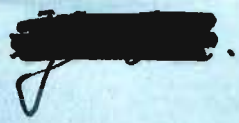


Arboga Elektronikhistoriska Förening
www.aef.se

1274



FlygvapenNytt

1981

Nummer 4



Sovjetiska MiG-23-besöket vid F17 – sid 17–22

FlygvapenNytt

JAS-idén stöds i högsta grad



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 08/22 15 60
Flygstaben/Info-avd ankn 2213
104 50 Stockholm el. 2301

LJUNGBERGS BOKTRYCKERI, KLIPPAN
1981

Nr	Manusstopp	Ungefärlig utgivningstid
5	–	December
1/82	25/1	April
2	15/3	Juni

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

i nnehåll

LEDARE: ÖB och JAS-frågan	3
ÖB:s personalpolitiska program	4–5
Flygvapnets helikopterersättningsbehov	6–10
Generationsväxling i luften	11
Landet runt	12–13
Pedagogik på egna vingar	14
F21 40 år	15–16
Sovjetisk flygbesök vid F17	17–22
Sovjetiska marinmanövern i Östersjön	23–25
US Air Force i Europa	26–31
Schweizisk provverksamhet i Sverige	32–33
Tjänstehundar i Flygvapnet	34–35
"Landet runt", m m	36–39



JAS:frågan:

ÖB säger JA!

Chefen för flygvapnet konstaterar med tillfredsställelse att ÖB följt hans 17/9-81 avgivna rekommendation i flygplanfrågan. Därmed har ytterligare ett viktigt steg tagits mot en slutgiltig lösning på problemet att i början av 90-talet ersätta Viggen-systemet.

ÖB har bekräftat bedömningen att svensk flygindustri har förmåga och kapacitet att utveckla en svensk JAS. Härigenom kan den linje som följts av Flygvapnet alltsedan andra världskriget utsträckas, att kunna förlita sig på flygplan framtagna speciellt för våra svenska förhållanden. Säkerheten i anskaffningsfasen samt fortsatt drift och underhåll av våra flygande system kommer därför på en oförändrad hög nivå.

Den granskning som ÖB gjort av den operativa förmågan hos de studerade alternativa systemen har givt vid handen, att svensk JAS väl fyller sin roll som en viktig del i totalförsvaret och har den viktiga krigsavhållande effekten. Betydelsen av ett starkt luftförsvaret har ånyo understrukits. JAS-flygplanet kommer vid ett positivt beslut av statsmakterna att vara huvudkomponenten i vårt luftförsvaret i framtiden

● ● Kostnadsutfall och ekonomisk belastning är svåra att beräkna för en så lång tidsperiod som är aktuell för JAS-projektet. ÖB:s överväganden visar att projektet fram till år 2000 kan hållas inom den ekonomi som avdelas för Flygvapnet. Nödvändiga reserver och medel för framtida modifieringar bedöms inlagda till en rimlig grad. Realiserbarheten har av FMV bedömts som god.

Projektet JAS och dess föregångare i flygplanfrågan (B3LA m fl) har redan i ett tidigt stadium av statsmakterna styrts in mot ett litet flygplan, med måttliga prestanda.

Det svenska JAS-flygplanet väger därför bara ca hälften av Viggen och kan tas fram till ca 60 proc av dess kostnader. Prestanda ligger emellertid i alla avseenden över Viggen-systemet. Detta gäller inte minst förmågan i luftförsvarsrollen.

Detta är resultatet av en målmedveten satsning på ny teknik och utnyttjande av utvecklingsmöjligheterna på främst system- och vapensidan.

● ● Chefen för Armén har i militärledningen anmätt att han inte kan dela ÖB:s val av den svenska systemlösningen. Han antyder i stället en utländsk anskaffning som bygger på ett licenstillverkat, men kvalificerat och tyngre flygplankoncept. Därmed frångås statsmakternas inriktning samtidigt som vårt utlandsberoende ökar i en oroande grad.

CFV kan för sin del bara konstatera att CA i högsta grad stöder JAS-idén och att han månar om att säkerställa tillgång på erforderliga flygstridskrafter även i framtiden. CA:s farhågor att ekonomin och utvecklingspotential skulle vara begränsade för svensk JAS delas emellertid inte av CFV. Svensk JAS har planerats att uppfylla högt ställda grundkrav och har tillfredsställande utvecklingsmöjligheter som dock sannolikt inte behöver utnyttjas förrän efter år 2000. Nödvändiga medel för modifiering och utveckling finns tillgängliga för projektet redan från början av 90-talet.

● ● Vid fortsatt planering av projektet efter statsmakternas beslut och i avtalsarbetet kommer särskild uppmärksamhet att ägnas åt fast projektstyrning och uppföljning vid ett flertal kontrollstationer. Risken att projektet skall komma ur kontroll har dessutom minimerats genom en hög grad av garanterade åtaganden och egen risktagning från den svenska industrigruppens sida. ■

Personallfrågorna har i dag fått en helt annan vikt än tidigare. Personalen ställer ökade krav på medbestämmande, bättre arbetsmiljö samt anställningstrygghet. De önskar ökade kostnader, inte minst på personalsidan, och de ökade kraven på rationaliseringar inverkar. Försvarsmakten är en vitt förgrenad organisation med många arbetsplatser över hela landet. Allt detta gör att det är nödvändigt med en enhetlig personalpolitik för all anställd personal.

ÖB:s personalpolitiska program

Överbefälhavaren (ÖB) har 1981-06-01 fastställt sitt personalpolitiska program. Detta innehåller ÖB:s principiella inställning till personalfrågor och skall utgöra vägledning i den fortsatta utvecklingen av personalpolitiken. – Programmet är tryckt i A5-format och utsändes under hösten till försvarets staber, förband och skolor.

ÖB presenterar sin syn på personalfrågorna under rubrikerna:

- 1) Inledning
- 2) Personalplanering
- 3) Personalrörlighet
- 4) Personalutveckling
- 5) Jämställdhet
- 6) Anställning och anställningsvillkor
- 7) Medbestämmande
- 8) Arbetsmiljö
- 9) Personalvård
- 10) Rationalisering och organisationsutveckling
- 11) Decentralisering

Här ett kortfattat sammandrag av programmet:

Inledning – Ändamålet med ÖB:s personalpolitiska program är att stärka försvarsmaktens effektivitet. I det statliga medbestämmandeavtalet avses med effektivitet, att myndigheten når målet för sin verksamhet under god hushållning med resurserna och med beaktande av service-, offentlighets- och rättssäkerhetskraven samt personalens behov av arbetstillfredsställelse, god arbetsmiljö, anställningstrygghet och möjligheter till medbestämmande och personlig utveckling. Utgångspunkten för programmet är den *helhetssyn*

på människan i försvarsmakten som kommer till uttryck i de värderingar som uttalats i ÖB:s grundsyn på ledning och samarbete inom försvarsmakten (se FV-Nytt nr 2/81, sid 4–6).

I grundsynen framhålls bl a att:

- **Människan är försvarsmaktens viktigaste tillgång.**
- **Kontakter och samarbete mellan all personal inom försvarsmakten skall präglas av öppenhet, förtroende + gemenskap.**
- **Människors olika personlighet, erfarenhet, intressen och förmåga är tillgångar som skall tas tillvara.**
- **Det betyder mycket för den enskilde att få ta personligt ansvar för sina insatser och får erkännande för dem samt att kunna påverka förhållandena på verksamhetsplatsen.**
- **Utvecklingen i arbetslivet efterhand förändrar förhållandet mellan anställda och arbetsgivare, samtidigt som det delvis regleras av lagar och avtal.**
- **Utveckling av idéer och förslag till förändringar med syfte att förbättra verksamheten skall uppmuntras på alla nivåer.**

Personalplaneringen har till syfte att:

- Uppnå och vidmakthålla både en kvantitativ och kvalitativ balans mellan behov av och tillgång på arbetskraft.
- Trygga myndighetens och därmed försvarsmaktens behov av kunniga och motiverade medarbetare.
- Tillvarata den anställdes personliga förutsättningar och önskemål.

Ett aktivt och långsiktigt planeringsarbete krävs. Strävan skall vara att uppnå och bibehålla en personalsammansättning, som ifråga om åldersstruktur, kompetens och fördelning av personal på central, regional och lokal nivå är rationell. – Grunden för rekrytering och anställning är det krigs- och fredsorganisatoriska behovet av personal.

Personalrörlighet. – Försvarsmaktens uppgift i krig ställer krav på god beredskap, hög yrkesskicklighet direkt efter mobilisering samt erfarenhet från olika

befattningar och geografiska områden. För att tillgodose dessa krav måste en viss personalrörlighet inplaneras och godtas av de enskilda.

Personalrörlighet är också ett led i personalutvecklingen och bidrar till ett brett erfarenhetsutbyte. – Vid genomförandet av personalrörlighetsåtgärder skall kraven på kontinuitet och god arbetsmiljö samt den enskildes personliga önskemål vägas in.

Försvarsmaktens förankring i samhället skall återspeglas i *rekryteringsverksamheten*. Speciell uppmärksamhet måste ägnas rekryteringen av yrkesofficersaspiranter, vilken sker i samband med värnpliktsutbildningen. Yrkesinformationen skall ge den enskilde en realistisk information om arbetets innebörd och de utvecklingsmöjligheter som finns.

Syftet med *placering och omplacering* är "rätt person på rätt plats" i en föränderlig organisation. Anställd personal skall placeras i befattning, avvägd i förhållande till individens kompetens och utvecklingsmöjligheter.

Kommenderingar är betungande både för organisationen och den enskilde. De skall därför utnyttjas restriktivt och planeras i god tid.

Personalavveckling måste kunna genomföras med beaktande av att försvarsmakten på ett effektivt sätt skall kunna genomföra sina uppgifter. Personalavveckling blir aktuell i samband med större omorganiseringar och vid nedläggning av en myndighet.

**Största hänsyn + stöd
vid byte
av stationeringsort**

En balanserad personalstruktur vad gäller såväl kompetens och kunskaper som åldersfördelning är en viktig förutsättning för en effektiv organisation. Detta skall beaktas när personalavveckling måste genomföras.

Vid personalavveckling måste all berörd personal ges likartade möjligheter till fortsatt anställning inom eller utom försvaret. Stråvan skall vara att erbjuda anställning inom den egna garnisonsorten.

• De personella problemen i samband med organisationsförändringar och personalavveckling kan bli svåra och måste kunna överbryggas på ett godtagbart sätt. En aktiv personalplanering måste göras i god tid. Information till personalen, bl a om beräknat överskott och behov av personal är viktigt, liksom inhämtandet av personalens önskemål. Ekonomiska förmåner för personal som p g a organisationsförändringar m m måste flytta bör fastställas tidigt. Stråvan bör vara att den enskilde erhåller en rimlig ekonomisk ersättning.

Vid fastställandet av turordningar för uppsägning p g a arbetsbrist eller vid företrädesrätt till ny anställning måste krigsorganisationens behov av yrkesförfärdiga i vissa kompetensnivåer och ålderslägen beaktas.

Stora ansträngningar skall göras för att underlätta övergång till annan anställning inom försvarsmakten, till annan statlig anställning eller annan anställning på arbetsmarknaden.

Personalutveckling skall efterstråvas för alla anställda.

Personalutbildning är en naturlig del i personalutvecklingen. En noggrann utbildningsplanering knuten till personalplaneringen skall ligga till grund för personalutvecklingen.

Personalbedömning syftar till att ge myndighetschefen och den enskilde en uppfattning om hur arbetstagarens sätt och förmåga att lösa ålagda uppgifter uppfattas samt att låta den enskilde få framföra sina synpunkter på sin arbetssituation och önskemål om personalutveckling.

Chef skall ägna stor omsorg åt personalbedömning.

Bland övriga utvecklingsåtgärder nämns arbetsrotation och vikariatstjänstgöring samt den växling mellan stabs- och förbandstjänstgöring som viss militär personal genomgår.

Jämställdhet. – Vägledande för jämställdhetsfrämjande åtgärder bör vara att de främjar effektiviteten inom försvarsmak-

Medbestämmande i den egna verksamheten

ten. Jämställdhetsarbetet är långsiktigt och bör bedrivas stegvis. – Plan för jämställdhetsarbetet skall upprättas och inordnas i den övriga planeringen.

Anställning och anställningsvillkor. – Mycket inom detta område är avtalbart. Stråvan är att delegera förhandlingsarbetet så långt som möjligt.

Lönesystemet skall vara så uppbyggt att det stimulerar den enskilde till mer ansvarsfulla arbetsuppgifter. Den som åtar sig mera kvalificerade arbetsuppgifter skall erhålla skälig ersättning för detta. Även sättet att fullgöra arbetsuppgifterna skall återspeglas i lönesättningen.

Personalutveckling, som bl a medför *byte av stationeringsort*, innebär påfrestningar inte bara för arbetstagaren utan även för hans familj. Arbetsgivaren skall ta största möjliga hänsyn härtill och därvid bl a stödja arbetstagaren i dennes stråvan att få berättigad del av samhällets service. Om den anställda och hans familj övergångsvis måste leva åtskilda, skall anställningsvillkoren utformas så att kontakten med familjen underlättas.

Arbetstidens utnyttjande kräver noggrann och förutseende planering. Övertid skall så långt möjligt undvikas.

Ledighet skall planeras så att verksamhetens effektivitet tillgodoses och beredskapskravet säkerställs. Ledighet under utbildning och tjänstgöring för befordran kan innebära förskjutningar i karriären i form av att sådan tjänstgöring senareläggs. Om-

placering kan bli aktuell i samband med deltidsledighet.

Medbestämmande. – Utvecklingen mot att öka personalens medbestämmande i frågor som rör den egna arbetsplatsen och verksamheten i övrigt skall syfta till ett gott arbetsresultat och en god arbetstillfredsställelse. Grunden för denna utveckling är medbestämmandelagen. Den praktiska tillämpningen sker på arbetsplatsen.

Smidiga och enkla former skall efterstråvas. Tyngdpunkten bör ligga på arbetsplatsen och i det dagliga arbetet. Praktiska lösningar skall efterstråvas och en arbetsrättslig *byråkrati undvikas*.

Medbestämmandet öppnar möjligheter till ökad effektivitet. För att nå uppsatta mål krävs ett gemensamt ansvarstagande från arbetsgivaren samt de anställda och deras organisationer.

Arbetsmiljö. – En god arbetsmiljö är av grundläggande betydelse för att försvarsmakten i såväl fred som krig skall kunna verka effektivt. Huvudansvaret för en god arbetsmiljö ligger på arbetsgivaren.

Trots att fredsmässiga arbetsmiljökrav inte alltid kan tillgodoses i samband med försvarsmaktens verksamhet, skall arbetsmiljökraven uppfyllas så långt den efterliknade krigsmiljön medger.

Personalvården syftar till att genom förebyggande, stimulerande och hjälpande åtgärder medverka till att skapa trygghet,

arbetsgemenskap och arbetsglädje. Största möjliga hänsyn tas till den enskildes personlighet, förmåga, rätt och intressen samt behov av integritet. Chefs motivation och förmåga att bistå underställd personal i personliga angelägenheter skall utvecklas.

Tecken på störningar i det dagliga arbetet skall uppmärksammas och åtgärdas. Vid behov skall individuella rehabiliteringsåtgärder vidtas.

Rationalisering och organisationsutveckling. – Rationaliseringsarbetet är en del av verksamheten vid försvarsmakten. Det genomförs för att anpassa verksamheten till nya förutsättningar och krav. Rationalisering förutsätter en nära samverkan med och aktivt deltagande av all personal.

Organisationsutveckling är en del av rationaliserings- och förändringsarbetet inom försvarsmakten. Kopplingen mellan krigs- och fredsorganisationen samt rådande lokala förhållanden måste alltid beaktas.

Vid organisationsförändringar måste hänsyn också tas till personalens ålders- och kompetensfördelning, rekryteringsaspekter i vid bemärkelse och möjligheter för personalen att utvecklas inom organisationen efter ambition och förmåga.

Decentralisering syftar till att ge lokala chefer ett ökat helhetsansvar och befogenheter att utöva detta utifrån de lokala förutsättningarna, att nå ett så effektivt utnyttjande som möjligt av försvarsmaktens resurser och att därmed minimera kostnaderna. En del i detta är Försvarets planerings- och ekonomisystem.

Personal i alla ledningsnivåer skall stimuleras att aktivt delta i planering, budgetering och uppföljning av verksamheten. Personalens kunskaper, erfarenheter och idéer skall tas tillvara och utnyttjas.

• • Detta var ett sammandrag av innehållet i ÖB:s personalpolitiska program. Programmet är på flera områden allmänt hållt. Detta för att ge försvarsgrenscheferna utrymme att – m h t varje försvarsgrens speciella förhållanden – med ÖB:s program som grund utforma sitt eget program.

Vid Flygstabens personalsektion vidtar nu arbetet med att sammanställa CFV:s personalpolitiska program. Detta sker under hösten i en arbetsgrupp under ledning av chefen för personalsektionen, överste 1 J H Torselius. ■

Major Claes Thor, FS/Persplan

Praktiska lösningar i stället för arbetsrättslig byråkrati

Flygvapnets lätta helikoptrar, som utnyttjas främst för lokal flygräddningstjänst och TSB-transporter, har på grund av ålder, slitage och underhållssvårigheter hamnat i akuta problem. Flygvapnet har därför velat ersätta dessa nu föråldrade trotjänare. ÖB har dock ett samordningsansvar över försvarsgrensgränserna, vilket eventuellt kan medföra att omsättningen äventyras.

Går Flygvapnets lätta helikopterersättning i stöpet?



Snart uttjänt: HKP 3/Bell 204B.

I fred finns ett stort antal uppgifter som skall lösas med helikoptrar. En av de "tung" uppgifterna inom Flygvapnet är räddningstjänst. Huvudansvaret för denna livsviktiga verksamhet åvilar HKP 4-förbanden, som har att lösa de "svåra" fallen. Övrig räddningstjänst åvilar i dag de lätta helikoptrarna Hkp 2 + 3.



Snart uttjänt: HKP 2/Aerospatiale "Alouette 2".

Några av de mest kritiska momenten under flygning är start och landning. Då är flygplan mycket känsliga för störningar (fåglar, väder, materielfel, övriga skador, osv). ● Ett annat utsatt flygmoment är övningsskjutning och bombfällning. Då finns risk för splitterskador i flygplanen. ● För att snabbt kunna rädda förare vid dessa utsatta tillfällen (s k lokal flygräddning) utnyttjar Flygvapnet mindre helikoptrar som kompletter till HKP 4:orna.

Lokal flygräddningstjänst bedrivs vid

baser där start och landning sker över vatten eller oländig terräng, samt vid flottiljer som har permanenta skjutmål i närheten.

Teleservicebataljonerna (TSB) utför service och underhåll på totalförsvarets teleanläggningar. För transport av personal och materiel till objekt som inte kan nås med andra fordon samt m h t höga tidskrav utnyttjar TSB helikoptrar.

● I krig kommer flygräddningstjänsten

och TSB-transporterna att kvarstå och bli ännu mer frekventa. Dessutom kommer det att finnas ett stort antal andra uppgifter som skall lösas med helikoptrar, t ex transport av skadade, rekognosceringar, transport av viktig materiel och/eller "nyckelpersonal" (t ex inom trafikreglering, överblick av skadeområden osv).

De flesta av dessa uppgifter, utom regional flygräddningstjänst samt tunga transporter, kan lösas med en helikopter som är *mindre* än HKP 4.



Tv: Franska AS.355 "Ecureuil 2". - Th: Västtyska BO.105. - Bägge helikoptrarna fyller HKP 8-kraven, varav AS.355 är det billigaste och BO.105 det dyraste alternativet bland de föreslagna "HKP 8-typerna".

HKP 8 universal- transportmedlet

Inom Flygstaben har man tagit fram de krav som skall ställas på en sådan helikopter. Helikoptern skall utnyttjas för:

- Räddning av besättningar i anslutning till start och landning, VMC. (IMC och svåra VMC-fall mörker åvilar HKP 4.)
- Transport av räddningspersonal/materiel till haveriplats.
- Transport av personal/materiel främst för TSB samt inom "bas 90-systemet".
- Transport av skadade.

Den helikopter som uppfyller dessa krav kommer att få beteckningen HKP 8.

Hur skall HKP 8 se ut? – För att klara uppdrag enligt ovan skall HKP 8 bl a kunna:

- Rädda två personer under samma företag.
- Ta reparationslag ur TSB.
- Ta last i kabin om 500 kg och/eller 2 m³ volym.
- Ta 700 kg i lastkrok.
- Ta två skadade på bår.
- Transportera last om 500 kg 400 km.

Inom Flygstaben och FMV (Försvarets Materielverk) har det

under många år arbetats på att få ner underhålls- och driftskostnaderna för flygsystem. Inför ersättning av HKP 2 och 3 har man sökt nya metoder att minska driftskostnaderna. Bland annat studeras *nya former för underhåll* för den tilltänkta HKP 8-typen.

Studierna bygger på följande grundfakta. En ny "lätt" helikopter i Flygvapnet avses inte användas direkt i stridszonen. Helikoptern kommer därför i fred att flyga, manövrera och i stort lösa uppgifter som en "kommersiell" civil helikopter. Detta medger att underhållet i fred bör kunna ske på samma sätt som för civila helikoptrar. - Normalt beräknas utbytesenheter och reservdelar behöva anskaffas till ett värde av ca 40 proc av anskaffningskostnaderna för ett flygsystem.

Den nya ersättningshelikoptern avses sökas bland helikoptrar som *finns inom landet civilt* eller bland helikoptrar där företaget arbetar för att komma in på den svenska civila marknaden. Kostnader för verkstadsinvesteringar och lagerhållning kan då delas med de civila företagen. Dessutom bör underhåll kunna ske till motsvarande pris som för de kommersiella bolagen vid samma flygtidsuttag. Om någon form av bindning kan ske (genom försälja-

ren) mellan Flygvapnets helikoptrar och civila, kommersiella helikoptrars underhållskostnader, säkerställer Flygvapnet att kostnaderna hålls så låga som möjligt. Konkurrensen mellan helikoptertillverkarna är nämligen så stark, att man inte civilt kan sälja en helikopter med höga underhålls- och driftskostnader.

Hur försöket kommer att falla ut är inte ännu klart, men FMV har offerter på fast underhållspris i femårsintervall i 15 år framåt för nu aktuella helikoptrar. Hittills gjorda undersökningar tyder på att relativt stora kostnadsminskningar kan erhållas genom ovan nämnt förfarande.

I krig kan Flygvapnet genom avtal (K-företag) disponera reservdelar, utbytesenheter samt verkstäder för reparationer. Materiel och personal kan då spridas till de baser där helikopterförbanden är ordinarie baserade (sk 0-baser).

Uppgifts- och organisationsförändringar. – Under slutet av 1970-talet pågick organisationsstudier, bl a utredningen OLLI-U. Detta arbete visade, att teleservicebataljonerna (TSB) inte har behov av egna helikoptrar i

Flygvapnets helikoptrar återfinns på följande platser

Förband	HKP 2	HKP 3	HKP 4	Anm
F1		2		HKP 3C, lån från Armén
F4		1		
F6	2			
F7	2			
F10		1		HKP 3 tillhör F10 Tillhör F17 En HKP 3C, lån från Armén Civilregistrerade
F15			2	
F17		2	3	
Berga			3	
F21		2	2	
RFN	1	1		
FMV-F:T	1			

Två HKP 2 har totalhavererat, en finns på "muséet" vid Malmslätt. Två HKP 3C är långtidslånade från Armén.



fred. Helikoptertjänsterna kan vid behov köpas av civila helikopterföretag eller Flygvapnet. Dessutom visade den tekniska utvecklingen att det för TSB-verksamheten i framtiden vanligtvis inte behövs så stora helikoptrar som typ HKP 3. De tunga transporterna kan utföras med HKP 4 eller dess efterföljare.

Studier visade däremot att helikopterkapaciteten för TSB i krig (jämfört med nuvarande organisation) måste förstärkas. För att få detta pussel att gå ihop till rimliga kostnader har CFV beslutat, att Flygvapnets HKP 3 inte skall moderniseras. De 30 Mkr som avsatts för modifieringen skall istället utnyttjas för anskaffning av en ny helikopter (HKP 8).

Krigsorganisationen skall förstärkas med ianspråktaga civila helikoptrar. Därmed kan det byggas upp lämpliga helikoptergrupper i krig med den nya ersättningshelikoptern som bas.

Eftersom HKP 3 kan ersättas med en något mindre helikopter, uppstod möjligheten att samtidigt ersätta både HKP 2 och 3 med en "enhetshelikopter".

Samtidigt började Flygstaben med att se över fredsorganisationen för att bli anpassad till nedläggningen av F1 samt den nya sektororganisationen.

I OLLI-U har CFV föreslagit att de "läta" helikoptrarna i framtiden skall organiseras vid F4, F6, F10 och F21. F6 skall få ansvaret för att förse F7 med flygräddningshelikopter (detachering) och F21 skall förse RFN med helikoptertransportkapacitet.

● I början av 1980-talet framtogs (under Flygstabens ledning) en Teknisk Taktisk, Ekonomisk Målsättning (TTEM) för ersättning av HKP 2 och 3. TTEM godkändes av ÖB med vissa kompletteringar. Försvarets Materielverk (FMV) fick därefter uppdrag att undersöka helikoptermarknaden samt att så småningom köpa en helikopter som uppfyllde kraven i TTEM.

Med hänsyn till den nya organisationen av TSB kommer huvuduppgiften för den nya helikoptern att bli lokal FRÄD-tjänst. En grundförutsättning vid fram-

tagning av målsättningen var att inga ambitionshöjningar beträffande lokal FRÄD-tjänst fick förekomma. Den nya helikoptern skall m a o i första hand ersätta HKP 2. HKP 4 har fortfarande (och kommer att ha) det huvudsakliga ansvaret för flygräddningstjänst. Speciellt gäller detta under svåra väderförhållanden och ute över hav.

Faktorer som påverkar omsättningsbesluten.

– Samtidigt som Flygstaben förberedde omsättningen av HKP 2 och 3 startade i Försvarstabens regi ett arbete med att försöka samordna helikopteranskaffningen inom försvaret. Detta medförde att Flygvapnets TTEM för den nya helikoptern blev kompletterad med vissa tilläggskrav från ÖB. Flygvapnets studier visade, att Flygvapnet behövde tio ny helikoptrar (om tillgängligheten låg omkring 0,75). ÖB fastställde behovet till tolv.

Dessutom skulle Flygvapnets helikop-

Amerikanska Bell "Long Ranger" (liksom storebror "Texas Ranger" en moderniserad version av HKP 6/"Jet Ranger") här på Barkarby.



Italienska Agusta 109 har också grundligt provats under utvärderingen. Dyrare än "DubbelEkorren".



HKP 4 kompletteras för 17 miljoner

Regeringen beslutade i september att i utlandet beställa utrustning till Flygvapnets och Marinens helikoptrar för sammanlagt 17 milj kr.

Försvarets materielverk (FMV) ansökte hos regeringen om att få göra beställning i England för 9 milj kr och i Japan för 8 milj kr. Regeringens tillstånd krävs för att FMV skall få göra militära beställningar utomlands som överstiger 5 milj kr.

Flygvapnets tio stora räddningshelikoptrar HKP 4A behöver reservdelar från England. Från Japan skall FMV köpa fyra styrautomater till Marinens ubåtsjakthe-likoptrar typ HKP 4B/C. ■



Tänkbar ersättare på ca 90-talet till dagens HKP 4 kan eventuellt franska Aérospatiales "Tiger" bli – en förbättrad/-längd "Super Puma" – som här ses i mockup.

ter "inte vara omöjlig att förses med vapen för pansarbekämpning". Tanken var att samma helikoptertyp skulle kunna anskaffas för Flygvapnets flygräddningsbehov som för Arméns behov av pansarvärnshelikoptrar.

● Av flera skäl ansåg Flygvapnet lämplig inköpstidpunkt föreligga under budgetåret 80/81. ÖB beslöt göra inköpet före den 1 juli 1981. Detta satte en mycket stor tidspress på projektet. ÖB:s samordningsbeslut samt tidspressen medförde dock olyckliga konsekvenser för helikopteranskaffningen. En mängd frågor förblev delvis obesvarade inför anskaffningen. Vilken helikoptertyp kunde vara möjlig? Vilka helikoptrar skulle lösa Flygvapnets krigsuppgifter (att rädda egna flygförare efter nedskjutningar) när den nya helikoptern måste ombeväpnas och utföra pansarvagnsbekämpning? Om den helikopter som valdes (för att möjliggöra samordning) blev större och dyrare än vad som var nöd-

vändigt för att fylla Flygvapnets behov, hur mycket skulle Flygvapnet vara beredd att satsa extra (anskaffning och drift)? 20, 40, 60, 100 Mkr under en 15-årsperiod?

Vilka helikoptrar kan vara aktuella för ersättning som HKP 8? – FMV har noggrant gått igenom helikoptermarknaden för att hitta en lämplig kandidat för ersättning av HKP 2 och 3. ÖB krävde under arbetet med framtagning av kraven på helikoptern, att den nya helikoptern skulle kunna förses med pansarvärnsrobotsystemet TOW. Detta kom att utöka listan över möjliga kandidater. En del helikoptrar som är relativt dyra i inköp men som kan medföra TOW-systemet måste också granskas.

Följande helikoptrar studerades av FMV: Hughes 500, Bell "Long Ranger", Bell "Texas Ranger", Bell 222, Agusta 109A, BO.105CB och CBS, Aérospatiale AS.350 och 355E "Ecu-

reuil" ("En- resp tvåmotor-Ekorren"), Aérospatiale AS.265N "Dauphine", Sikorsky S.76 samt Westland "Lynx".

Av här redovisade helikoptrar kan följande förses med TOW-installation: Hughes 500, Bell "Texas Ranger", Agusta 109A, BO.105CB samt "Lynx". I en första gallring slogs ett antal kandidater ut främst av kostnadsskäl eller därför att de inte uppfyllde Flygvapnets krav.

Fem kandidater (varav två inte kunde bära TOW men likväl bedömdes eventuellt uppfylla CFV:s krav enligt TTEM-kandidaterna) detaljstuderades. De utvärderades och provflögs i Sverige samt hos tillverkarna. Dessa var: Bell "Long Ranger", Bell "Texas Ranger", Aérospatiale AS.355F och BO.105. Ytterligare tre helikoptrar visade sig under utvärderingen inte uppfylla de av CFV ställda kraven.

De två återstående helikoptrarna hade vissa smärre brister i förhållande till de krav som uppställts av Flygvapnet. Men de bedömdes dock vara de

Brittiska Westland "Lynx" (här i marin version + danska färger) anses överkvalificerad.



Amerikanska Hughes 500 (av Armén prövad som pv-hkp) anses vara "för kort i rocken" enl. CFV.



Tummen ned för lätta HKP 8?



Franska Aerospatiale SA.265N "Dauphin" (ovan den starkare kusinen SA.361H/HCL) var med i utprovningen.

Alternativ till HKP 8

från kostnadseffektivitetssynpunkt bästa alternativen. "Tvåmotorekorren" var bästa alternativet till lägsta kostnad för att uppfylla av CFV ställda krav, medan BO.105 var bästa alternativet om ÖB:s tilläggskrav (TOW-beväpning) skulle uppfyllas. – BO.105 är dock nästan dubbelt så dyr som "Tvåmotorekorren"/Aerospatiale AS.355E.

●● I slutet av juni var FMV klar med förhandlingarna med aktuella helikopterföretag. ÖB kunde dock inte tillstyrka CFV:s förslag till anskaffning, eftersom CFV:s förslag enligt ÖB inte uppfyllde kravet på samordning. Därför blev det inte i denna vända någon anskaffning av ersättningshelikopter för HKP 2 och 3.

Problemen med HKP 2 och 3 är dock så akuta, att beslut om anskaffning av en ersättningshelikopter måste ske under 1982 med leveransstart under 1983. Annars kommer större delen av Flygvapnets lätta helikoptrar att stå på marken. Sådan är faktiskt situationen. ■

Major Ingemar Hallkvist, Fst



Amerikanska Sikorsky S-76 var också en tänkbar ersättare till de lätta HKP 2 och 3.

Alternativ till HKP 8

Men tummen upp för ersättaren av HKP 4?

Amerikanska Bell 214 ST "Super Transport" (tar bl a sex bärar) är ett studerat alternativ till ny tung helikopter.

Studerad HKP 4-ersättare



Välkommen generationsväxling



Om helikoptersättningsfrågan befinner sig i ett brydsamt läge, har moderniseringen av vårt transportflyg oanadt snabbt fått en dellösning. För bara fyra år sedan visste man inte exakt vilken flygplantyp

som skulle ersätta de åldersslitna TP 79:orna. I dag innehar FV hela fem nya TP 84 "Hercules"; totalantalet är därmed uppe i åtta. I sanning raskt marscherat. Nyanskaffningen markerar den vikt ÖB

lägger vid möjligheter till snabba materiel- och trupptransporter vid ofred. • De fem senaste Hercules-förvärven är av typ C-130H² (bl a med starkare motorer och INS/tröghetsnavigeringssystem). • Av de tidigare (1965, -69, -75) anskaffade TP 84:orna är två av E-version och en av äldre H¹-modell. Enligt ÖB:s perspektivplan del 2 skall FV fram till 90-talet ha maximalt 14 "Hercules". • Medio september hölls vid F7 visning för

bl a pressen av den samlade Hercules-parken – såväl i luften som på marken. • En månad senare gjordes vid F13M en liknande förevisning men då med 32-åringen TP 79/DC-3. För första och sista gången visades alla sex tillsammans i luften. Ett värdigt (men något för tidigt) farväl av FV:s "grand old lady", som fram till 83-12-31 successivt tas ur tjänst. • Text: Red. Foto: Kent Hult, Bert Hyrynkangas & Owe Sjöblom. ■





Ovan fr v: 3:an Lt T. Gustavsen, Norge.
2:an Lt V. Palm, Finland.
1:an kn B. Kersmark, Sverige.

Nedan: Samling efter väl förrättat värv. CFV och C F5 i lättamt samtal med de två svensklagan. Eller gäller det allvar? Dvs problemet med återväxten.



Foto: Perntti Rautio

NM-guld i flyg-5-kamp

Som FV-Nytt lapidariskt meddelade tog Sverige guld individuellt i de nordiska mästerskapen i Kauhava/Finland. En strong "come-back" av F17-kaptanen BERTIL KERSMARK. Men även lag 1 vann guld... med "komplementen", kaptenerna Göran Larsson, F13 och Sven-Olof Kersson, F4. - Bra gjort, hrr veteraner! Men börja VM-träningen NU!



● Detta är ERIK TROTSMAN. Han genomgår nu GTU i Uppsala. Ung och lovande - en påläggskalv inom FV:s ärorliga disciplin flygfemkamp (PAIM). Är ERIK enda svaret på FV:s rekryteringsbehov? Eller vill även DU satsa för framtida segrar? Gör det!

40 000 marschfötter

För 65:te gången har den traditionella 4-dagarsmarschfestivalen i och omkring holländska Nijmegen 'gått av stapeln'. Och blå-gult var med. Så även Flygvapnet. Det kunde flera hundra tusen åskådare konstatera.

Av de ca 20 000 deltagarna

från 52 länder - huvudsakligen från Västeuropa men också från Sydafrika, USA, Japan, Israel och Australien - var ca 40 proc militärer. Merparten av de militära enheterna var reguljära, marschtränade, välsjungande och PR-inriktade förband. Från Sverige kom 324 deltagare i form av fast anställt befäl, reser-

vare men framförallt av frivillig personal, bilkårister, lottor, FBU-are och hemvärnare.

Utöver några få flygvapenfrivilliga var vi två fast anställda från F18 som deltog detta år. Vi bar Flygvapnets flagga genom folkvimlet och den holländska landsbygden, långa kanalerna och över broarna. Iklädda fältuniform och ryggsäck ingick vi i en grupp om en riksdagsledamot, sex hemvärnare, två FBU-are, en pansar- och en fjälljägar.

Gruppen leddes av Ansgar Olofsson, som begick marschen för sjätte gången. Hans fina humor, erfarenheter och norrländska lugn hjälpte gruppmedlemmarna framåt. Vi marscherade fyra mil om dagen, i fyra dagar, och med tio kilo packning.

Hela F18-gruppen kom i andras ögon allt uppfattas som "AirForce" genom de flaggor, dekaler och andra FV-attribut som vi frikostigt skyltade med. Bland 21 svenska grupper marscherade "AirForce" in som åttonde grupp

den första dagen, sedan femte, andra och den fjärde dagen marscherade vi in som tredje grupp i mål.

Nijmegen (ca 150.000 invånare) ligger i östra Holland. Sedan 1909 har den holländska organisationen för fysisk fostran, KNBLO, arrangerat fysiska kraftprov med stark militär anknytning.

Alltsedan olympiaden 1928 i Amsterdam är 4-dagarsmarschen internationell. Såväl civila enskilda som militära enheter deltar årligen. Marschens speciella ställning bland många motionsvandringar i olika länder har skapats genom dess långa tradition och karaktär av folkfest.

Alla svenskar som genomfört marschen erhölet diplom och medalj ur rikshemvärnschefens, generallöjtnant Karl-Erik Holm, hand. Ett tack riktades till värdlandets organisatörer och till den svenska ledningen med chefen för P6/Fo14, överste 1. Curt Hasselgren, i spetsen.

Kapten Cenneth Wedin, F18





Militärhögskolans flyglinje (FHK 79-81) genomförde i höstas sin traditionella utlandsresa. Resan omfattade fyra dagar i Västtyskland, tre dagar i Österrike samt tre dagar i Schweiz. Besöksobjekten utgjordes bl a av centrala staber, flyg- och vapenindustrier samt flyg- och radarförband. En detaljerad rese-rapport finns utgiven i form av C MHS skr 81-09-24 nr 143.

Samtliga besök kännetecknades av mycket gott mottagande och stor öppenhet. Genomförda militära besök gav intrycket att svenska flygvapnet ligger väl framme vad gäller kvalitet och i många fall även kvantitet. Samtliga besökta länder besvärar

Lärorik MHS-resa

också av krympande ekonomiska ramar för resp försvar.

Stort intresse visades för bl a svenska organisatoriska lösningar. Den västtyske flygstabschefen (general Sommerhoff) framförde uppfattningen, att Sverige bevarat den traditionella effektiva europeiska småskaligheten medan Västtyskland hade dragits in i den amerikanska storskaligheten. Detta faktum kräver i dagens kärva ekonomiska klimat smärtsamma prioriteringar bl a vid inköp av olika vapensystem.

Industribesöken var mycket givande med omfattande information. De från i Sverige kända re-

striktionsproblemen med vapenexport återfinns även här. Problemen löses många gånger genom att serietillverkning och export sker via dotterbolag i köparlandet...

Industrierna som besöktes var helt eller delvis familjeföretag. Vi fick intryck av stor effektivitet och ett mycket gott förhållande mellan olika nivåer i organisationen. Man berättade bl a att lacket under kärva ekonomiska perioder tog initiativet till personalminskningar innan företagsledningen hunnit framföra motsvarande förslag...

Många av våra värdar hade besökt Sverige. De vitsordade

den gästfrihet som visats dem såväl i tjänsten som privat. Vi hade nu förmånen att skörda frukterna av andra kamraters ambitiösa arbete vid utländska besök i Sverige.

Slutsatsen blir, att vi även i fortsättningen måste hålla högsta klass i arrangemangen vid utländska besök i Sverige, då dessa i alla avseenden påverkar främmande länders syn på Sverige - inte minst Flygvapnet.

Med utgångspunkt från gällande målsättning för flyglinjens utlandsresa kan konstateras att utbildningsmålet med resan är nått. Elevernas förtroende för den egna försvarsgrenen har i internationell jämförelse stärkts samtidigt som nya infallsvinklar uppenbarats vad gäller strategiska och taktiska lösningar samt uppfattningar.

Major Rolf Bud, FSI/Org

Schweiz studerar JA + S 37

I oktober besöktes FV och F13 av den schweiziske generalstabschefen, korpskommendant J. Zunstein m fl. Besöket gällde bl a studier av Viggen i jakt- och spaningsversion. Visningen på plattan leddes av major Göte Pudas. Åhörare var förutom hedersgästen (3:a fr v) bl a CFV, divisionär G. Däniker, hauptman H. Staub och överste Abramsson.



Foto: Rune Rydh

Flygvapnets utbildningsfilosofi:

Dagens förfinade vapen system och teknologiskt avancerade flygplan kräver en utbildning med högt ställda mål. Prestationskraven på den flygande personalen har ökat och detta trots att man har förnklat luftens barriärer och avgränsningar. Utvecklingen har varit förknippad med en lång process av utvärdering och utvärdering av utbildningsmetoder. De senaste åren har tekniken tagit ett stort steg i utvecklingen av utbildningsmetoder.

Hur ser då den utbildning ut med vilken man når de högt ställda målen? Hur blir man optimalt effektiv i utbildningsverksamheten? Vilka problem möter man i den komplicerade människa-maskin-miljön? Frågor av den här typen dryftades nyligen på en **Kontaktkonferens om pedagogik vid flygförarutbildning i Flygvapnet**.

Symposiet ägde rum på F5 Krigsflygskolan i Ljungbyhed och inbjudare var Chefen för Flygvapnet. Deltagarna kom från en mängd olika myndigheter, organisationer och företag. Flygvapnets egen personal var rikt representerad men det civila inslaget var också stort. Flygvapnets pedagogiska verksamhet har med all rätt börjat uppmärksammas i allt vidare kretsar. Riksrevisionsverket, pedagogiska institutioner vid universiteten, Förenade Fabriksverken, Försvarets materielverk, Svensk pilotförening, Saab-Scania, SAS, Statens haverikommission, Försvarets forskningsanstalt, KSAK, Luftfartsverket, Linjeflyg m fl hade sänt deltagare till konferensen.

Kännetecknande för den nya utbildningen är försöken att placera människan i centrum. Forskarna har visat att den mänskliga kapaciteten är långt större än man hittills trott. Om ett lämpligt psykologiskt klimat skapas, sker inlärning och beteendeförändring i en allt ökande takt.

● Tankegångar som de ovan är också kännetecknande för ÖB:s grundsyn för försvaret. Symposiet leddes av överste **Jan-Henrik Torselius**. I sitt inledningsanförande redogjorde han för ÖB:s grundsyn på ledning och samarbete inom försvaret.

Grundsynen är väl förankrad i moderna beteendevetenskaper. Uppenbarligen har man här det instrument och den inspirationskälla som kan vara vägledande för den fortsatta pedagogiska verksamheten.

Overstelöjtnant **Folke P Sandahl** föreläste om **Operativ Kvalitetsökning av Flygförarproduktionen** och om filosofin bakom den grundläggande flygförarutbildningen i Ljungbyhed. Bilden av människan som en lagbestämd reflexmaskin duger enligt forskarna inte längre till att förklara mänsklig inlärning eller att vara bas för något utbildningssystem. Mänsklig inlärning är något mycket mer komplicerat. Den gamla mekanistiska synen på människan har ersatts av en tro på kreativt tänkande och

mankapital redogjordes för humankapitalteorin.

Utbildningsekonomiska aspekter på Flygvapnets utbildning tycks ge för handen att verksamheten är i hög grad effektiv.

Magnus Söderström från pedagogiska institutionen på Uppsala universitet gav en bred exposé över pedagogikens historia och det moderna ledarskapets utveckling. Söderström anknöt i sin framställning till flygets historia och ett citat från von Porat kan få exemplifiera flygpedagogikens snabba framsteg: "Jag fick därför instruktion om att lyfta och **flyga** en rak linje längs banan, men kan faktiskt icke erinra mig någon som helst instruktion om den därpå nödvändiga landningen".

Pedagogik på egna vingar



insikt. Människan är inte bara en iekboll för av yttre retningar utlösta reflexer.

Resultatet av förändringarna i flygförarutbildningens klimat är högst dramatiska. För några år sedan hade man en utkuggning av eleverna på uppåt 75 proc. I dag är man nere i 10 till 15 proc.

Övlt Sandahls anförande ledde till olika grupparbeten och en efterföljande allmän diskussion. Av denna framgick bl a att isolerade förändringsinsatser i en utbildningskedja kan skapa problem i andra delar av kedjan. Helhetssynen är här mycket viktig. Målet är effektivitet och samverkan. Ingen av delarna i systemet får ses isolerad.

Revisionsdirektör **Nils-Olof Christoffersson** behandlade den effektiva produktionen av utbildning. Utbildningsekonomi är ett relativt nytt forskningsområde, som rör sig om olika sätt att mäta utbildningsars effektivitet. Man ställer frågor som: Hur värdefullt är det för individer och för samhället med utbildning? I termer av mänskliga resurser eller hu-

● En viktig uppgift inom ett modernt stridsflygsystem är att med teknikens hjälp utforma sådana man-maskinlösningar, att en förare kan utföra uppdrag av vitt skilda slag och i olika miljöer. Ett sådant system utgör ett komplett man-maskinssystem. Här ingår såväl personalen på marken i olika befattningar som föraren i luften. Det är av största vikt att helheten utformas med hänsynstagande till människan.

Ulf Frieberg och **Lennart Nordström** från Saab-Scania talade om flygplanssystemens utveckling med hänsyn tagen till människa-maskinproblematiken. Anpassningen av maskinen till människan, när det gäller flygförarens arbetsmiljö, har blivit något av en svensk specialitet genom erfarenheterna från Viggensystemet. Man utgår från människan och människan är den viktigaste faktorn. Frieberg och Nordström exemplifierade med den nu aktuella JAS-utvecklingen. Man framhöll också att betydelsen av att ligga så nära användarsidan som möjligt i utvecklingsarbetet. Dock påpekade man risken med att erfa-

renheter från ett system kan verka hämmande på utvecklingen av nästa generations system. Det är lätt att bli blind för vardet av nya idéer och överskatta gamla lösningar.

På Försvarets forskningsanstalt bedriver man en grundlig forskning i människa-maskinproblematiken. **Sven Dahlstedt** från FOA redogjorde för dagens utvecklingslinjer och vilka resultat man hoppades få av framtiden. Uppenbart är att flygförarna inom en överblickbar period blir lika betydelsefulla som i dag. De kommer dessutom att behöva ha ett ännu större register än i dag både som piloter och taktiker. För att detta ska vara möjligt att nå krävs en fortsatt satsning på både utbildningsförutsättningar och utbildningshjälpmedel.

Metodiklektor **Kurt Gestrelius** från lärarhögskolan i Malmö talade om befattningsutbildning och problemorienterad utbildning. Gestrelius är verksam med bl a forskning inom yrkesutbildningsproblematiken. Han klargjorde inlärningseffekterna av elevernas egna aktiva sökande efter kunskap. Människan är en individ som är i ständig förändring. Hon bär inom sig en kapacitet till vidareutveckling, som under gynnsamma betingelser och om hon själv får ta ansvar för sin utbildningssituation, kan leda till självförverkligande och goda utbildningsresultat. Viktigt är att man i problemorienterade studier söker nära teori och praktik till varandra.

Symposiet avslutades med att CFV förrättade examen av grundutbildade flygförare på F5. Den därpå följande flyguppvisningen av Team 60 och kapten **Kurt Gustavsson** i sin Bulldog uppskattades mycket. Gustavsson gav en utmärkt pedagogisk föreläsning samtidigt som han genomförde sina manövrer.

● Avslutningsvis kan nämnas att kontaktkonferensen av deltagarna togs emot mycket positivt. Genast framfördes önskemål om att symposiet skulle få en fortsättning och att flygpedagogiska konferenser av den här typen regelbundet skulle återkomma. Den kontaktyta som uppstår vid sådana här tillfällen ansåg man ytterligt värdefull.

En **dokumentation** av sammankomsten håller på att utarbetas och denna kommer att utsändas till konferensdeltagarna och berörd militär personal. Övriga intresserade kan beställa dokumentationen från Krigsflygskolan/Ljungbyhed. ■

Reduktör **Lars Christoffersson**
(LiberLäromedel)



HMK och 25.000 bevittnade F21:s jubileumsdag



Sista söndagen i augusti firade F21 sin 40-årsdag. Allsköns aktiviteter såväl i luft som på mark konkurrerade om intresset. Det var Flygvapnets huvudflygdag 1981. Över 25.000 unga och äldre vallfärdade till flottiljområdet på Kallax utanför Luleå... många säkerligen också för att få en skymt av vår flyguniformerade konung, Carl XVI Gustaf, som dagen till ära hedrade med sin närvaro. • Arrangemangen flöt perfekt tack vare ett imponerande lagarbete från all F21-personal. 40-årsdagen

blev en klar succé – en försvars-upplysningsbegivenhet som norrbottningarna uppskattade. Allt tyder på att allmänheten i högsta grad försvarar sitt försvar i allmänhet och sitt flygvapen i synnerhet. FV är populärt i ÖN! Detta återspeglades fint i de lokala massmediernas presentationer. • På denna och nästföljande sida får helhetsbilden representeras av några fångade ögonblick. Foto: Ivar Blixt, Ulf Svensson. Text: Red.



Ovan: HM Konungen anländer till F21. – Nedan: HMK hälsar flottiljens flygförare och besöker den stora utställningshallen, m m.







Sovjetiska flygbesöket vid F17

Medio augusti gästades Blekinge flygflottilj/ F17 i Kallinge/Ronneby av ett sovjetiskt flygförband från flygbasen (jaktregementet) Kubinka utanför Moskva. Besöket ingick i en långsiktig plan för besöksutbyte av flygförband (flottiljnivå) Sverige och Sovjetunionen emellan. Detta besök var det tredje i ordningen som Sovjetunionen avlade i Sverige. Om några år är det Flygvapnets tur att återgälda besöket.

Den 49 man stora, sovjetiska delegationen anlände till F17 med sex jaktflygplan av typ MiG-23 "Flogger" och två transportflygplan i Aeroflots färger – en fyrmotorig (turboprop) Antonov An-12 "Cub" och en tvåmotorig (jet) Tupolev Tu-134 "Crusty".

Den sovjetiska delegationen leddes av generalöverste V Andrejev, chef för flygstridskrafterna i Moskvas militärområde. Han åtföljdes bl a av sex MiG-23-piloter, markpersonal, stabs-officerer, Aeroflot-personal och flera tolkar. Sverigebesöket

varade i fem dagar, inräknat resdagarna.

Så mycket av värdlandet Sverige hann inte de sovjetiska gästerna med att se, men utflykterna till glasbruken Pukeberg och Kosta samt Kalmar slott, Ölandsbron och en del av Öland blev livligt uppskattade. Många svenska souvenirer finns nu till beskådande i gästernas hem. Minnet av ett utmärkt arrangemang från flottiljpersonalens vid F17 sida kommer inte att förblekna i brådskatet.

• • Huvudpunkten i besöks-schemat var förstås den gemensamma flyguppvisningen. För första gången skulle svensk expertis och pressrepresentanter få studera MiG-23:ans prestanda

i lufthavet. Vid F11-besöket 1975 lät sovjeterna bl a presentera sig med uppvisningsflygning i grupp (4 MiG-21:or). Denna gång inskränkte sig "flygshoven" till två individuella uppvisningar – i låg- resp högfartsområdet.

1) "Lågfarts-MiG:en" hade de svängbara vingarna i samma läge (längst fram) under hela uppvisningen. Vingsvepningen var ställd på 16°. Det mest framträdande inslaget var den goda svängprestandan med denna konfiguration. (I klass med Vig-gens.) För övrigt en snygg och prydlig förevisning utan exalterande inslag.

2) "Högfarts-MiG:en" startade relativt långt in på bana 19. Under denna uppvisning utnyttjade



Foto: Mikael Runberth



Kubinka-regementets chef, överste Zadvinskij, gör en inspektion i vapenutrustningen.

föraren alla tre vingsvepnings-möjligheterna, pilvinklarna 16°, 45° och 72°. Omställningen gjordes uppenbarligen alltid på/nära rakbana med bedömt låg belastning. Även i högfart visade sig MiG-23 ha goda svängprestanda. (I såväl låg- som högfart tog svängarna för fullt varv ca 30 sek.) Imponerande var också accelerationen på rakbana, de branta stigningarna och manövrerbarheten (bl a genom en "stående åtta"). En sevärd demonstration.

3) Den sovjetiska flyguppvisningen hade föregåtts av snarlika svensk med J 35F och S 37 samt sexgruppen "Team 60" med SK 60, m fl. Alla uppvisningarna blev livligt uppskattade av gästerna. Kanske var det dock kapten Christer Hjorts chocköppning med "Viggen" som fick sovjetisk press att bl a utbrista i ett "understatement": Svenskarna visade upp sig på allra lägsta höjd . . .

● ● **Flygplanet:** MiG-23 är årsbarn med AJ 37 "AttackViggen". Dessa flygplantyper kan alltså jämföras. "JaktViggen" (JA 37) är dock en yngre och modernare version. Västmakternas kännedom om MiG-23 "Flogger" emanerar från flygutställningen i Domodedovo 1967 (se FV-Nytt 4/67). "Flogger" blev 1971 (samma år som AJ 37 kom till förband) Sovjetunionens första serieflygplan med variabel vingeometri (vridbara huvudvingar). Typen kom relativt snabbt till Frontflyget – något senare till Luftforsvarsflyget. I dag finns MiG-23 även inom övriga WP-stater liksom i bl a Libyen och Syrien.

MiG-23 är robust och "enkelt". Är utrustad med en stor motor (Tumansky R-29B turbojet med ebk) med bra dragkraftsprestanda/acceleration även på grundmotor (= utan ebk). Efterbrännkammaren har troligen bara ett steg. (Med full last

sänks naturligtvis flygplanets prestanda.)

"Flogger" finns i flera versioner. Den på F17 aktuella versionen kan ges den kufiska benämningen "Flogger G/Export". G-versionen är den hittills senaste. Men de förevisade exemplaren har i stort enbart det rakare fenutseendet gemensamt med "Flogger G". I övrigt liknade dessa flygplan mest B/E-versionen. Av detta kan man sluta sig till att denna Kubinka-version är ett rent PR-, demonstrations- och uppvisningsflygplan. Den inre och yttre utrustningen konfirmerar detta påstående. Den "riktiga" G-versionen har dock setts med sådan utrustning att den helt säkert har operativ status.

MiG-23:s mått och prestandasiffror är (motsvarande för AJ 37 inom parentes): Maxfart (hög höjd) = M.2+ (M.2); Maxfart (låg höjd) = M.1,2 (M.1,1); Spännvidd = 8,2/14,25 m (10,6); Längd = 16,8 m (16,3);

Max startvikt = 15 ton (20,5); Max last = ca 2 ton (3,6); Beväpningsalternativ = automatkanon, jaktrobotar, attackraketer, bomber (akan, a + j-rb, arak, bomber).

De förevisade PR-MiG-23:orna var ganska "renrakade". Inga vapenbalkar på huvudvingarna. Bara en balk centralt under flygkroppen för extratank var synlig. Enda befintliga beväpning var automatkanonen (typ Gsh-23).

● ● En titt in i förarutrymmet ("cockpit") ger ett prydligt intryck med stora, tydliga instrument i logisk ordning. Samma omdöme gäller reglage och strömställare. Panelernas klargröna färg synes utgöra en lämplig kontrast till instrumentens mörka botten med vita siffror. – Man känner sig snabbt "hemmastadd". (sid 22)

Gästande G-version saknade IR-spanare och förmodligen radar; i varje fall fanns inget radarskåp. Men "G" har siktlinjesindikator och SI-glaslet har god genomikt.

Flyglägesindikatorerna är tvåaxlade. Mach- och fartmätare är uppdelade på två instrument. Vingsvepsreglagen har tre fasta lägen, 16°, 45°, 72°. (Enligt uppgift kan emellertid huvudvingarna även ställas i mellanlägen.) "Flogger" har anlog indikering av vingsvepvinkeln (16°–72°). Två "fönster" visar max tillåtet Mach-tal resp V_i (indikerad fart) för aktuell svepvinkel. För 72° (även parkeringsvinkel) var värdena max M.2,35 + max indikerad fart 1.400 km/h.

"G" har α -mätare, girindikator och variometer. Motorinstrumenten är relativt lågt placerade. – Gasspakshandtaget liknade det i "Viggen" med knappar och reglage för bl a manövrering av vapen/radar/sikte. Styrspaken gav dock ett något otydligt intryck upptill.

● Förarutrymmets sikt framåt är något begränsad av bågar för front- och sidorutor. Sikten bakåt och bakåt-nedåt är begränsad av huvens, vingarnas och luftintagens placering och utformning.

Raketstolen har en relativt upprätt sittställning (jämförbar med Viggens). Utskjutningshandtaget sitter dock mellan benen/låren.

● ● På följande fem sidor avslutas det unika MiG-23-besöket vid F17 med en serie bilder. Även de unika Tidigare (1978) har bara Finland och Frankrike (förutom WP och några exportländer) fått chans att närmare studera detta moderna och snygga flygplan. ■

Jahn Charleville, FS/Info



Generalsöverste Andrej "Ar" ut' MiG-23 och besöket för O F17, Överste Zadvinskij



Flogger – version bara för PR-uppvisningar (?) ▶





FV-KAMERANS

Photo: Swedish Air Force / Ove Björ

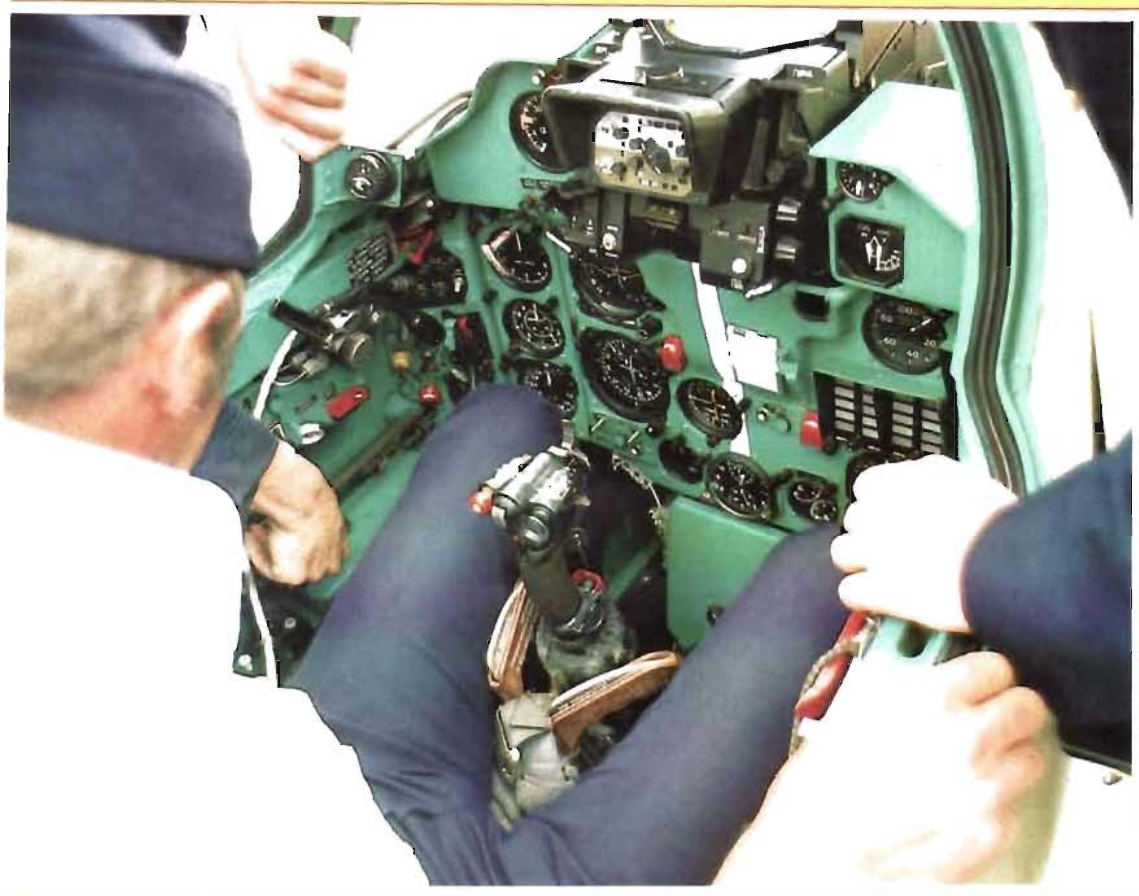




SYN PÅ MIG

nelund, Jahn Charleville, Ulf Hugo.





***En
titt
in
i
MIG-23:ans
förar-
kabin***



★ ★ Den stora koncentration av stridskrafter från både Warszawa-pakten och NATO medför en omfattande aktivitet i vårt omedelbara närområde till lands, till sjöss och i luften. Huvuddelen av verksamheten avser utbildning och övningar. Härtill kommer en intensiv ömsesidig underrättelseverksamhet, som utgör en del i de större världsspännande säkerhetssystem som stormakterna har. ★ Som utlovats i vårt nr 3/81 följer här en redogörelse om Sovjetunionens hittills största marina övning i Sveriges närområde: "ZAPAD 81". ★ ★ ★

WP:s övningsverksamhet i närområdet under perioden juli–september 1981 dominerades av förberedelser för och genomförande av övningen "ZAPAD 81". Denna övning, som var helt sovjetisk och genomfördes på sovjetiskt territorium leddes av Sovjetunionens försvarsminister marskalk Ustinov. Övningen var avseende deltagande markstridskrafter i Baltiska och Vitryska militärområdena en av de största sovjetiska övningarna som genomförts på många år. Den landstigning som genomfördes inom ramen för "ZAPAD 81" var den hittills största i Östersjön.

Redan under juli kunde registreras en successiv tillförsel till Östersjön av sjöstridskrafter från övriga sovjetiska marina baser i Norra Ishavet, Svarta Havet och Stilla Havet.

Bland de inlöpande fartygen kan speciellt omnämnas:

- Hangarfartyget "Kiev", som aldrig tidigare besökt Östersjön;
- Landstigningsfartyget "Ivan Rogov", det hittills största landstigningsfartyget i den sovjetiska flottan;
- Helikopterkryssaren "Le-

ningrad", som för andra gången besökte Östersjön;

- Ytterligare ett antal landstigningsfartyg, en kryssare och två fregatter.

Ombord på landstigningsfartygen fanns marininfanteri, troligtvis från ovannämnda mariner. I och med ökningen av antalet landstigningsfartyg fördubblades den totala lastkapaciteten på specialfartyg för en landstigningsoperation i Östersjön.

- ● Den föregående övningsverksamheten offentlig-

liggjordes först 21 dagar före övningens början genom att försvarsattachéer i Moskva av försvarsministeriet delgavs information om tid, område samt allmänna uppgifter om styrkor och syfte. Därmed hade man uppföljt villkoren i Helsingforsavtalet från 1975.

Den sovjetiska nyhetsbyrån TASS lämnade den 5 september, dvs efter det att huvudövningen hade inletts, en kommuniké om övningen. Av denna framgick att namnet var "ZAPAD 81" och att närmare 100.000 man deltog samt att övningsförutsättningen innefattade en Nord- och Syd-sida.

Övningarna kulminerade 10–11 september med att Nord-sidan anföll och bröt igenom Syd-sidans försvar. Anfallet omfattade bl a övergång över VÄST-DVINA, tempot i anfalllet ökades genom att Nord-sidan satte in sin andra echelon, *luftlandsatte* långt bakom fronten och landsteg med 5.000 man i ryggen på Syd-sidan vid Saltnicen väster om Kaliningrad.

● ● Landstigningsmomentet inleddes den 10 september. Styrkan skyddades bl a av hangarfartyget "Kiev" och helikopterkryssaren "Leninograd". En *luftförsvarsövning* med eskortfartygen formade runt landstigningsfartygen inleddes slutövningen. De deltagande flygstridskrafterna genomförde omfattande *remsfällningar* för att dölja fartygsförflyttningarna för radarspaning.

Minröjning av området utanför landstigningsstranden föregick själva landstigningen som påbörjades 11 september. Landstigningsstyrkorna understöddes av kryssare, jagare, fregatter, korvetter samt *marinflyg* och *taktiskt flyg*. Fartyg och flyg från försvarande enheter insattes mot landstigningsenheterna. Trupp ombord på svävare gick först iland. Därefter landsteg förband från landstigningsfartygen. Slutligen urlastades handelsfartygen.

Urlastningsmomentet pågick till 12 september. Kustområdet väster om Kaliningrad (där landstigningen genomfördes) försvarades av Syd-sidan. För att lyckas genomförde därför Nord-sidan dels helikopterluftlandsättningar på stranden och dels på djupet av det tänkta brohuvudet. Där togs ett flygfält, som senare användes för landning av transportflygplan med trupp och stridsfordon.

● ● *Erfarenheter*. – Genom att "Z 81" hade enbart sovjetiskt deltagande och bestod av en serie förövningar samt en slutövning, liknande den övningarna 1978 och

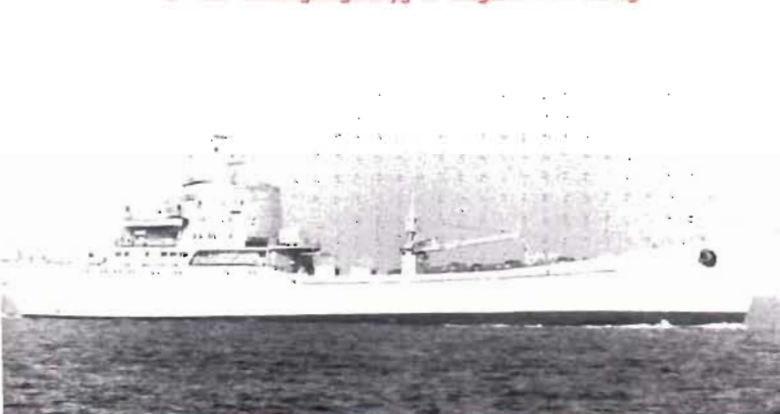


● Tu-26 'Backfire' med rb AS-4 'Klitchen'

Photo: Swedish Air Force & Swedish Navy

Största Östersjö-manövern någonsin

● Flera landstigningsfartyg av Alligator-klass deltog.



● Landstigningsfartyg av Ropucha-typ.

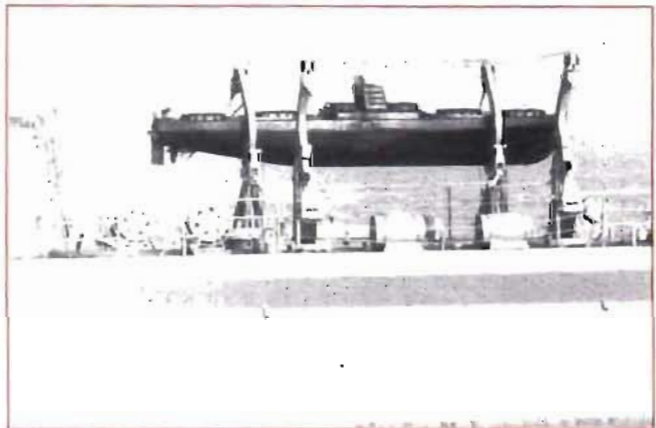




1980. Den skiljer sig dock från tidigare övningar genom tillförseln av stora ytstridsfartyg, landstigningsfartyg och marininfanteri från andra marinern. Genom övningen har SSSR visat sitt intresse och förmåga att i ett område samla resurser för och genomföra stora landstigningsföretag. Övriga erfarenheter visar att:

- "Kiev och "Leningrad deltagande i övningen kan indikera en strävan att kunna genomföra landstigningsoperationer långt från egen kust, utanför eget landbaserat flygs räckvidd.
- Sovjetunionen ägnar stor uppmärksamhet åt ledning av högre förband av konventionell typ och samverkan mellan försvarsgrenar på olika nivåer. Därvidlag är "ZAPAD 81" exempel på en extraordinär övning.
- Sovjetunionen övar fortlöpande landstigningsteknik för att kunna genomföra överskeppnings- och landstigningsoperationer såväl med marininfanteri som med markstridsförband. ■

Fst



● Ovan tv: Signalspaning utfördes av bl a mindre fartyg; Här "Linza".

● Ovan: Landstigningsfartyg (Polnochna-typ) med självgående minsvepningsarkost.

● Tv: Civilt lastfartyg med last av bl a amfibiegående bandhau-bits.

● Nedan: SH 37 Viggen identifierar sovjetisk robotjagare av Krivak-klass.





▲ Radarstörning utfördes i stor utsträckning genom remslällning, bl a av motmedelsversionen Tu-16 "Badger J".

● Nedan: Hangarfartyget "Kiev" (nederst) medför helikoptrar typ Ka-25 'Hormone' (t h) och vertikalstartande lpl typ Jak-36 'Forger A+B'.

Photo: Swedish Air Force & Swedish Navy

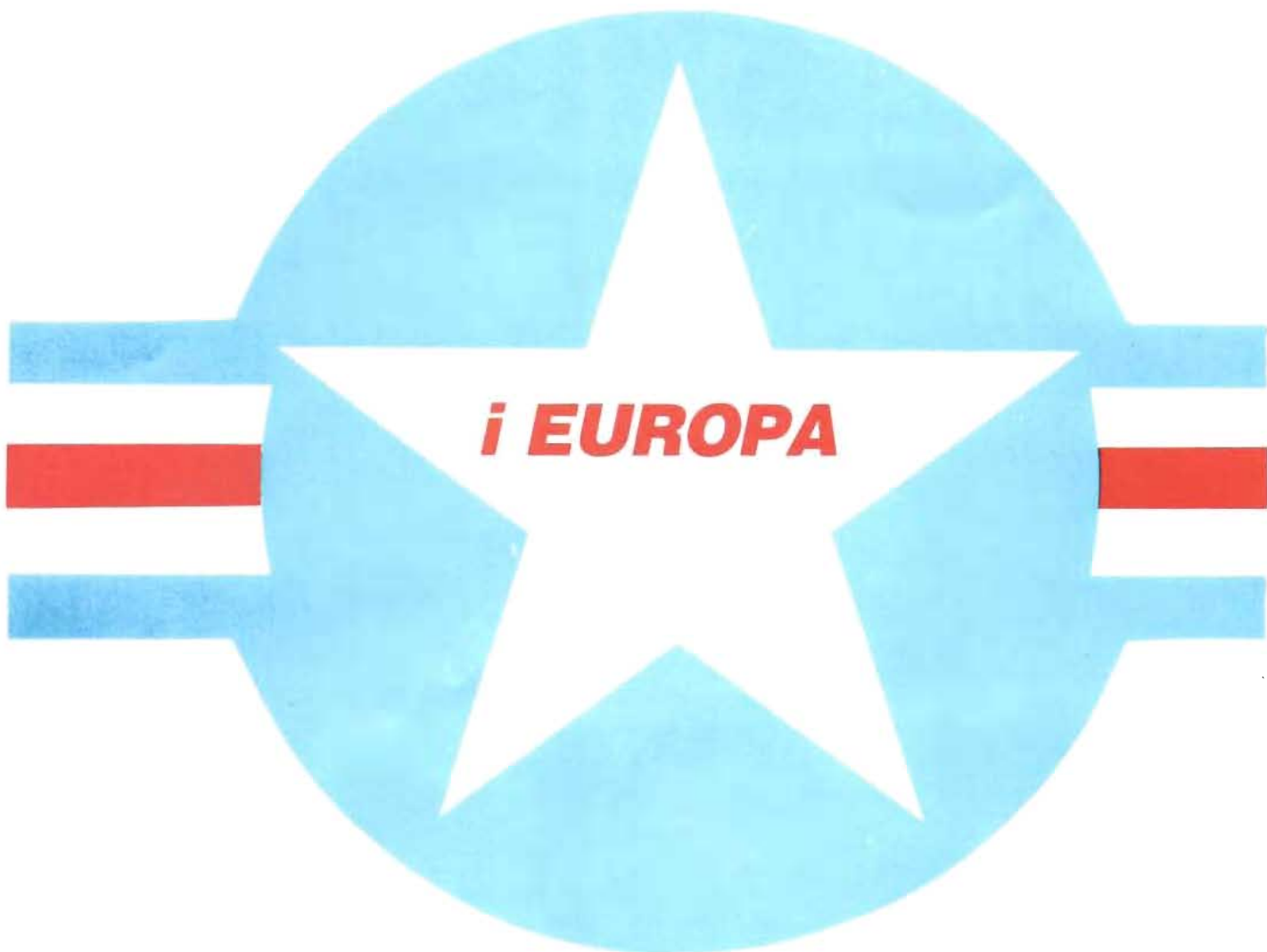


▲ Hkp-kryssare av Moskva-klass. ▼ Attackkorvett av Nanutjka-klass.



☆ ZAPAD 81 ☆ ZAPAD 81 ☆ ZAPAD 81 ☆

U.S. AIR FORCE



i EUROPA

Amerikanska stridskrafter har under mer än tre decennier sedan andra världskriget haft en avgörande betydelse för vidmakthållandet av jämvikt i den militära styrkebalansen mellan NATO och Warszawa-pakten (WP). Inte minst de amerikanska flygstyrkorna har starkt bidragit till bibehållande av fred och säkerhet i vår världsdal – dels genom permanent basering i Europa, dels med mer kortvariga (vecko-/månadslånga) baseringar på europeiska flygbaser. Cirka 30 taktiska flygdivisioner med nära 700 stridsflygplan ingår i dag i United States Air Forces Europe (USAFE). Dessa utgör kanske mer än någonsin en betydelsefull andel av NATO:s flygstridskrafter genom sin modernitet, stora insatskapacitet och höga beredskap.

De amerikanska flygförbanden i Europa utgjordes inledningsvis efter andra världskri-

Förenta Staterna har en mycket omfattande militär flygverksamhet, som är uppdelad på flera vapengrenar och flera operationsområden. För att lättare kunna greppa detta stora ämne har FLYGvapenNYTT valt att dela upp "anrättningen" i små portioner. Detta är det sjätte avsnittet om USA:s flygstyrkor. Tidigare har publicerats: US Marine Corps (1/72), Air National Guard (4/75), Strategic Air Command (1/77), US Coast Guard (4/78) och Tactical Air Command (2/80). Detta avsnitt utgör också det 20:de i vår temaserie om utländska flygvapen.

Av Hans-Lorenz Arrostorp

gets slut av strategiskt flyg ("the United States Strategic Air Forces in Europe") och var till stor del baserade i Frankrike. I april 1967 upphörde all basering av amerikanskt flyg i Frankrike. Förbanden ombaserades då till Storbritannien och Västtyskland.

Efterhand har USAFE övergått till att omfatta i huvudsak taktiskt flyg. När USA:s engagemang i Vietnam upphörde, kunde taktiska flygförband frigöras för NATO-uppgifter i Europa. Där hade samtidigt WP:s styrketillväxt börjat hota jämvikten

mellan de båda alliansblocken. Successivt tillförs USAFE nu såväl helt nya flygplantyper t ex F-15 'Eagle', A-10 'Thunderbolt 2', F-16 'Fighting Falcon', dels moderna versioner av tidigare förekommande flygplan (t ex F-4 'Phantom 2'). Dessutom genomförs modifieringar i navigerings-, radar- och vapensystem mm för att åstadkomma en ökad uthållighet och precision i vapeninsatser av olika slag. I moderniseringen ingår också säkrare och snabbare lednings- och rapporteringssystem samt NATO-standardiserad basbetjäningssutrustning.

● ● **Chefen för USAFE general CHARLES A. GABRIEL** med stab har sin ledningsplats vid *Ramstein* i Västtyskland. General Gabriel är i sin befattning som chef för USAFE samtidigt chef för NATO-kommandot Allied Air Forces Central Europe (AAFCE). Flygförbanden repre-

USAF:s flygbaser i Europa: ►



Chefen för USAFE
General Charles A. Gabriel

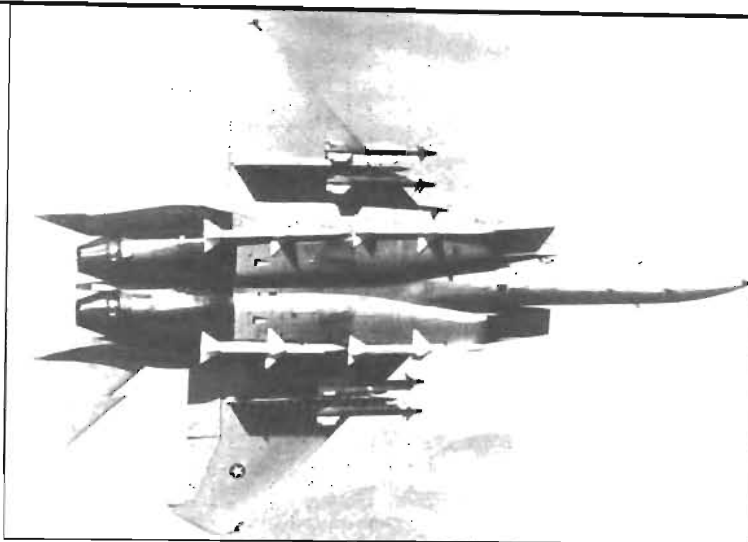


senterande flygslagen jakt, attack och spaning är fördelade på tre flygstyrkor ("Air Forces"), huvuddelen på baser i den centraleuropeiska sektorn och Storbritannien med trolig geografisk anknnytning till de avsedda förstärkingsuppgifterna i ett eventuellt kommande krig.

3rd Air Force – i Storbritannien med ledningsstab i *Mildenhall* (ca 100 km norr London) – omfattar fyra flygflottiljer med totalt nära 300 stridsflygplan. Till detta antal kommer två förband med tanknings- och transportflygplan ur Strategic Air Command (SAC) resp Military Airlift Command (MAC) enligt det system för tillfälliga baseringar som i många år tillämpats för förstärkningar till USAFE från hemlandet.

3rd Air Force omfattar tre attackflottiljer: 1) **20th TFW** med flygplan F-111E, 2) **48th TFW** med F-111F och 3) **81st TFW** med A-10. En fjärde flottilj, **10th TRW**, är sammansatt av en spaningsdivision med RF-4C och en specialdivision med F-5E ('Aggressor').

Den sistnämnda divisionen, **527th Tactical Fighter Training Aggressor Squadron** (TFTAS) med ett 20-tal F-5E "Tiger", baserades på Alconbury 1976 sedan två av spaningsdivisionerna i 10th TRW återgått till hemlandet för att där ingå i Air National Guard (ANG). 527th TFTAS utnyttjas som "målförband" för att utbilda och öva flygbesättningarna vid andra flygförband inom USAF och NATO i luftstrid. Denna utbildning sker dels vid Alconbury, dels vid övade förband. "Målförbandet" ►



• F-15 'Eagle' här med 4 rr-rb 'Sparrow' + 4 IR-rb 'Sidewinder'.



• F-15 finns europabaserade på Bitburg + Soesterberg.

uppges ha uppnått stor skicklighet i att uppträda enligt den taktik som tillämpas av flygförarna inom WP.

Spaningsdivisionen vid 10th TRW, 1st TRS, på *Alconbury* är utrustad med ett 20-tal RF-4C.

20th Tactical Fighter Wing, som var den första England-baserade attackflottiljen med flygplan F-111 (E-versionen) ur USAF, möttes till en början med misstro pga de många tillbudet under den första baseringstiden. F-111 har emellertid visat en sådan grad av kapacitet för allvädersinsatser på låg och lägsta höjd att denna flottilj kompletterats med ytterligare en attackflottilj F-111 (F-versionen), **48th Tactical Fighter Wing**. 20th TFW är baserad på *Upper Heyford* och 48th TFW på *Lakenheath*. Vardera flottiljen har relativt många flygplan (85–90) fördelade på tre divisioner – vid 20th TFW numrerade 55th, 77th och 79th TFS samt vid 48th TFW numrerade 492nd, 493rd och 494th TFS. Genom att fler flygplan tillförts 48th TFW har en fjärd flygdivision kunnat organiseras vid denna flottilj.

Den tredje attackflottiljen **81st Tactical Fighter Wing** med ett drygt 100-tal A-10A 'Thunderbolt 2' har relativt nyligen blivit fullt operativ med sex divisioner, vardera med 18 flygplan. Dessa är baserade på *Bentwaters* (fyra divisioner) och *Woodbridge* (två divisioner).

● ● Den första av de sex divisionerna, 92nd TFS, började sin verksamhet i Europa i januari 1979. Senare samma år tillfördes ytterligare tre divisioner. Återstående två divisioner etablerades under senare delen av 1980. Baserna *Bentwaters* och *Woodbridge* benämns "Main Operating Bases" (MOB) och tjänar som O-baser. Därifrån går ett antal flygplan (normalt åtta) per division fram till T-baser, s k "Forward Operating Locations" (FOL) på västtysk mark. Från dessa T-baser avses attackflygplanen operera rotevis under dagar. Dagliga tillsyner och klargöring (tankning och laddning) samt mindre reparationer skall kunna utföras vid resp T-bas, medan större tillsyner (motsv) skall utföras vid O-

bas. De sex divisionerna har tilldelats var sin T-bas lämpligt belägen i förhållande till de sex sektorer längs gränsen mellan Västtyskland och öststaterna, där attackdivisionerna med flygplan A-10 är avsedda att operera.

Två attackdivisioner avses direkt samverka med brittiska och västtyska markstridskrafter i norra halvan av Västtyskland, medan fyra attackdivisioner avses samverka med amerikanska 7th Army i södra halvan. För uppgiften att utföra direkt understöd har samverkan övats mellan A-10-rotar och pansarvärnshelikoptrar av typ AH-1S 'Cobra' ur US Army. Hittills utnyttjade T-baser i Västtyskland är i ordning från norr *Ahlhorn*, *Nörvenich*, *Sembach* och *Leipheim*. Insatsområdena (omfattande vardera ungefär 150 × 35 km) gränsar intill varandra och sträcker sig från Östersjön ned till Alperna. Förarna lär sig operera inom resp divisions sektor om möjligt utan karta och navigeringshjälpmedel/radio. Sex till åtta företag per flygplan och förare förutses kunna insättas per

dygn. Behov av tvåsitsiga A-10 för två mans besättning och med kompletterad navigerings- och siktesutrustning m m har redan aktualiserats. Detta för att medge attackinsatser även under mörker och svåra väderförhållanden, vilket med nuvarande utrustning inte kan ske.

Vid *Woodbridge* finns den operativa ledningen för ett flygförband av annan typ, nämligen **67th Aerospace Rescue and Recovery Squadron (ARRS)**. Detta förband tillhör Military Airlift Command och består av ett antal helikoptrar och flygplan för räddnings- och sambandsuppgifter. Från *Mildenhall* opererar fyra HH-53C 'Stallion' och sju HC-130 H/N 'Hercules'. Förbandets helikoptrar är normalt verkssamma vid detachment – ett vid *Ramstein* (Västtyskland) med fyra UH-1N 'Iroquois', ett vid *Zaragoza* (Spanien) med tre UH-1N 'Iroquois' och ännu ett vid *Keflavik* (Island) med tre HH-3E 'Sea King'.

Ett flygtransportförband med ca 20 C-130 E/H 'Hercules' ur Military Airlift Command (MAC), **313th Tactical Airlift Group**

• F-111 E/F opererar från baser i Storbritannien.



• A-10 Thunderbolt 2' – attack-ärmestöd flygplan.





• F-16 'Fighting Falcon' (som redan opererar i NATO-länderna Belgien, Danmark, Nederländerna + Norge) tillförs nu successivt USAFE.

(TAG) disponeras av USAFE. Förbandet utnyttjar flygbasen *Mildenhall* för tillfällig basering. Ordinarie baser är i hemlandet. *Mildenhall* är också den brittiska flygbas som företrädesvis utnyttjas av Military Airlift Command för regelbundna flygtransporter till och från USA med flygplan C-5A 'Galaxy' och C-141 'Starlifter'.

Tankningsflygplan av typ KC-135 'Stratotanker' ur Strategic Air Command utnyttjar de båda brittiska baserna *Mildenhall* och *Fairford* vid de längre baseringar, som regelmässigt äger rum enligt särskilt rotationssystem med utbyten av flygplan och förband.

● *Mildenhall* är den flygbas som i förekommande fall används även av de speciella spaningsflygplanen av typ U-2R och SR-71. Denna basering syns bli allt vanligare. Förbandet med SR-71 'Blackbird' på *Mildenhall* utgör 4th Detachment ur Strategic Air Commands 9th Strategic Reconnaissance Wing.

Beträffande planerade baseringar i Storbritannien av flyg-

plan och förband ur USAF har bl a nämnts nya TR-1 på *Alconbury* fr o m 1982 och senare under 1982 ett förband med EF-111A på *Upper Heyford*.

I krig ingår 3rd Air Force liksom 17th Air Force i NATO:s "4th Allied Tactical Air Force".

● ● **16th Air Force** är den minsta av de tre flygstyrkorna i fråga om antalet flygplan och förband. Den innehåller endast en flygflottilj, **401st Tactical Fighter Wing** (TFW), som är baserad i *Torrejon* i Spanien (nära Madrid). Attackflottiljens tre divisioner är utrustade med vardera 18 flygplan av typ F-4D 'Phantom'. (Antalet flygplan på divisioner av detta slag är normalt 24). Divisionerna (Tactical Fighter Squadrons = TFS) är numrerade 612th, 613th och 614th. 401st TFW ingår i krig i NATO:s Allied Air Forces Southern Europe (AIRSOUTH).

På flygbasen *Zaragoza* i Spanien är regelmässigt ett detachment ur Strategic Air Command veckovis baserat. Det detacherade förbandet omfattar upp till fem tankningsflygplan av

typ KC-135, vilka ingår i 306th Strategic Wing med ordinarie basering på *Mildenhall* i England. En regelbunden detachering av andra tankningsflygplan ur 306th Strategic Wing sker på motsvarande sätt till Grekland (Aten).

Ett antal målplatser i Spanien för USAFE:s vapenutbildning administreras av **406th Tactical Fighter Training Wing** (TFTW), som även leder koncentrerade skjut- och bombfällningsperioder för USAFE:s förband. 406th TFTW disponerar inga egna flygplan men har baserurser för betjäning av gästande flygförband.

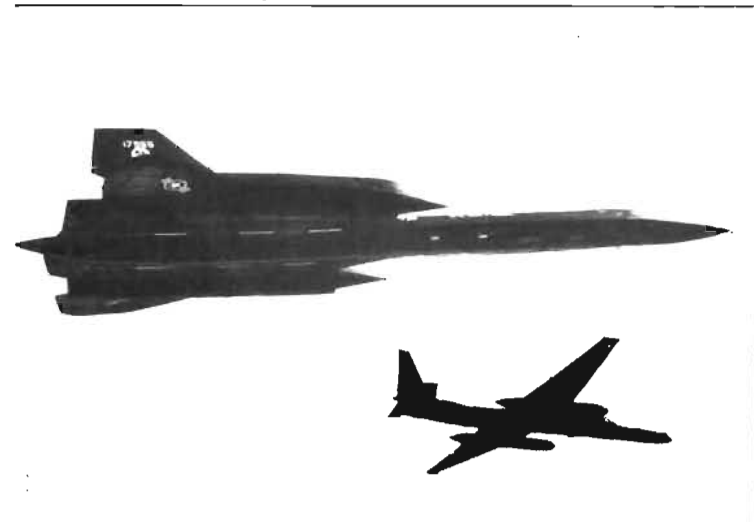
● ● **17th Air Force** i Västtyskland med ledningsstab vid *Sembach* (sydväst Wiesbaden) är den största amerikanska flygstyrkan ("Air Force") i Europa. Den omfattar fem flygflottiljer med ca 400 stridsflygplan, varav en spaningsflottilj (26th TRW), en jaktflottilj (36th TFW) och tre attackflottiljer (50th, 52nd och 86th TFW). En självständig jaktdivision (32nd TFS) baserad på den holländska flygbasen *Soes-*

terberg ("Camp New Amsterdam") ingår i 17th Air Force men är operativt helt integrerad i det holländska luftförsvaret. Denna jaktdivision, som tidigare var utrustad med F-4 'Phantom', är nu helt ombeväpnad till den senaste versionen av F-15 'Eagle' (F-15 C/D). Ombeväpning från versionen F-15 A/B till den senaste versionen av F-15 genomförs i år även vid den tidigare nämnda jaktflottiljen **36th TFW** på *Bitburg* i Västtyskland. Denna var 1977 den första amerikanska flygflottilj utanför hemlandet att ombeväpnas till flygplan F-15. Den har totalt 72 flygplan fördelade mellan de tre jaktdivisionerna 22nd, 23rd och 525th TFS med 24 flygplan vardera. Andrahandsuppgiften är attackinsats. Kapacitet finns troligen i denna uppgift för insats med taktiska kärnvapen.

En mycket hög tillgänglighetsgrad kan hållas med flygplan F-15. Jaktberedskap med fyrgrupp upprätthålls ständigt på *Bitburg*. Vid en tillämpningsövning, där hela flottiljen 36th TFW deltog, kunde under mindre än ett dygn och i dåligt väder 322 jaktföretag

• Spaningsflygplanen SR-71 + U-2R finns i vårt närområde.

• Fortfarande utgör F-4D/E/G 'Phantom' den numerära ryggraden.





• Signalspaningsflygplanet RC-135V över Östersjön.



• Arméunderstödshelikoptern AH-1S 'Cobra'.

insätts. I genomsnitt utfördes 14,6 jaktstarter per timme. Under dagar förutsätts varje dygn fem–sex jaktstarter per förare och flygplan kunna ske; under mörker fyra.

Ersättningen av F-15 A/B med C/D-versionen innebär längre aktionstid/aktionsradie pga större utrymme för inre bränsle och ökad jaktkapacitet pga modifieringar i siktesystemet samt fler vapenalternativ/mer last. Det senare pga att flygplanet kan medföra särskilt utformade kroppsmonterade kapslar, sk FAST Pack pallets (FAST = Fuel and Sensor Tactical). I kapslarna kan inrymmas antingen uteslutande bränsle (ca 5.000 l) eller blandlast av bränsle och olika slags sensorer eller vapen. F-15C är ensitsig och F-15D tvåsitsig.

Jaktradarn i F-15 har en spaningsräckvidd på drygt 100 km och ger föraren möjlighet att anfalla mål såväl på högsta höjd som ned till "trädkapshöjd". Radarn arbetar med både hög och medelhög pulsrepetitionsfrekvens. Den höga frekvensen lämpar sig bäst för upptäckt av mål på långt avstånd vid framifrånfall, medan den medelhöga frekvensen är mest lämplig vid

bakifrånfall och mot mål som manövrerar på låg höjd.

● Spaningsflottiljen **26th TRW** (=Tactical Reconnaissance Wing) med basering *Zweibrücken* har numera endast en spaningsdivision, **38th TRS**, utrustad med ca 20 flygplan av typ RF-4C 'Phantom'. En tidigare spaningsdivision vid *Zweibrücken*, **17th TRS**, lades ned vid årsskiftet 1978/79.

Flygplan F-4 'Phantom' har sedan många år utgjort ett dominerande inslag i flygplanbeståndet inom de amerikanska flygstridskrafterna. USAFE är inget undantag i det fallet. De tre attackflottiljerna, **50th TFW** på flygbasen *Hahn* med 72 flygplan F-4 fördelade på tre attackdivisioner (10th, 313th och 496th TFS), **86th TFW** på flygbasen *Ramstein* med två attackdivisioner (512th och 526th TFS), vardera med 24 attackflygplan, samt **52nd TFW** på basen *Spangdahlem* med tre divisioner (23rd, 81st och 480th TFS) är sålunda samtliga försedda med flygplan F-4; sex divisioner med E-versionen och de övriga två med D- resp G-versionen. Av de två sistnämnda divisionerna som ingår i 52nd TFW, kommer 23rd TFS med D-

versionen att ombeväpnas till F-4E, när 50th TFW på *Hahn* som första Europa-baserade amerikanska flottilj börjar tillföras flygplan F-16 'Fighting Falcon' i januari 1982 – medan 81st TFS, som var helt ombeväpnad till F-4G sommaren 1980, är avsedd för telekrigföringsuppgifter, "Wild-Weasel"-insatser mot luftvärnsradar, t ex i spetsen för "strike forces". Ombeväpnningen till F-16 vid 50th TFW kommer att innebära en ändrad huvuduppgift för flottiljen – man måste skola om från attack till jakt.

● ● Ett förband med specialuppgifter utgör **601st Tactical Control Wing (TCW)** på basen *Sembach*. Flottiljen har två divisioner med flygplantypen OV-10A 'Bronco' och en helikopterdivision med typen CH-53C 'Stallion'. OV-10A-divisionerna (20th och 704th Tactical Air Support Squadrons/ = TASS) med vardera ca 20 flygplan är avsedda för flygburen samverksledning vid närunderstöd åt markstridskrafterna, "Forward Air Controllers" (= FAC). OV-10A används också för eskort av helikoptrar, sambandsflygningar och målmarkering. Helikopterdivisionen, (601st TASS) med ca sex CH-53C an-

vänds för underhållstransporter till och från markradarstationer samt vid behov för helikoptertransport av rörliga radarstationer. Utöver de tre flygplan- och helikopterdivisionerna har 601st TCW en stor personalstyrka enbart för service och underhåll av det omfattande nätet av markradarstationer. Detta gör denna flottilj till en av de största vad personalstyrkan beträffar.

Inom 17th Air Force finns ytterligare ett flygförband med specialuppgifter, nämligen **7th Special Operations Squadron ("SOS")** med flygplan av typ MC-130E 'Hercules'. Dessa flygplan avses utnyttjas som flygburna ledningscentraler ("Airborne Battlefield Command Control Centres" = ABCCC). De kan antas gå ur tjänst, när AWACS-typen E-3A 'Sentry' tillförs operativa förband.

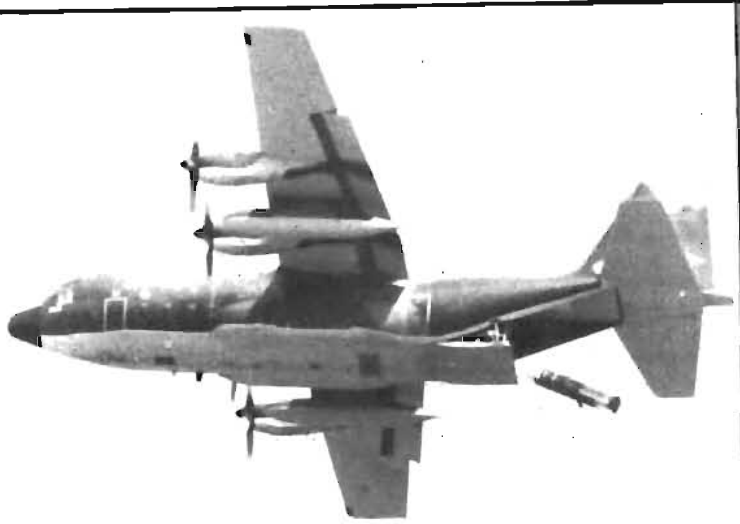
USAFE flygtransportbehov tillgodoses främst genom de transportflygförband som USAF Military Airlift Command (MAC) ställer till förfogande. Den operativa ledningen utövas av USAFE:s ledningsstab vid *Ramstein* i Västtyskland. Samtliga transportflygförband, som står till USAFE förfogande, ingår i **322nd Airlift Division**.



• Sikorsky CH-53 utför bl a underhållstransporter.



• Fyra C-9A 'Nightingale' utför längre sjuktransporter.



• Tv: C-130 'Hercules' avses även nyttjas för minfällning. – Ovan: Stridsledningsflygplanet (AWACS) E-3A 'Sentry' för NATO.

● ● Den dominerande transportflygplantypen är C-130E 'Hercules'. Cirka 20 flygplan av denna typ tillhör **37th Tactical Airlift Squadron (TAS)**, som är permanent baserad i Europa på flygbasen *Rhein-Main* (Västtyskland). Ytterligare ca 20 C-130E/H står till USAFE förfogande och ingår som **313th Tactical Airlift Group (TAG)** i 322nd Airlift Division. Dessa flygplan utnyttjar den brittiska flygbasen *Mildenhall* för tillfälliga baseringar i Europa (i regel upp till två månaders längd). Ordinarie baser är i hemlandet.

Fleralet av övriga transportflygplantyper är avsedda för olika slag av VIP-transporter och sambandsflygningar. I **58th Military Airlift Squadron (MAS)** på basen *Ramstein* finns 16 transportflygplan av olika typer för detta ändamål (en VC-135B, fem VC-140B 'Jetstar', sju CT-39A 'Sabreliner' och tre C-12A 'Super King Air').

7111th Operations Squadron (OS) har endast ett transportflygplan av typ C-9A. – Fyra C-9A 'Nightingale', särskilt utrustade för sjuktransporter, tillhör **55th Aeromedical Airlift Squadron (AAS)**. (Divisionens sjuktransportflygplan utnyttjades

bl a vid hemtransporten av den amerikanska personal som kvarhölls i Teheran/IRAN som gisslan under ett dramatiskt år efter shahens fall.)

De två sistnämnda divisionerna jämte 37th TAS bildar tillsammans en transportflygflottilj **435th Tactical Airlift Wing (TAW)** med basering på *Rhein-Main*.

● ● I krig ingår samtliga förband tillhörande 17th Air Force i NATO:s "4th Allied Tactical Air Force" (4. ATAF) med bibehållen basering i sydvästra delen av Västtyskland. I krig sker en förstärkning av USAFE med bl a den i fredstid USA-baserade **4th TFW** (på flygbasen *Seymour-Johnson*) med tre divisioner (334th, 335th och 336th TFS), vilka samtliga är utrustade med F-4E 'Phantom'. Baseringen i Europa och ombaseringen övas vanligen en gång årligen vid NATO:s tillämpningsövning "Crested Cap".

USAFE:s personalstyrka uppgår till ca 67.000 män och kvinnor, samtliga fast anställda. Fleralet förband i USAFE ingår i krig i NATO:s 4th Allied Tactical Air Force med basering i Storbritannien och södra halvan av Västtyskland.



• Ovan: OV-10 'Bronco' samverkansleder närunderstöd åt marktrupperna.

Ett omfattande arbete pågår f n inom bl a USAFE med standardisering av vapentyper, basmateriel m m för att möjliggöra betjäning av NATO:s olika flygplantyper på alla NATO-baser i krig. Dessutom planeras upplagring av såväl vapen, drivmedel etc som basmateriel för att säkerställa underhållsbehovet i krig.

● En viktig åtgärd för att hålla flygplanbeståndet intakt i ett krigs inledningsskede har vidtagits både inom WP och NATO, nämligen anläggning av motståndskraftiga flygplanvärn. För USAFE:s del innebär detta att totalt över 650 flygplanvärn anlagts på baserna i Europa. Inom NATO:s centraisektor har härigenom åstadkommits värn för samtliga O- och T-baserade stridsflygplan.

H-G Arnstorp (FSInfo sackred)



Nedan: USA:s försvarsminister Caspar Weinberg gästade FV 17 okt.

• Nedan: C-5 'Galaxy' och C-141 'Starlifter'



• Flygplanvärn på USAFE-bas



1981



Schweiziska robotproven i Sverige en typ av verksamhet som våra statsmakter ger ökat stöd



De schweiziska gästerna med värdfolk.

Under tre vårmånader har robotförsöksplatsen i Norrland, RFN i Vidsel varit hemmabas för enheter ur schweiziska flygvapnet, vilka genomfört en omfattande provverksamhet. Man har genomfört provskjutningar med jaktrobot samt akanskjutning mot mark och luftmål.

Schweiz har i försvarspolitiskt hänseende många likheter med Sverige. Man är ett alliansfritt land med strävan att bibehålla neutralitet i krig och försvaret uppbyggt kring allmän värnplikt. – Ett av problemen för det tätbefolkade alplandet är att hitta övningsutrymme för dess flygvapen och då främst skjutområden. Sådana kan det glesbefolkade Sverige erbjuda. Därför har man valt Sverige som samarbetspartner.

Det är inte första gången schweiziska flygvapnet befinner sig i Sverige. Tidigare tillfällen har varit dels en period med luftmålsskjutning över Östersjön under tidigt 60-tal och dels en

robotprovperiod på RFN/Vidsel hösten 1977.

Schweiz har naturligtvis även möjlighet att utnyttja andra provplatser, främst amerikanska. Att man valt att återkomma till RFN får ses som ett gott be-tyg för Sverige och RFN. De svenska resurserna motsvarar kraven och har därför blivit uppskattade.

Den schweiziska provgruppen bestod av drygt 50 man – provledare, teknisk personal och piloter. Man har för provverksamheten utnyttjat fyra flygplan (två Mirage 3S + två F-5E "Tiger 2") med piloter både ur AMF (Abteilung der Militärflugplätze; ungefär = vårt FV) och GRD (Gruppe

für Rüstungsdienste; ungefär = vårt FMV-F:T).

Den markutrustning som erfordrades flögs till Vidsel med svenska TP 84 "Hercules".

Ombaseringen från Schweiz skedde i slutet av mars i två steg – till Ronneby och därifrån direkt till ett vintrigt Norrland och RFN.

• • Redan under första veckan genomfördes de första robotskotten och sedan följde i jämn takt resterande prov fram till mitten av juni, då de schweiziska gästerna återvände hem.

RFN kunde bjuda på från provsynpunkt ypperligt väder under större delen av provperioden. Enda problemet blev de prov som skulle genomföras under skymning och mörker, där man fick föra en ojämn kamp mot klockan. Exempelvis genomfördes det sista "skymningsskottet" i mitten av maj, då solen låg under horisonten på den aktuella höjden mellan kl 00.15 och 00.45.

Provperioden har medfört

många sena kvällar och tidiga morgnar för RFN:s personal, en prövning som dock genomlidits med gott humör. Det är säkert svårt att i dag hitta en arbetsplats där personalen är beredd ställa upp så hundraprocentigt för uppgiften som man gjort på RFN under proveperioden.

Resultatet har också blivit en nöjd kund, som till alla delar fått ut vad man väntat sig av proven.

• • En sådan här vapenutprovning, som den Schweiz nu genomfört i Sverige, ger naturligt nog även bonuseffekter för oss. Viss del av utprovningen kan direkt överföras till erfarenheter för oss, genom att vi har samma typ av robotsystem.

Man är från Schweiz sida intresserade av ett fortsatt samarbete med svenska flygvapnet. Förutom ren provverksamhet diskuteras även en regelbundet återkommande utbildning i skjutning mot luftmål i Sverige. ■

Major K. Nordström/RFN

F-5E "Tiger 2" före rb-prov.



Pålastning av jakt-rb till Mirage 3.





Medel från denna verksamhet skall enligt regeringsbeslut tillföras anslaget "Flygvapentörband": Forskning & utveckling.

Summering + resultat

Som huvudsakligt mål vid robotskjutningarna har använts målroboten RB 06 (tidigare beskriven i FV-Nytt 4/77.) Sedan detta mål introducerades på RFN 1977 (lagom till föregående stora Schweiz-kampanj) har totalt genomförts 114 RB 06-presentationer, varvid sju mål har förlorats pga olika tekniska fel. Inom ramen för denna förlustfaktor (1/16,3) finns variationer: 1977:1/20; 1979/80: 1/10 och sedan hösten 1980: 1/37.

Målsystemet har underhand utvidgats, modifierats och förbättrats. Målrobotnskjutningar är sällsynta, då man merendels använder släpplåda efter RB 06. Dessutom har även GRD/AMF anammat Flygvapnets metod att satsa på flera robotskott under en och samma målpresentation. Av primärt inköpta 25 mål återstår i dag 14.

Det bör poängteras, att skjutfallen varit ytterst komplexa och i många fall på enveleppens utkanter för såväl robot- som målsystem. Förutom sedvanlig inmätning av såväl flygplan som robotar och mål med radar, teodolit- och målbundet MDI- (Miss Distance Indicating) system har robotarna varit försedda med telemetrisändare. Det totala informationsflödet från varje prov är sålunda avsevärt och ger en ganska fullständig dokumentering av vapensystemen ifråga. – Dessa resultat och allmänna erfarenheter ger ytterst intressanta spinoff-effekter till motsvarande svenska vapensystem.

● ● På basis av hittills gjorda utvärderingar har ett flertal robotskjutfall eftersimulerats. En god överensstämmelse i banddata mellan modeller och verklighet har härvid verifierats. Vidare har kunden erhållit god verifiering av de olika robotsystemens integration i resp flygplantyper.

För uppföljning av denna omfattande kampanj kvarstår fortfarande ett visst utvärderings- och rapporteringsarbete såväl i Sverige som i Schweiz:

- ▶ FC fullföljer det omfattande teodolit-utvärderingsarbetet.
- ▶ Jämförande MDI-utvärdering (CADSS, RR, EOTS, TM) dels för att verifiera zonerör-, målsökar- och övriga robotfunktioner och dels för att verifiera mätsystemens överensstämmelse.
- ▶ MDI/BT 23/AKAN 20 och 30 mm.
- ▶ Specialist-utredningar betr RR- och IR-målsökare, zonerör, RR-, IR- och optiska augementerings ävensom speciella ECM-utredningar etc.
- ▶ Ytterligare en Herculestransport till Schweiz med robotar och bärgade robotapparater.
- ▶ Avrapportering till Flygstaben och FMV-F:s vapenavdelning.

▶ Uppföljningsmöte Sverige-Schweiz i oktober 1981.

Chefen för GRD, C Grossenbacher, har i brev framfört sitt tack för gott samarbete och gott provutbyte. I brevet bekräftas också att FMV (m II) – i enlighet med Cooperation Convention 2,5 – kommer att delges samtliga provresultat och slutledning- ar i vilka denna kampanj resulterat.

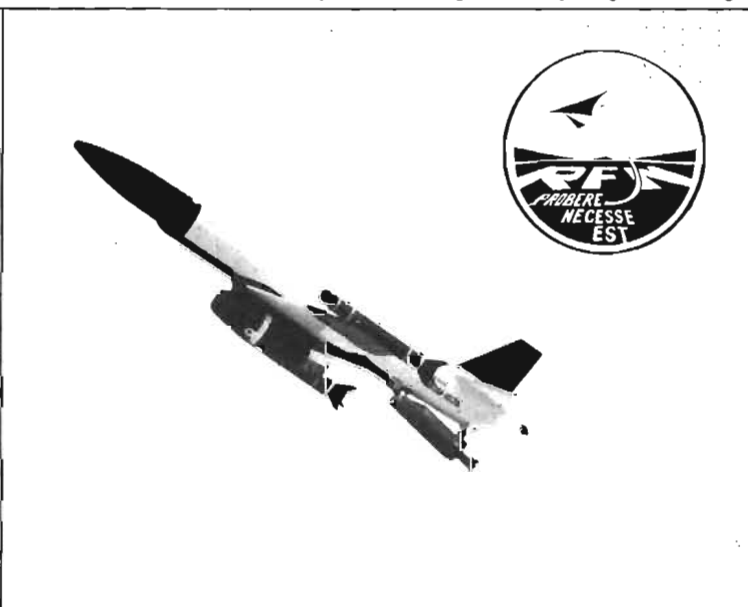
● ● Generellt kan påpekas att denna typ verksamhet erhållit ökat stöd från statsmakternas sida. Riksdagen har 1981-06-10 antagit Regeringens förslag i proposition 1980/81:171, att export av tjänster från statliga myndigheter och verk skall främjas. – En skrivelse i dessa frågor från Sveriges Exportråd till FMV (1981-07-06: C P A40:60/81) är f n på remiss inom Försvarets Materielverk. ■

O Adelsonh. FMV

Mirage 3 efter lyckat rb-prov.



Målroboten RB 06 avflyras. – Devisslogan: "Provskjutning är nödvändigt".



Tjänstehundar i Flygvapnet



☆☆ Mången läsare kanske frågar sig: Vad har hundar med Flygvapnet att göra? På detta kan man svara enkelt – *en hel del*, faktiskt! Det är nämligen så, att Flygvapnet såväl i sin freds- som krigsorganisation har ett stort behov av specialutbildade hundar för bevaknings- och ordningstjänst. ☆ Enklast är att beskriva hundorganisationen i freds- respektive krigsförhållanden. ☆ ☆ ☆

Fredsförbanden. – I Flygvapnet finns normalt på varje flottilj ca 15–20 stamhundar uppdelade på 10–12 vakthundar och 5–6 skyddshundar. Hundarna finns uppstallade i hundgårdar, som är konstruerade för att uppfylla säkerhetskraven vad avser vakthundarna. En civil specialutbildad hundgårdsförman samt 6–10 värnpliktiga hundförare sköter den rutinmässiga tjänsten.

Vakthunden – som är en skarpgjord bevakningshund – används för att bevaka flygplanhangarer och andra viktiga anläggningar. Denna hund köps in färdigutbildad från Statens Hundskola. Vakthunden sköts av värnpliktiga hundförare och kommer inte i kontakt med andra människor. Då hunden är utbildad så att den angriper varje främmande person som närmar sig hundens "arbetsplats", krävs det

stora säkerhetsåtgärder för att hindra olyckor. – När hunden larmar med skallgivning i exempelvis en hangar, hörs detta via en skallförstärkare till en vakthavande flottiljpolis. Denne kan sedan med hundförare och vaktpersonal rycka ut för att kontrollera anledningen till att hunden larmar.

Skyddshunden arbetar tillsammans med flottiljpolis. Denna person har också fått specialutbildning för sin uppgift. Skyddshunden fungerar i stort sett som polisens tjänstehund, dvs den skall kunna försvara sig själv och sin förare. Hunden kan dessutom spärra upp eventuella misstänkta som avvikit från platsen. Vidare använder man denna typ av hund enbart som bevakningshund vid "vanliga" övningar i fredstid.

Ovan: Flottiljpolis med bevakningshund under patrullering.

Nedan: Bevakningspatrull med hund under tjänst på krigsbas.

Foto: Rune Hedgren



Krigsförbanden. – I krig sprids flygflottiljernas resurser ut på ett stort antal flygbaser över hela Sverige. Här kommer verkligen hunden till sin rätt, då krigsförbanden är grupperade över en stor yta. På dessa krigsbaser delas hela området in i mindre bitar och varje bit skall bevakas och skyddas dygnet runt. För att minska personalinsatsen och öka bevakningens effektivitet använder man bevakningshundar tillsammans med särskilt hundutbildade vaktsoldater.

Dessa bevakningshundar kan genom sin överlägsna hörsel och luftförmåga upptäcka eventuella sabotörer eller angripare på stora avstånd. Många av de hundar som används vid dessa förband är inmönstrade sk B-kontrakterade hundar. En stor del av de B-kontrakterade hundarna har ut-

bildats av hundägare som är aktiva inom den frivilliga försvarsorganisation som går under namnet Svenska Brukshundklubben (SBK).

Kraven på en bevakningshund i fält är stora. De skall:

- kunna vara i tjänst vid olika tider på dygnet,
- kunna arbeta tillsammans med 2-3 olika förare,
- tåla störningar från startande och landande flygplan utan att släppa bevakningsuppgiften,
- tåla regn, vind och kyla under längre tid.

Bevakningsuppgiften kan lösas från stationära bevakningsplatser, men hundarna skall även kunna användas under rörlig bevakningstjänst. Vaktsoldaterna skall dessutom kunna utnyttja hunden för att spåra upp försvunna eller flyende personer.

För Flygvapnets vaktsoldater är det en stor trygghet att under nattens mörkaste timmar ha förmånen att få en duktig hund som hjälper till att bevaka ofta oersättliga flygplan eller annan värdefull materiel. Flygvapnet har ingen som helst möjlighet att fylla upp sitt behov av hundar i krig genom att i fredstid köpa och hålla den mängd stamhundar som skulle krävas. Enda möjligheten - ekonomiskt - att lösa detta är att ha B-kontrakterade hundar som kan ställas till förfogande när det behövs.

Svenska Brukshundklubben är den frivilligorganisation som i fredstid skall utbilda lämpliga hundar, vilka i krig kan sättas in för att öka bevakningens effektivitet. I fredstid löser SBK detta genom att i hela landet anordna prov för avläggande av tjänstehundcertifikat 1. Detta är ett certifikat som tilldelas godkänd bevakningshund. De hundar som med avseende på ålder, hårlag och storlek anses lämpliga blir om ägaren så vill B-kontrakterade genom Försvarets Materielverk. Hunden kommer inte att kallas in under fredstid, endast vid allmän mobilisering eller krig.

Dessa kontrakterade hundar blir skattebefriade. Dessutom får hundens ägare en utbildningspremie. Denna premie utbetalas för att ytterligare stimulera till att utbilda sin hund för detta ändamål.

Alla vi som i krig skall lösa bevakningsuppgifter m m är tacksamma för att om möjligt ännu fler väl utbildade bevakningshundar kan ställas till vårt förfogande. Det är viktigt att våra frivilligorganisationers resurser på detta sätt kan utnyttjas för att skydda viktig och dyrbar materiel. ■

Kapten Roland Sjösten, F17

Inför 20-årsjubileet 1982:

Slå ett slag för FVRF!

Inför Flygvapenföreningarnas riksförbund:s (FVRF) 20-årsjubileum säger OLLE KARLEBY - 'gammal' statssekreterare och generaldirektör i försvaret - förbundsordförande i FVRF sedan förbundets bildande:

- FVRF har under sina 20 år haft en fantastisk utveckling. Antalet medlemmar är nu uppe i ca 9 000, mångdubbelt fler än när vi började 1962. Vi är Flygvapnets frivilliga befälsutbildningsförbund. Vår uppgift är att vidareutbilda Flygvapnets värnpliktiga för sina krigsuppgifter. Vi har också en omfattande ungdomsutbildning.

- I ett läge där statsmakerna av ekonomiska skäl tvingas skära ned försvarets fredsförorganisation är det än viktigare att satsa rejäla resurser på den frivilliga befälsutbildningen och därmed hjälpa till att slå vakt om krigsorganisationens effektivitet.

- Världsläget är tyvärr sådant - in på våra knutar - att vi sannerligen måste upprätthålla ett starkt försvar och förhindra att försvarsmotståndarna får gehör för sina krav på en svensk nedrustning. I den värld vi lever är en svensk nedrustning en orimlighet - en oförsvärlig dumhet - och uttryck för önsketän-

kande helt utan förankring i verkligheten:

- I dag är det kärva tider ifråga om försvarsanslagen, liksom i statsbudgeten i övrigt. Vi tvingas att hålla igen på vår utbildningsverksamhet. Förbundet har - utöver sitt bidrag av statliga medel - blygsamma egna medel. Inför 20-årsjubileet vill vi slå ett slag för FVRF och stärka vårt förbunds egna rörelsemedel.

- Som en manifestation inför 20-årsjubileet vid riksförbundsstämman i januari 1982 vill vi göra en jubileumsinsamling. Detta beslöts vid FVRF:s styrelsesammanträde i Falsterbo på FBU-kursgården 21-23 augusti.

- Insamlingen startade omedelbart genom att förbundsstyrelsens ledamöter och andra närvarande satsade var sin tia. Om var och en av förbundets medlemmar ger en tia, får vi 90 000 kr i förbundets egen kassa! Det blir ett starkt stöd för förbundets verksamhet i fortsättningen.

- Vi vill nu uppmana alla FVRF-medlemmar och alla andra inom och utom Flygvapnet som vill stödja den frivilliga befälsutbildningsrörelsen inom Flygvapnet att skänka en slant till vår jubileumsinsamling. Gör det!

**SLÅ VAKT OM FVRF!
SLÅ VAKT OM FLYGVAPNET!
SLÅ VAKT OM FÖRSVARET!
SLÅ VAKT OM SVERIGE!**

Bidrag till FVRF:s jubileumsinsamling sänds till:
Flygvapenföreningarnas Riksförbund,
Fack 10, 104 50 Stockholm.
Postgironummer 658500-4
Skriv "Jubileumsinsamlingen" på talongen.



Silverkameran 1981

För tredje gången genomfördes C E1:s spaningsflygtävling "Silverkameran" vid 4:de div F5/Ljungbyhed. Tävligen var samtidigt C E1:s utbildningskontroll av spaningsutbildningen vid 4:e div. - Tävligen omfattade såväl mark- som flygmoment och avgjordes i slutet av juni.

I flygmomentet ingick tidtabellnavigering och ögonsparning. Ögonsparningen gav bra resul-

tat, medan däremot tidtabellnavigeringen inte blev tillfyllest. Detta påpekades också vid prisutdelningen av C E1:s representant, major Bengt Löwerot.

Segrare i årets tävling blev fänrik R Dunér, som därmed erhöi den tredje in-teckningen i silverkameran. Som tvåa resp trea placerade sig fänrikarna A Öhrman och P-A Svanström. ■

Kapten Kjell Koserius, E1

Ungdomlig goodwill

Internationella flygungdomsutbytet genomfördes i år under tre jultidveckor. Ett 30-tal ungdomar – flickor och pojkar – uttagna ur FVRF, Flygungdomarna samt Lottakåren representerade Sverige/Flygvapnet i USA, Canada, Israel, Storbritannien samt Egypten. Sverige besöktes under motsvarande tid av utländska ungdomar och ledare från ovanstående länder.

Syftet med utbytet (som existerat i närmare 30 år) är att skapa såväl förståelse mellan all världens flygintresserade ungdomar som PR och Goodwill för sitt land och den organisation som representerar. Ett tjugotal länder deltar i utbytet.

De svenska ungdomarna startade på F18 med fem dagars förberedelser i form av språkstudier, information om besöksländerna samt en del praktiska övningar (t ex hur man uppträder i FV-uniform).

●● Sverige ställde upp med åtta grabbar och fyra flickor samt ledarna Margaretha Emilsen (Svenska Lottakåren) och kapten Anders Linnér (F7).

Efter förberedelseveckan åkte svenskgruppen med en TP 84 'Hercules' till Frankfurt, som är IACE:s uppsamlingscentral. Den amerikanska flygbasen Rhein-Mein står för värdskapet under ett hektiskt dygn, där närmare 200 ungdomar från hela världen skall via flyg slussas ut till resp värdland.

Tillsammans med ett hundra-

tal andra deltagare avreste svenskgruppen med en chartrad DC-8 över Atlanten – 10 tim med en febril byteshandel av dekaler, tröjor, nålar och andra souvenirer.

Vi mottogs i Washington av representanter ur CAP (Civil Air Patrol), en organisation sponsrad och hårt knuten till US Air Force. CAP:s uppgifter motsvarar de hos Svenska flygkåren.

Under tre dagar besöktes alla sevärdheter i huvudstaden – såsom Washington Memorial, FBI, Capitolium, Vita Huset samt det kolossala Air & Space Museum.

Sedan var det dags att spridas. Svenska gruppen skulle i år besöka Texas, delta efter speciella önskemål från CAP:s lokalgrupp i Texas – med Colonel Jackie Floyd som projektöfficer.

●● Vi möttes i Houston (förutom av våra värdfamiljer) av 40° värme samt en nästan outtömd luftfuktighet. – Vi fick träffa borgmästaren. Vi blev här, liksom i resten av städerna vi besökte, hedersmedborgare och goodwill-ambassadörer. Bland sevärdheterna var Battleship of Texas, San Jacinto Monument, Astrodome (en av USA:s största inomhusarenor med 60 000 sittplatser), Astro-world nöjespark m m, m m.

Tidigt i gryningen efter fyra dagar i Houston tog vi bussen till San Antonio, Texas sydligaste stad vid gränsen till Mexico. Under tre dagar besöktes ett flertal flygbaser, Fortet Alamo (med anor från Davy Crocket), de sjunkna trädgårdarna samt Tower of Texas (från vilket man i god sikt kunde se in i Mexico).



Sedan 1954 har flygpojsutbyte skett mellan Sverige och USA, England och Canada. Svenska flyglottor började delta i utbytet 1976 – då med USA. I årets IACE (International Air Cadet Exchange) reste dessutom tre flyglottor till Israel. ● 25 flygpojkar och -flickor anlände den 22 juli till F5 tillsammans med sina ledare (se bilden). Förutom redan tidigare nämnda länder deltog en egyptier och tre israeler i årets utbyte. De hann alla få se en hel del av Sverige – bl a Gotland, Trollhätte-fallen, Storlie-fjällen samt Stockholm. ● Den 5 augusti reste man åter till Frankfurt am Main i V-Tyskland för vidaretransport till resp hemländer. ● Foto: Vpl R Kapos/F5.

Så bar det vidare till Austin, Texas huvudstad. Efter att ha blivit hedersmedborgare fick vi bevista USAF:s huvudflygdag – med alla de flygplantyper vi tidigare bara sett på bild. Utan tvekan resans huvudattraktion.

När vi kom tillbaka till Houston blev vi fördröjda en hel dag pga den amerikanska flygledarstrejken. Med mycket möda lyckades vi dock till slut ta oss tillbaka till Washington, där DC-8:an väntade för vidaretransport till gamla Europa.

●● Det var ett verkligt nöje att få leda en grupp med så "otroligt" fina svenska ungdomar och i ett så fångslande land som USA. Den svenska gruppen blev verkligen populär bland alla vi mötte under resebesöket. Många amerikanska hem pryds numera med dalahästar, svenskt glas, dekaler från FV m m. Kontakter har knutits för hela livet. – Utbytesresans ändamål måste anses med råge vara uppnått! ■

Anders Linnér

F20 besöker Spanien ffg

Flygvapnets Krigsskola valde i år för sin årliga utlandsflygning att för första gången besöka Spanien. Resekontingenten bestod av 25 elever ur regoffkurs 1979-81 samt lärare och personal ur F20/F16. Resan genomfördes medio maj och företogs med sju SK 60E (Saab 105) och en TP 84 (Hercules). Färdvägen gick från Uppsala via Ljungbyhed – Hopssten (Västtyskland) – Dijon (Frankrike) – Istres (Fr) – Reus (Spanien) – Madrid (Sp) – San Javier (Sp) till Albacete (Sp). (Återresan samma färdväg i omvänd ordning.) Vädret var med någon enstaka dags undantag CAVOK (= vackert).

I Frankrike och Västtyskland fick vi tillfälle att studera Mirage 3 resp F-4F 'Phantom'. I Spanien (huvudmålet för vår resa) besöktes officersskolan i San Javier (motsvarighet till vårt F5/F18 och F20), flygbasen Albacete (Mirage F1) och huvudstaden Madrid.

Intrycken från besöken på skolor/förband ur spanska flygvapnet var mycket gott. All värdpersonal visade en öppenhet och vänlighet som vida översteg våra förväntningar. Spanien-resan kom därför att bli mycket givande och intressant.

Vid vårt besök på San Javier stod en fotbollsmatch mellan resp skolans elever på programmet. Motståndarna visade sig till vissa delar bestå av f d profvsju-

FV:s nya sopmaskiner

Försvarets Materielverk (FMV) har för Flygvapnets räkning köpt nya sopmaskiner till flottiljerna. De 35 aggregaten typ Epoke FMH 25 har levererats av Ströman AB i Kungälv och skall användas att vid all otjänlig väderlek hålla bansystemen rena och torra.

Valet har gjorts med tanke på

nionspelare från Barcelona och Madrid. Att matchen spelades i 30°C värme gynnade inte heller oss nordbor och vi fick se oss slagna med stora siffror. Men något skulle väl de svenske bjuda på . . . ■

Major Kjell Nilsson, F20

att inga speciallösningar har behövts. Aggregaten är rena standardmaskiner för montering på hjullastare. De är standardutrustade med svängbart stödhjul för lastarens lyftarmar – en nödvändig detalj när det gäller midjestyrdastare för att ta upp armarnas egenvikt. Den 2,5 m breda nylonborsten drivs av en hydraulmotor som ansluts till lastarens eget hydraulsystem. Hydrauliken reglerar också borstvalsens arbetsvinkel – upp till 30° åt vardera höger eller vänster.

De 35 maskinerna levererades till FV i månadsskiftet augusti-september och används med tre olika typer av hjullastare – Volvo BM 641, 4200 och 4300. ■

Sverige och FLYGVAPNET har begåvats med ytterligare en världsmästare. Individuell VM-etta blev i somras flygdirektören TOMAS KRAVE (F17/Kallinge). Det skedde i tävlingsformen motorflyg (med allmänflygplan). Dessutom deltog Krave i det segrande laget, en prestation han upprepade för fjärde gången i rad. Det är inte utan att man måste konstatera, att Flygvapnet inte bara håller världsklass materiellt utan även personellt. Det är klass och stil på Flygvapnets gossar, vare sig de internationellt tävlar i luften eller på marken. Något att lägga på minnet.



I det segrande svensk-VM-laget 1981 ingick:

Tomas Krave, flygdirektör, F17 (Världsmästare -77, -81.)

Arne Nylén, KSAS, I d 32-navigatör vid F6 (Världsmästare -79.)

Jan-Olof Friskman, styrman SAS, I d FV-kapten vid F21 (Världsmästare -75.)

Lagledare: Bernt Thenör, meteorolog assistent, Karlstad (kort sejour i FV).

Resultat – individuellt:

1) Krave/Sverige	75,50 p
2) Lenartowicz/Polen	93,85
3) Popiolek/Polen	107,40
4) Luckerkbauer/Österrike	107,50
5) Nylén/Sverige	107,85
6) Haesslein/V-Tyskland	113,60
12) Friskman/Sverige	135,40

Resultat – lag:

1) Sverige	183,35 p
2) Polen	201,25
3) Österrike	230,50
4) Väst-Tyskland	241,65
5) Schweiz	291,45
6) Finland	300,00

den ena skall ske över ett å två meter högt hinder (snöre) 50 m före noll-linjen.

Allt tävlingsmaterial erhålls en timme före starttiden. Under denna timme skall färdplanering och kartpreparering utföras samt annan erforderlig förberedelse för start. Under navigeringsflygningen utförs både navigations- och specialmoment. Landningsmomentet utförs separat.

Tävlingsutövandet sker inom Sverige i Flygsportförbundets (FSF) regi. FSF är ett specialförbund inom riksidrottsförbundet (RF). – Internationella tävlingar går i FAI:s regi.

Tomas Krave vann årets VM – liksom 1977 – på sin jämnhet. Han fick delmomentserien 1:a, 9:a, 4:a, 4:a. 'Argaste' kon-

kurrenten, polacken Lenartowicz, fick serien 4:a, 8:a, 1:a, 12:a. – Det var för övrigt ytterst nära att Sveriges Nylén knipit bronspengen. Bara 0,45 straffpoäng skilde 3:an och 5:an åt. Sista delmomentet (landningen) fällde utslaget. – Avsikten med tävlingsformen MOTORFLYG är att öka flygsäkerheten och har nordiskt ursprung. Men i dag tävlar man i motorflyg nästan i hela världen.

I VM 1981 i England ställde 54 tävlande (13 utom) från 14 nationer upp. Utöver europeiska länder ställde bl a USA, Irak upp. (I tidigare VM har bl a Japan, Australien, Kanada tagit del.) – I årets VM var polackerna de "farligaste" konkurrenterna. De flög det polskbyggda flygplanet "Wilga".

Lokal- & central-Red. F17/FS



Civile VM-guldmedaljören, TOMAS KRAVE, i sin militära hem-35-miljö på Kallinge.

Foto: Rune Hedgren.



VM i motorflyg har arrangerats fyra gånger:

- 1975 Gävle, Sverige
- 1977 Wels, Österrike
- 1979 Montreal, Kanada
- 1981 Nottingham, England

Tävlingsformen **MOTORFLYG** består av fyra moment:

- **Färdplanering:** – Uträkning av korrekt driftfärdplan för tävlingen m h t aktuell vind och flygplanets fart. Felaktigheter i tider och kursvinklar pricksbelastas.
- **Navigeringsmoment:** – Genomförande av en tidtabell-navigering med 5–6 tids- och passagekontroller utefter banan. Flygtid ~ 1,5 tim. Antal sekunder fel i förhållande till idealtiden pricksbelastas. Ej passerade brytpunkter medför pricksbelastning.
- **Specialmoment:** – Identifiering av dukmärken (3 x 1,5 m) utlagda i terrängen utefter färdlinjen samt utmärkning av läget på flygkartan. – Identifiering av fotografier tagna utefter färdlinjen som utmärkning av läget på flygkartan. Antal millimeter, fel inprickat läge på flygkartan pricksbelastas.
- **Landningsmoment:** – Fyra landningar där avståndet från flygplanets sättningspunkt till en markerad noll-linje mäts i meter. Antalet meter pricksbelastas. – Två av landningarna är av typen bedömningslandningar och de övriga två är s k motorlandningar, varav

Nyttillkomna ITV-program för FV-personal

FV 80-150	<i>Kavalkad 80.</i> Programtid 25 min. Sony U-matic kassett i färg.
FV 80-160	<i>Flygsäkerhetsanalys 79/80.</i> Programtid 27 min. Sony U-matic kassett i färg.
FV 80-164	<i>Robot 75</i> Programtid 11 min. Sony U-matic kassett i färg.
FV 80-173	<i>En svensk väg.</i> Programtid 17 min. (Finns nu även med engelsk och fransk text.) Sony U-matic kassett i färg.

FV 81-177	<i>Friska tänder.</i> Programtid 8 min. Sony U-matic kassett i färg.
FV 81-185	<i>Identifiering av flygplan – fartyg 1981.</i> Programtid 16 min. Sony U-matic kassett i färg.
FV 81-178	<i>Fpl 37:s struktur/del 1–5.</i> Total programtid 83 min, (= 10–20 min/del). Sony 3/4" kassett i färg.

Se vidare upplysningar på löpsedeln "AV-nyheter" eller ring till FS/Utbplans nya arbetsplats i Bastionen, tel: 08-22 15 60 (vx).

Helge Sahlin



Flyglottor underrättelseutbildas

Efter några år av ambulerande tillvaro har underrättelseutbildningen för flyglottor återbördats till sin rätta miljö... den på Bråvalla. Årets utbildning ägde för första gången rum vid Flygvapnets Underrättelseskola vid F13. Nu visserligen i provisoriska lokaler men redan till nästa år är den nya byggnaden för underrättelseskolan klar. Då blir skolan ännu bättre skickad för sin uppgift inom underrättelseutbildningen.

Årets lottaskola pågick under två försommarveckor. Skolchef

var ordinarie chefen för Underskolan major W Jonsson, som till sin hjälp hade instruktörer både från FV och SLK.

Totalt omfattade skolan fem olika kurser och elevantalet uppgick till 32. Till grund för utbildningen låg den nya "BUF Friv". I denna anges utbildningsmål och hur den knappa utbildningstiden bäst skall utnyttjas. Tyngdpunkten ligger inom ämnena taktik, underrättelsetjänst och angrifparkunskap.

I ämnet taktik ingår undervisning även om Armén och Mari-

nen. Denna utbildning ägde rum i marin miljö på ön Märsgarn i Stockholms skärgård.

Lokaliseringen av utbildningen till F13 medgav möjligheter till studiebesök vid jakt- och spaningsdivision samt olika stridsledningsanläggningar. Detta är väsentligt för den kommande tjänsten vid olika staber.

Kursen avslutades med en tillämpningsövning under två dagar. Då omsattes teorin i praktik. – Utbildningen genomfördes med gott resultat och eleverna är väl skickade för sina krigsuppgifter. – Det gäller att inte glömma bort frivilligpersonalen. Den är en viktig och duktig resurs!

Kapten Kjell Koserius, E1

Ylva första kvinnan på driftvärnskurs →

Som första kvinna någonsin har **Ylva Berglin** deltagit i Flygvapnets allmänna driftvärnskurs. På Källviken i Strömstad har hon under en juni-vecka fått vara med på skolskjutning, strids-skjutning, träning och handgemäng m m. Precis samma program som hennes tjugo manliga kurskamrater fick genomgå.

Det finns förvisso fler kvinnor inom Flygvapnets driftvärn. Men detta är första gången någon av dem genomgår denna kurs. Allt har fungerat jättebra för Ylva Berglin, som genomfört exakt samma program som killarna. Hon har dessutom visat sig vara en mycket duktig skytt, fullt jäm-

förbar med övriga kursdeltagare.

Ylva Berglin arbetar vid F14 i Halmstad. Tre veckors kurs vid Hemvärnets Stridsskola hade hon redan genomgått, men på den kursen deltog enbart flickor. Ungefär ett år har hon varit med i driftvärnet. AK 4-an klarar hon galant, trots att hon aldrig hållit i ett sådant vapen före kursen. Skjutit skarpt hade hon visserligen gjort tidigare, men då har det varit fråga om pistolskjutning.

"Det är absolut inga problem för flickor att delta i driftvärnet, om det fungerar så bra som det gjort för mig här på Källviken, anser Ylva Berglin. ■

Björn Steinmarck, FS/M1





GFV med (fr v): Kurssettan Jan-Olof Olofsson, kursvänan Paul Nelson och kursstrea Stefan Fransson.

Flygvapnets sista — försvarets första

Chefen för flygvapnet, genlit Dick Stenberg, utnämnde i mitten av augusti den sista kullen plutons-officerare i Flygvapnet. Det var ett nytillskott på 14 överfurirer utbildade i stridslednings- och luftbevaknings-(stril-)tjänst. Examen, liksom större delen av utbildningen, skedde vid Flygvapnets Södertörnsskolor/F18 utanför Stockholm.

Det blev en unik examen. Inte bara för att det var den sista i sitt slag, utan också därför att bland de nya överfurirerna fanns *försvarets första kvinnliga officerare*.

Våren 1980 fick Flygvapnets bäst utbildade lottor och vissa redan fast anställda civila kvinnor erbjudandet att ansluta på utbildning enligt gamla befälsordningen. Fyra antogs i hård konkurrens. De har samtliga

bakgrund som lottor i luftbevakningstjänst.

De manliga aspiranterna påbörjade sin utbildning på Krigsflygskolan/F5 i Ljungbyhed, augusti 1979. På schemat stod för det mesta allmänmilitär utbildning och civila skolämnen. De fyra kvinnliga aspiranterna ryckte tillsammans med vanliga värnpliktiga in till grundläggande soldatutbildning i april 1980. Därefter kompletterades deras militära kunskaper ytterligare vid Flygvapnets kadett- och aspirantskola (KAS/M)/F18. I början av juni anslöt pojkar från F5 till utbildningen på KAS/M och från den tidpunkten har utbildning bedrivits gemensamt, utan annat än vissa, smärre praktiska problem.

"Utbildningsresultatet på min sista kurs är mycket bra", tyckte

kurschefen kapten Harry Råneby.

Kursetta blev överfurir *Jan-Olof Olofsson/Tving (F13)*, kurs tvåa och bäste idrottsman *Paul Nelson/Malmö (F10)* samt kurs-trea *Stefan Fransson/Ljungbyhed (F10)*.



Övriga elever på kursen var:

- Öfu Göran Andersson/*Eskilstuna (F18)*
- " *Ingela Bernard/Örebro (F16)*
- " *Kjell Ekhi/Vaxholm (F16)*
- " *Bert Elmqvist/Bara (F10)*
- " *Lena Larsson/Skåne-Tranås (F10)*
- " *Klas Muchow/V Frölunda (F21)*
- " *Tore Roval/Haparanda (F16)*
- " *Kristina Sjödeli/Ånge (F4)*
- " *Siw Svensson/Kalmar (F17)*
- " *Ronald Wallini/Askim (F13)*
- " *Hans Werneholm/Västerås (F16)*

Faktaruta

För närvarande kan kvinnor söka till följande utbildningslinjer i Flygvapnet:

Yrkesofficer

- striltjänst
- sambandstjänst
- teknisk tjänst

Reservofficer

- striltjänst
- sambandstjänst
- flygtrafiktjänst

samt

- meteorolog
- flygingenjör, marklinjen

Föranmälan till nästa års grundutbildning skall ske före 15 november!

Försvarets första, kvinnliga officerare (fr v): Lena Larsson, Kristina Sjödeli, Siw Svensson och Ingela Bernard.



Postadress: 732 00 ARBOGA
Telefon: 08-732 00 00
Fax: 08-732 00 01



Tjänste
Taxe percue
Sverige

Telub AB
Box 209
732 00 ARBOGA

PREN

SW•ISSN 0015-4792



**Tänd
på flyg?**

**Flygvapnet
– ditt yrke!**