda. Metoden används fortfarande nära 20 år efter dess tillkomst. – Samarbetet med andra myndigheter rörande sjöräddningen utvecklades successivt.

Utbyggnader av flygtrafikledningen och vädertjänsten vid flygplatserna och den tekniska utrustningen i flygplanen ledde så småningom till att den hårt centraliserade styrningen av flygverksamheten m h t väderförhållanden kunde upphöra. I stället uppkom andra uppgifter. Den civila luftfartens utveckling krävde en trafikreglering mellan civil och militär luftfart – främst under mörker. Ett färdplaneringssystem infördes, som innebar att färdplaner för mörkerflygning skulle insändas till CEFYL. Genom en särskild metod kontrollerades att betryggande separation skulle kunna upprätthållas under flygning – dels mellan militära flygplan inbördes, dels i samverkan med den civila trafikledningen mellan militära och civila flygplan. Detta förfarande tillämpades under ett antal år till dess ett mer modest trafikledningssystem byggts på radarinformation kunde tas i bruk.

Den militära flygtransporttjänstens utveckling, inte minst vad avsåg internationella flygningar, gjorde att ett särskilt ledningsorgan upprättades för denna verksamhet. Därigenom kunde CEFYL avlastas.

● ● Istället ökade uppgifterna inom räddningstjänsten. Sålunda organiserades CEFYL även som räddningscentral för den civila luftfarten. Tillkomsten av allt fler och bättre helikoptrar samt skickliga piloter kom allt mer att spela en avgörande roll för att snabbt rädda människoliv i de mest svårbemästrade situa-

tioner. Stor vikt fick läggas på planering, helikopterns basering och beredskap m h t flygverksamheten och andra förhållanden.

● CEFYL har nu utvecklats till ett specialistorgan vad avser räddningstjänst och kommer un-

der överskådlig tid att från sin nya central vid Arlanda flygplats att ha en avgörande betydelse för att framgångsrikt lokalisera och rädda nödställda till lands och till sjöss. Många har i dag CEFYL att tacka för sina liv och fler kommer att få det. Alla olyckor kan tyvärr inte undvikas.



Ovan: Medan flygledarna Jan Forsstedt och Signar Stiewe avslutar flygstabsjobbet, diskuterar Cefyl-chefen Göran Bengtsson fördelarna med personsökare med jourhavande presschef. – Nedan: Interiör från gamla Cefyl. Sambandsbord och positionskartor i bruk.



Foto: Birger Rönbeck

Efter 35 år lämnar

CEFYL

(Flygvapnets flygräddningscentral)

Flygstaben ...

En av de viktigaste uppgifterna för (RCC)/CEFYL är och har varit ledning av räddningshelikoptrar till olika haveriplatser. Här fiskar en HKP 4-besättning upp en flygförare.



Nya larmnumret: 0760/60 000.

... och
RCC/CEFYL
 leder
 numer
 räddnings-
 tjänsten
 från
 Arlanda
 i
 Luftfarts-
 verkets
 regi

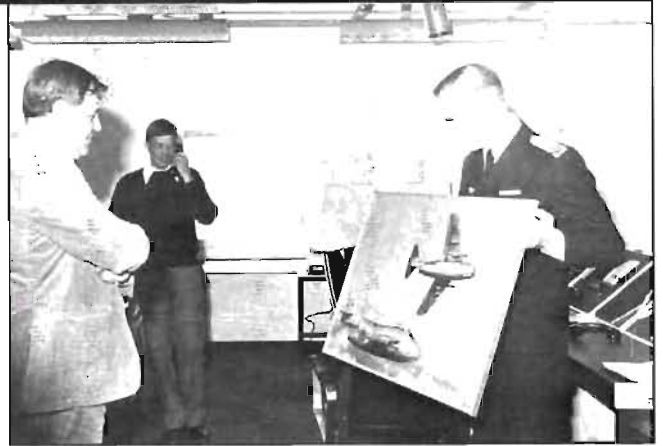


Foto: Sixten Edström

Första arbetstimmen i de nya arlandalokalerna. Flygstabschefen, generalmajor Evert Båge, överlämnar en tacktavla till RCC/Cefyl-personalen genom dess chef Göran Bengtsson.

● ● Diskussionerna angående den framtida placeringen av flygräddningscentralen påbörjades 1974. Detta med anledning av FTK-utredningen (sammanslagning av militär/civil flygtrafikledning) samt att man vid inventering av Flygstabens nya lokaler i Bastionen inte fann tillräckligt med plats för räddningscentralen/Cefyl-funktionen.

Till en början fanns det tre förslag. Alt 1) FTK-utredningens förslag med två RCC (rescue coordination center) – ett placerat vid F21 och det andra vid

Sturup. Alt 2) Televerkets skolkolor på Hornsgatan i Stockholm. Alt 3) Arlandas gamla ACC-lokaler, vilka skulle bli lediga när man tog den nya AKAS-byggnaden i bruk 1980.

Det senare alternativet stämde bra ihop med FTK-utredningen, där man förordade en placering av flygräddningscentralen i närheten av ett ACC. Detta för att på det sättet kunna utnyttja ACC förbindelsenät/radiofrekvenser.

● Namnfrågan var också en het potatis i utredningen. Luftfartsverket förordade den internationella förkortningen RCC, medan flera medlemmar i arbetsgruppen tyckte att det i räddningssammanhang väl inarbetade namnet Cefyl skulle få finnas kvar i någon form. Slutförslaget blev RCC/Cefyl.

Överflyttningen till Arlanda skedde 81-04-08. Den ägde rum utan komplikationer.

Om framtiden vet man kanske inte så mycket. Men helt klart är, att på sikt och ur nationalekonomiskt intresse måste en *sammanslagning* av räddningsresurserna ske. Här har man i många år arbetat på skilda håll Stafsås/Flygstaben och från operatörernas synpunkt har denna fråga ventilerats i många år. Sjö- och flygräddningscentralerna kan utan större förändringar slås ihop till en enda central. Det gäller bara för luftfarts- och sjöfartsverken att komma överens om huvudmannskapet. Men kanske avvaktar man resultatet av regeringens uppdrag till förre rikspolischefen Carl Persson, som hade att se över hela samhällets räddningsresurser såväl militärt som civilt. Den utredningen skall vara klar till 1982.

Var RCC/Cefyl kommer in i den delen får framtiden utvisa.

Y. P & G. B



Ovan: Flygledare Bertil Rydin kör igång direkt. Telefonen skall varmköras. – Nedan: Flygledare Jan Forsstedt konstaterar för flygstabschefen att apparaturen är modernare men rutinerna blir vid det gamla.



Foto: Sixten Edström

**Pettersson
först
i världen
över
magiska
5 000 p**



Fr v 2:an Kn G. Larsson (F13), 1:an Kn L. Pettersson (F1/F20) + 3:an Lt H. Haavold (Norge).

De ville och kun

När Flygvapnets i stort sett helt obesegrade flygfemkampare 1980 inte måktade vinna över ett mycket skickligt spanskt lag frågade FV-Nytt genom sin yrkesskrivare: Kan och vill Sverige komma tillbaka till toppen? Det konstaterades helt riktigt att fjolårsinsatsen präglades av en viss måttnad.

Det blev dock en scenförändring! Men en femkampseger är så komplicerad i alla sina nyanser, att ett svar på varför förändringen skedde blir mångschatterad och något osäker. En scenförändring för ett helt lag blir då minst upphöjd med kvadraten så svårbestämd.

Enkla, s k råa grenar (t ex löpning 10 000 m) kan ganska korrekt analyseras. MEN komplicerade grenar (t ex fäktning) är genast betydligt svårare att få grepp om *varför* det går bra eller dåligt.

● ● Eftersom våra lagdeltagare var de samma i fjol som i år är frågan: **VARFÖR?** ytterst intressant. Några konstateranden kan förmodas vara troliga komponenter till årets succé – nämligen:

1) De för oss farligaste motståndarna har haft hemmaplan: 1980 = Spanien och 1981 = Norge. Den marginella betydelse som hemmaplan har, kan få vågskålsbetydelse med stora ändringar som följd. Men hem-

maplan och favoritskap kan även betyda för stora förväntningar, för stort tryck. Till skillnad från i fjol inträffade det senare troligen i år.

2) Årets svenska lag (kanske främst kapten Sven-Olof Karlsson) var **revanchsuget**; eller på redaktörsspråk hungrigt.

3) **Rutinen** i svenska laget är STOR. Så stor att träningen kunnat skötas – om än med besvär – huvudsakligen på hemmaplan. Hemmaträning ger en viss osäkerhet om var man står. Risken för farlig överskattning blir då mindre påtaglig. Men det gäller inte alla och allra minst nybörjare, hos vilka osäkerheten kan slå igenom för starkt.

4) Ingen kan lyckas till 100 proc i en mångkamp. Därför gäller det att **kunna ta motgångar** under fyra tävlingsdagar på rätt sätt. Glömma och komma igen. I det avseendet var årets svenska lag mycket skickligt.

5) Den autogena delen är hopplost svår att klara på rätt sätt.

Den s k **tändningen** var i år för oss charmant. Framför allt lyckades laget att tända vid rätt tillfällen och på rätt sätt. Såväl spanjorer som normmän förlorade både fäktmatcherna och laggeisten för en längre tid under och efter mötena mot oss. Någon extratändning inför varje nytt lagmöte (totalt åtta) orkar man inte mobilisera, eftersom fäktmomentet tog 13!! timmar.

6) **Tur** måste man han. Samtidigt gäller att skickliga människor ofta har tur. Det som förklaras som tur har alltså en naturligare bakgrund än att slumpen spelar in. Detaljer i förberedelser, uppladdning, genomförande och även i personligheten ingår sannolikt i begreppet TUR. Eller varför drabbar begreppet tur så olika på olika människor? Tur och otur jämnar alltså inte ut sig i längden!!? Folk i gemen/journalister tror så, tränare/coach:ar alltså inte.

● ● Så till årets överraskande VM-viktoria. Hur kom vi att vinna lagguldet för 19:e gången (av för oss 22 möjliga)?

Samling skedde på förra flygfemkamparen, överste Rolf Gustavssons flottilj/F4. Major Gunnar Jonsberg och kapten Sven-Olof 'Lill-Kalle' Karlsson förberedde ett fint uppladdningsläger. Två sydamerikanska lag nyttjade dock träningslokaliteterna allra mest. Professionell hjälp fick vi svenskar av förra moderne femkamparen Björn Jacobsson.



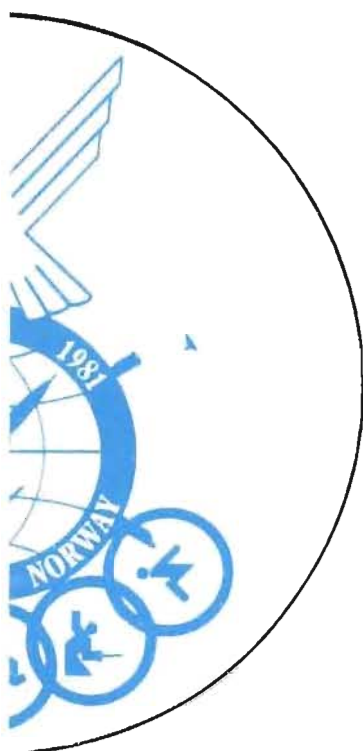
**PAIM
9—16/6 1981
XXVII CISM**



Fr v: Silverlaget Norge, guldlaget Sverige + bronslaget Spanien. – Kan Sverige ta 20:de lagguldet 1982?

Otrolig
lagmoral
grunden
till
19:de
VM-guldet

de komma igen!



**VM
i flyg-
5-kamp**

Cirka veckan senare tog vi oss med buss den vackra vägen över Kölen till arrangörs- och broderlandet Norge och den mycket väl förberedda basen på Örland.

● **Skjutningen** blev framgångsrik – trots att kapten Lennart Pettersson sköt på fel tavla under provserien. Mönstret började kunna skönjas. Vi sköt under maximala förmågan men i paritet med den kalkylerade. Överraskande segraren blev kapten Göran Larsson. Tvåa blev en av VM-guldfavoriterna, kapten Pettersson. Vad konkurrenterna tänkt sig vet jag inte, men nedslagna var de flesta utom Norges Truls Gustavsson, som var uppåt värre efter en överraskande tredje plats. Sverige i ledning lagmässigt. Det gällde nu att förvalta det psykologiska övertaget.

● Nästa dag vidtog kampen alla mot alla på **fäkt**pisten. Allt av teknik, taktik och GO som fanns skulle mobiliseras på rätt sätt och vid rätt tillfälle. Arla uppstigning för erforderlig fysisk vakenhet inför den helt avgörande (?) lagmatchen, den första mot Spanien. Deras besvikelse blev helt läsbar över att sex veckors träningsläger denna gång innebar en 4–12 förlust. Men sannernligen en skön start för Moder Svea. Så ny uppladdning mot sprängtända Norge i fjärde mötet. Resultat: "Otroliga" 14–2 ... till oss! Därefter var vägen

bruten för en rejäl ökning av totalförsprånget.

● **Bollprovet** – förmodad akillesgren för våra bollotränade gossar – blev ingen katastrof. Två toppinsatser: kapten Larssons andra grenseger och kapten Karlssons tidiga start med personligt rekord. Norge blev ej oväntat bäst, medan Sydeuropas och Sydamerikas bollkunniga lag av någon anledning inte lyckades särskilt bra denna gång.

För första gången i PAIM-historien en perfekt domardömning. Självfallet med protester just därför.

● **Simningen** är oftast enbart ett bekräftande av vad man vet. Överraskningar förekommer nästan inte. Populära men poänglösa insatser gjordes av de PAIM-debuterande saudarabierna. VM-tävlingen var trots svenskarnas dittills goda resultat inte alls avgjord. Då vårt lag inte tränat hinderteknik, vilket däremot huvudkonkurrenterna gjort, kunde allt fortfarande hända. De våra gjorde en verklig kämpainsats, alla fyra.

I takt med varje svensk tidsnotering försvann hopp, mod och glädje hos motståndarna. Resultaten i spanska Salamanca förra året var ju sådana, att såväl Norge som Spanien skulle ha kunnat hämta in försprånget. Troligen trodde en del att så skulle ske. Men icke!

● Inför orienteringen var vår

ledning uttryckt i minuter hela 49. Loppet var kört som det numera heter. Säkra vägval av alla våra och "serien var vår". En bedömt helt onödig chansning av norrmännen banade väg för en glimrande silverplats i slutprotokollet för Kapten Larsson. Och kapten Karlsson (nestor "Lill-Kalle") var åter snubblande nära en VM-medalj. Åt kapten Pettersson VM-guld stod intet att göra. Han var 'outstanding', han slog världsrekordet med ca 100 poäng!

En lätt seger? Inte alls! **Kunnande, moral och rutin** var denna gång dock starkare vapen än den helt tidsöverlägsna träning huvudmotståndarna underkastat sig. En *uppriktig eloge* till det unga *norska lagets* enorma träningsinsats på fritid samt sex veckors slutläger. De är verkligen på rätt väg. Fjölårssegrarna Spanien hade räknat med att deras 45 dagars läger skulle räcka för att behålla VM/PAIM-trofén. Tyvärr ej, tvingas man slutsummera.

PAIMs framtid ler sig just nu mycket ljus, internationellt sett. Nio deltagande nationer i år kan bli än fler nästa år. Låt oss hoppas så. Men en orolig värld är dock i sanning en oviss faktor även i detta sammanhang. Att vänskapligt idrottsutbyte flygofficersnationer emellan skulle kunna stoppas pga militär storkon-

flikt, känns i sanning tragiskt. Hela PAIM-idén strävar ju åt ett rakt motsatt skeende.

Slutresultat

● ● Hos oss svenska idrottsmän klingar fortfarande TV-kommentator Toivo Öhmans klassiska, djupt röda röst från München-OS: "Denna underbara flicka"! Sagt om Ulrika Knapes guldhopp i simningens höga hopp. Travesterande frågas: Vilka är våra fyra underbara pojkar?

Lennart Pettersson F1/F20. OS-lagbrons och SM i modern femkamp 1980. Tog sin 6:e (!!) individuella VM-seger i PAIM. Mästarfäkttränaren Bella Rerisch vill ha med honom i OS-fäktlaget 1984! "Lelles" senaste fem år har innehållit enorm och fördömlig träning på världselitnivå. Vad sägs om 8 km simning 5 ggr per vecka eller 8-12 miles löpning/vecka? PLUS tre grenar till?!! Hans 5055 i slutpoäng i år är unikt och historiskt. Vill Lennart Pettersson träna de speciella flygfemkampsgrenarna särskilt, kan han bli världshistorisk med 10 VM-titlar! (Då ett namn även för Guinness rekordbok!)

Göran Larsson, F13. Alltid bland de tre bästa. Årets svenske FV-mästare. Även dansk, italiensk mästare! Lättränad. Koncentrationsfenomen. Behöver styrketräning (... vid sidan om 'sakta-träningen! ...) i högre grad än som sker. Då ni!

Sven-Olov Karlsson F4. Lagkänsla och ett okuvligt kämpahumör är "Lill-Kalles" styrka och signum. Stark men fysisk osmidig. Träningstålig. Det var till stor del "Lill-Kalles" förtjänst att lagkänslan och -moralen i år var så bra! Han ville att Sverige skulle ta VM-revansch. Gärna en individuell medalj men först ett lagguld. Sven-Olov är verkligen värd mer än alla sina lagguld. Kommer pricken över i:et nästa år?

Bertil Kersmark, F17. VM/PAIM-segrare 1979. Otränad i år. Mycket femkampsbegävad. Skall ha en särskild eloge för att han ställde upp. Det gav styrka åt laget. Då konkurrenterna inte kände till hans otränad, förstärkte detta hotbilden hos motståndarna. Och Bertil kunde ha lyckats helt... om inte basketbollarna till sin natur äro så ofantligt runda. Likväl är en slutlig 10:de plats absolut inget att skämmas för. Kapten Kersmark behövs, han har mycket mer att ge i PAIM-sammanhang. Kom igen!! - (Gjorde så! Tog senare NM!) ■

Hans Erik Hansson

Lag:	Individuellt/totalt:
1) Sverige	1) Kn Pettersson Sve, 5055
2) Norge	2) Kn Larsson Sve, 4790
3) Spanien	3) Lt Haavold Nor, 4744
4) Brasilien	4) Kn Karlsson Sve, 4731
5) Finland	5) Lt Gustavsen nor, 4687
6) Danmark	6) Kn Pettersen Nor, 4643
7) Uruguay	7) Lt Plaza Spa, 4540
8) Argentina	8) Kn Luengo Spa, 4514
9) Saudi Arabien	9) Kn Simmelsgaard Dan, 4400
	10) Kn Kersmark Sve, 4335

Svensk reserv var i år major **Gunnar Jonsberg**. I den separata "reservtävlingen" belade Jonsberg en 4:de plats. Med sin mångåriga PAIM-rutin betyder Jonsbergs närvaro kolossalt mycket för sina lagkamrater.

Pga svårigheter med llygplanansskaffning m m genomfördes inget Flyg-rally i år.

NOTA BENE

VM-händelserna i norska Örlund kunde snabbt, välmatat och kontinuerligt följas i lokalpressen på de orter våra lagdeltagare har sina hem. Och slutresultaten levererades också till såväl storstadspress som i TV:s sportnytt. Dessutom erhöil alla våra förband och staber omgående en fullständig slutredovisning av PAIM-81 via ett långt teleprinter. - Allt detta kunde ske tack vare välprogramerad teleförbindelse mellan laget (=gymn. dir Lennart Carlsson) och hjemmefrontens städe jourhavande Red.



En nöjd men ålderstigen svensk-VM-trupp. Men hur står det till med återväxten?

Resultat - gren för gren

Skjutning:	Boll-prov	Hinderlöpning:
1) Larsson Sve, 980 p	1) Larsson Sve, 1070 p	1) Haavold Nor, 1086 p
2) Pettersson Sve, 960	2) Correa Luna Uru, 1064	2) Luengo Spa, 1068
3) Simmelsgaard Dan, 940	3) Haavold Nor, 1048	3) Jørgensen Dan, 990
3) Gustavsen Nor, 940	5) Karlsson Sve, 906	6) Pettersson Sve, 908
8) Karlsson Sve, 880	17) Pettersson Sve, 616	20) Karlsson Sve, 792
11) Kersmark Sve, 800	20) Kersmark Sve, 410	23) Larsson Sve, 760
		26) Kersmark Sve, 704
Fäktning:	Simning:	Orientering:
1) Pettersson Sve, 1170 p	1) Palm Fin, 1132 p	1) Pettersen Nor, 1049 p
2) Karlsson Sve, 1170	2) Silva jr Bra, 1070	2) Haikonen Fin, 1039
3) Larsson Sve, 1000	3) Pettersson Sve, 1052	3) Karlsson Sve, 983
3) Gustavsen Nor, 1000	5) Kersmark Sve, 994	6) Pettersson Sve, 965
8) Kersmark Sve, 898	12) Larsson Sve, 852	11) Kersmark Sve, 939
	24) Karlsson Sve, 724	17) Larsson Sve, 888

General Bengt G:son Nordenskiöld 90 år



Introduktionsrundresan 1 juli 1942.

★ ★ "Aven om den gamla flygromantiken är ett minne blott, finns fortfarande underbara möjligheter för människor med skapande fantasi, med djärva perspektiv mot framtiden och flygarens envisa vilja att övervinna svårigheter, att lösa lufthavets och rymdens gåtor. ★ ★ ★

Desa rader skrevs 1953 med anledning av 50-årsminnet av broderns Wrights första flygningar. De skrevs av dåvarande chefen för Flygvapnet, generalmajor Bengt Nordenskiöld. Raderna



skulle i själva verket - om än kortfattat - kunna utgöra en träffande karakteristik av Bengt Nordenskiöld själv.

- Mannen som den 1 juli 1942 utnämndes till CFV och därmed fick den underbara uppgiften och möjligheterna att skapa vårt moderna Flygvapen.
- Mannen som hade den skapande fantasi som krävdes för denna svåra uppgift i denna svåra tid.
- Mannen som inom sig ägde den flygarens envisa vilja som förvisso behövdes för att övertyga alla och ervara om betydelsen av ett starkt Flygvapen och ett flygsinnat Sverige.

- Mannen som hade djärva perspektiv på framtiden och som fick uppleva både jetdriften och människans landning på månen.

Dagens unga flygare i Flygvapnet känner kanske blott Bengt Nordenskiöld som en legend, levandegjord via den muntliga traditionen. Det är att beklaga att de aldrig fått uppleva Chefen som följ i spetsen för sitt vapen. Chefen som krävde mycket av alla men mest av sig själv.

General Nordenskiölds sista flygning som CFV var signifikativ för hans chefstid.

Den 30 juni 1954 startade han - 63 år gammal - från F21 på Kallax, följ landet runt, landade på alla flottiler och tog farväl av

sin personal. När han till sist kom in för en avskedsroll med sin J 28 "Vampire" över F8 vid Barkaby hade han flugit ca 2.200 km. När han sedan tog farväl av personal vid stab och förvaltning på Gärdet var det mer än en som anade en får i ögonvrån hos en aktad chef.

1951 skrev general Nordenskiöld i "En blick framåt", "Över huvud taget kommer luftens erövring, och kanske rymdens, att fortgå, kanske sprängvis och kanske med tidvisa, långa fördröjningar, men obönhörligt. För att skapa medien härfor behövs det nog män 'med lötterna på jorden', men det behövs också sådana med stor fantasi, frigjorda från jordbundenhet."

Dagens flygvapenflygare -

Av massmedierna kallad "Pojken i generalsgalonerna"



Fruktad men aktad... 3:a fr v längst fram.

Med jetflygplan på avskedsrundresa 30 juni 1954.



Flygstabschef 1936-42.

ung som gammal - hyllar sin gamle, unge Chef på 90-årsdagen! Vi vill stadse hylla arvet, fantasin, frihet från jordbundenhet samt flygarens envisa vilja! ■

Gösta Norrholm



En flygande CHEF och general, som hatade byråkrati och bräcklighet.

PS. Det var general Nordenskiöld som för 40 år sedan instiftade Flygjournalisternas klubb (FJK) - i tidens anda på egna villkor, s a s. Och trots ändrade tider och synsätt m m lever klubben aktivt kvar. Denna månghövudade skara av unga entusiaster sällar sig härmed till gratulantskaran.

Red

Att leda personaltjänst och på olika nivåer och arbeta med personaltjänstfrågor har på senare år blivit en alltmer ansvarsfull och viktig uppgift. Medbestämmande, arbetsmiljö, arbetstid, personalvård, kollektivavtal och administration är några av de områden som snabbt utvecklats och ställer krav på den handläggande personalen.

En förbättrad personalplanering och en ökad och förbättrad utbildning för dem som arbetar med personalfrågor kan väntas ge till resultat att handläggarna i framtiden bättre fyller de kompetenskrav som utvecklingen ställer på dem.

Överbefälhavaren har i en skrivelse till samtliga myndigheter och förband (1981-04-08, Pers 210) dragit upp riktlinjer för den framtida personaltjänstutbildningen. Ett stort flerårigt kurspaket har tagits fram och kan nu presenteras. Han uppdrog också åt cheferna att före den 15 maj 1981 meddela antalet elevplatser som fordras. Det blir *Försvarets förvaltningskola* som skall ansvara för den kontinuerliga personaltjänstutbildningen.

Den planerade kursverksamheten tar sikte på att ge den handläggande

personalen en tre veckors lång allmänorienterande introduktionskurs. Varje befattningshavare skall därefter genomgå ämnesinriktade kurser om 1–2 veckor. Kurserna bör genomföras före tillträdet till befattning inom personalfunktionen. ÖB understryker, att det är myndighetschefer som skall planera och ansvara för att befattningshavarna får tillfälle att delta i utbildningen och att alla ges erforderlig praktik.

Utbildning kommer också att gälla annan personal inom såväl freds- och krigsorganisationen som har personaladministrativa och personalvårdande uppgifter – konsulenter, personalvårdsassistenter, militärpastorer, förbandsbibliotekarer, fältpräster och reservofficerare som avses som chefer för personalfunktioner inom resp försvarens krigsorganisation.

Ny personal- tjänst- utbildning inom försvaret

Du, som arbetar inom Din myndighets personalfunktion, se till att Du får denna utbildning så snart som möjligt. Utan en väl fungerande personalfunktion finns det risk för att försvarets övriga verksamhet sätts på spel. ■

Fst/Info

Planerade kurser 1981 82 – 1985 86

Nr	Benämning	Kurs längd	Normal kurslängd	Kurser 1981 82	Kurser 1982 83	Kurser 1983 84	Kurser 84 85	Kurser 85 86
901	Introduktionskurs i personaltjänst	3 ve	3 år	01 11 01-29 04 13 04 30	10 11 10-29 01 10 01-29	10-10-10-26 01-09-01-27	3	3
902	Kurs i statlig anställning	2 ve	1-2 år	11 02 11 20 02 15 03 05 05 03 05 15	01 31 02 18 04 25 05 11	01 30 02 17	2	1
903	Kurs i förhandlings- o avtalsrätt	2 ve	1 år	11 23 12 04 03 08 03 19 05 24 06 04	05 16 05 27	02 20 03 02	1	1
904	Kurs i personalredovisning i PAF och utnyttjande av PAF utdata	1 ve	1-2 år	12 07 12 11 04 19 04 23 06 07 06 11	02 21 02 25 06 06 06 10	03 05 03 09	2	1
905	Kurs i arbetstidsbestämmeiser m m	1 ve	1 år	12 14 18 03 29 04 02	02 28 02 04	05 07 05 11	1	1
906	Kurs i ledighetsförmåner	1 ve	1 år		08 30 09 03	10 31 11 04	1	1
907	Kurs i arbetsmiljöbestämmeiser m m	1 ve	1 år		10 11 10 15	05 28 06 01	1	1
908	Kurs i personalvård	1 ve	1 år		10 18 10 22	06 04 06 09	1	1
909	Kurs i pensionsbestämmeiser m m	1 ve	1 år			11 21 11 25	1	1
910	Kurs i militär rättsvård	1 ve	1/2 år		03 07 03 11		1	
911	Kurs i personalutveckling	1 ve	1 år		09 06 09 10	08 22 08 27	1	1
912	Kurs i personaladministrativ planering	1 ve	1 år		09 13 09 17	08 29 09 02	1	
913	Kurs i personalbudgetering	2-3 dgr	Vid behov					
914	Kurs i ledning av personaltjänstearbete	1 ve	1 år		09 20 09 24	09 05 09 09	1	1
915	Kurs i förslagsverksamhet	3 dgr	1 år		09 14 09 16		1	
916	Kurs i personaltjänstförberedelser för krig	1 ve	1 år		11 01 11 05	12 12 12 16	1	
917	Kurs i värnplikteredovisning m m	5 ve	1/2 år		11 08 12 10		1	
918	Kurs i personaltjänst i krig	2 ve	1 år		05 06 06 17	11 28 12 09	1	1
919	Kurs i organisationsutveckling	1 ve	Vid behov					
940	Kurs för konsulenter	3 ve	1 år	11 23 12 11	11 22 12 10	11 21 12 09	1	1
941	Kurs för militärpastorer	1 ve	1/2 år		02 21 02 25		1	
942	Kurs för förbandsbibliotekarer	1 ve	1/2 år			eso	eso	eso
1116	Kurs för reservoff i perstjänst	3 ve	1 år	04 19 05 07 (US)	eso	eso	1	1
1210	Kurs för vpl personalvårdsassistenter	7 ve	1 år		09 06 10 07 01 10 28	09 05 30, 01 09 27	1	1
1211	Kurs för vpl fältpräster	3 ve	1 år		04 18 05 06	05 07 05 28	1	1

FLYGvapenNYTT byter adress och telefonnummer

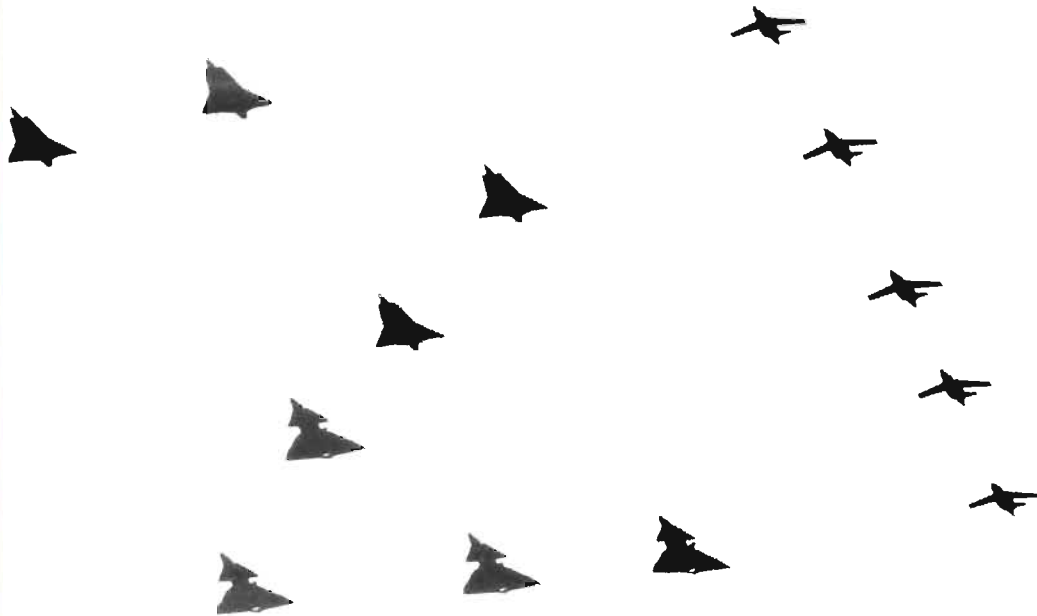
Flygstaben (och därmed FS/Info) flyttar under vecka 40 (= månadsskiftet sept-okt) till nya lokaler vid Lidingsövägen 24/till "Bastionen". Fr o m 5/10 är vår post-adress: **FLYGvapenNYTT**

FS/Info
Box 80004
104 50 Sthlm

Vårt nya tel-nr blir då:
08-22 15 60 (vx)

Efter senvåren 1982 byter FS/Info (och FV-Nytt) tel-nr igen. Flygstaben får då automatväxel som medger direktvalsmöjlighet till FS/Info och FV-Nytt-redaktionen. Det blir ett 7-siffrigt nummer, till vars sifferkombination Red. återkommer.

OBS!



**Ungefär 30 000
såg F21
fira sin 40-årsdag**

(Reportage i nr 4/81.)



Hittills största marina övningen i vårt östra närområde!

Foto: *SpaningsViggen/FV*

Photo: *RecceViggen,
Swedish Air Force*



För första gången i Östersjön:

**Sovjetunionens
hangarfartyg "KIEV"**

(Reportage i nr 4/81.)

FÖRSVARSMAKTEN
Flygstaben
104 50 Stockholm



Tjänste
Taxe percou
Sverige

3

G18601

181 38

LIDINGÖ

SW•ISSN 0015-4792

TP 79/DC-3 avvecklas enligt följande

1 fpl	senast	81-07-01
1 fpl	"	82-07-01
1 fpl	"	83-01-01
1 fpl	"	83-07-01
2 fpl	"	84-01-01



"It's a long way to tip-a-Rary..."