

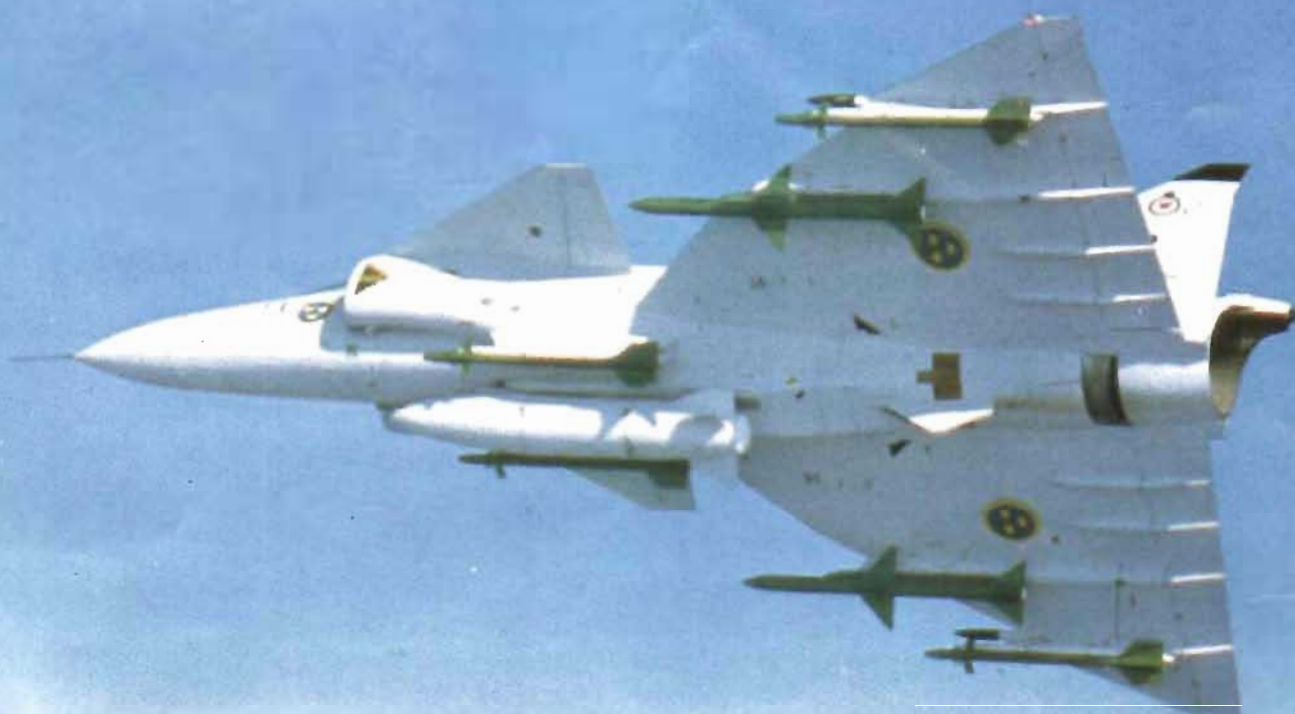
Årsoga Elektronikerförbundet
www.aef.se

1278

FlygvapenNytt

1982

Nr 3



**JaktViggen
flygprovas
med nya
färgnyanser**



**Flygvapnets
nye chef:
Generallöjtnant
SVEN-OLOF OLSON**

FlygvapenNytt

Elektriska Viggen

• • • Sönd-Granlön flygande provinska Viggen (87-21) för prov med elektrisk styrelsen (ESS) ("fly-by-wire") har under hösten startat sina provserier. Fpl "ESS-01" har efter in-

ledande markkruklingsprov fortsatt programmet i luften. ESS-01 är inget renodlat fly-by-wire flygplan utan har dubblerade system, alltså även ett konventionellt mekaniskt/hydrau-

ligt system. Dessa och flera flygprov (ca 50 tim) skall leda fram till JAS 39:s elektriska flygsystem, vilket finns beskrivet i Fly-Nytt nr 1/82. - Ess-01-provflygare: Torbjörn Gagne.



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 08-788 75 69
Flygstaben/Info-avd, Box 80004. el 67
104 50 Stockholm vx: 788 75 00

LJUNGBERGS BOKTRYCKERI, KLIPPAN
1982

Nr	Manusstopp	Ungefärlig utgivningstid
4 1/83	11/10 24/1	December April

Prenumerationspris: 15 kr/år.

Postgironummer 31 69 97-6

Kassa 601.4, Flygstaben

LEDARE:	3
Holländska flygbesöket	4-7
WP - del 4	8-11
Effektiv ledning av flygstridskrafter	12-13
Att träna fallskärmsutsprång	14-17
Flygträningssimulator TP 84	18-19
Divisionsdator	20-22
JA 37 simulator	23
Nya JaktViggen	24-25
Flygfältsingenjören	26-31
Personal-nytt + "Officer i dag"	32-33
Debatt-forum	34-39
Landet runt	40-43
Dick Stenbergs sista CFV-timmar	44-45
JAS 39 - beväpningsalternativ	46-48

Första-sides-foto: JOHN S DAHLIN

i innehåll



1982-10-01

CFV:s DAGORDER

Jag har i dag tagit befälet över Flygvapnet. Jag ser fram mot ett fruktbarande samarbete i vår strävan att lösa Flygvapnets uppgifter. Med förenade krafter, med god diciplin och med ömsesidig lojalitet skall vi tillsammans vidareutveckla vårt flygvapen.

Generallöjtnant Sven-Olof Olsson





Koninklijke Luchtmacht





... med fyra F-16 besöker F10 och F13

Foto: Owe Björnelund, Yngve Henriksson, Rune Rydh

Flygvapnet gästades i månadsckiftet augusti-september av en holländsk delegation om 22 personer ur Koninklijke Luchtmacht/holländska flygvapnet. Gästerna anlände i fyra F-16 'Fighting Falcon' (varav en TF/dubbelstolig version) samt ett transportflygplan av typ F.27/Fokker 'Friendship'. Värddar i Sverige var Skånska flygflottiljen/F10 och Bråvalla flygflottilj/F13. Besöket, som varade i fem dagar, tillkom efter inbjudan från FV och utgjorde ett tack bl a för att svenska FV-

kadetter fått gästa holländska baser.

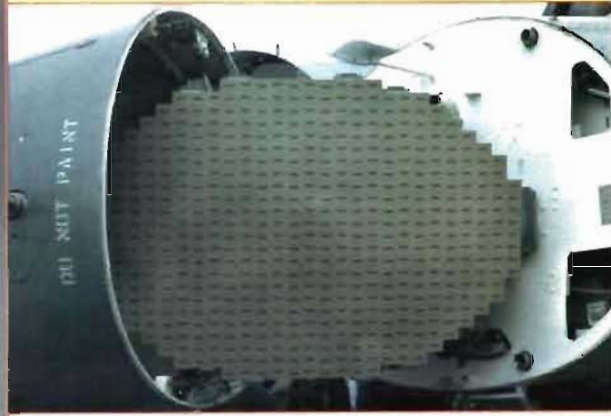
Gästerna serverades rigtigt komponerade dagprogram. Förutom diverse visningar av FV:s flygplan på mark som i luften samt demonstrationer vid krigsbas, besöktes Saab-Scania, Flygvapenmuseum, Stockholm med Wesamuseet m m. De svenska värddarna hade i gengäld hoppats på att få se TF-16 i aktion i lufthavet. Därav blev tyvärr ingenting, denna gång.

Amerikanska F-16 'Fighting Falcon' är

den flygplantyp som slog ut Saab's 'Eurofighter'/exportViggen i kampen om "Århundradets vapenaffär". F-16 licensierades i Europa för Holland, Belgien, Danmark och Norge. Förutom i USA finns F-16 bl a även i Israel och Egypten. F-16 är ett litet och lätt flygplan som bl a är försedd med elektriskt styrsystem. En provversion (XL) med dubbelstolskonfiguration har nyligen provflugit i USA. ■



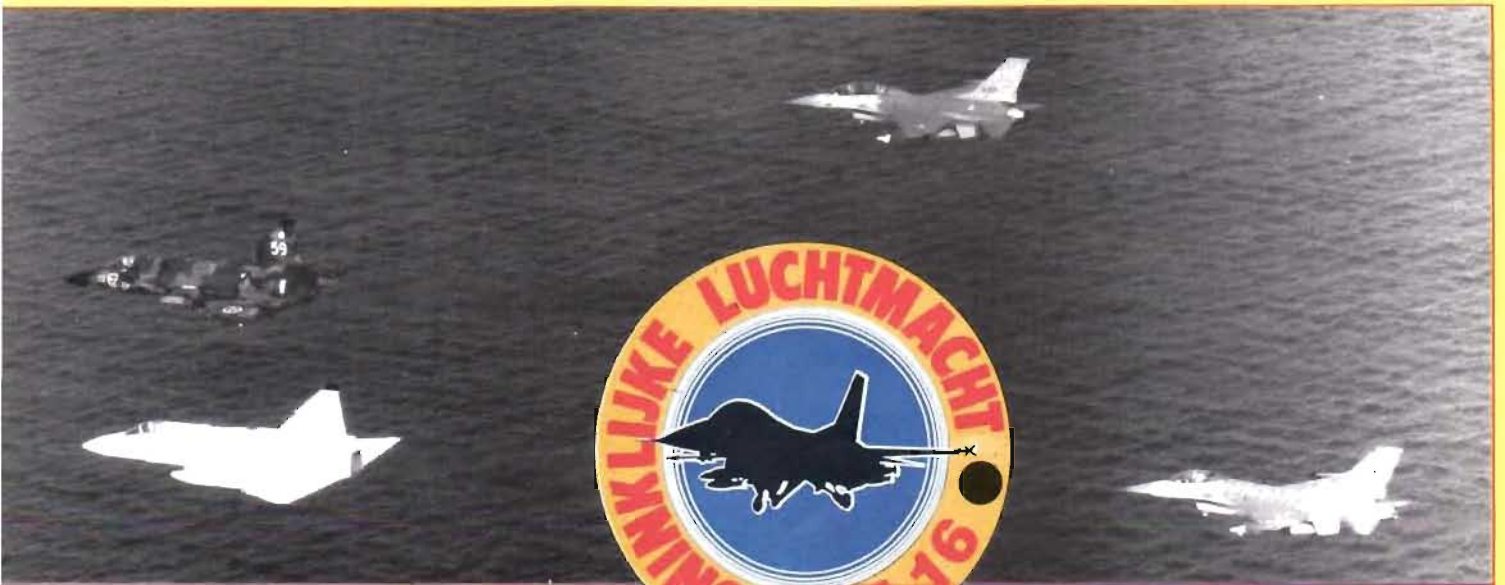
Överstelöjtnant Ake Lindkvist visade på F13 sitt Fairborough-flygprogram för de holländska gästerna, m.fl. Det utfördes med jaktrobotbeväpnad Ja 37. Speciellt beundrades Viggens imponerande lågfartsprestanda och med en anfallsvinkel på 20°. Nedan ses kortstärten minuter före skyfallet bröt ut.



F-16 'Fighting Falcon'

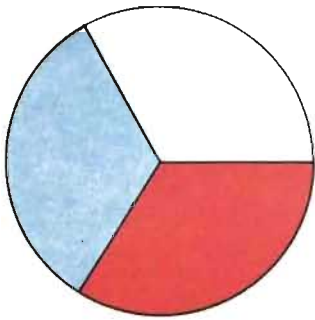
de vliegende hollander



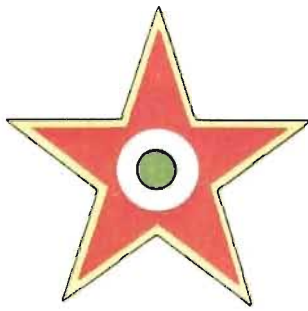


F27/Fokker 'Friendship'

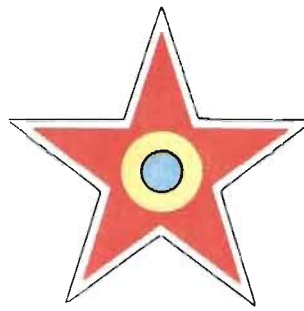




Tjeckoslovakien



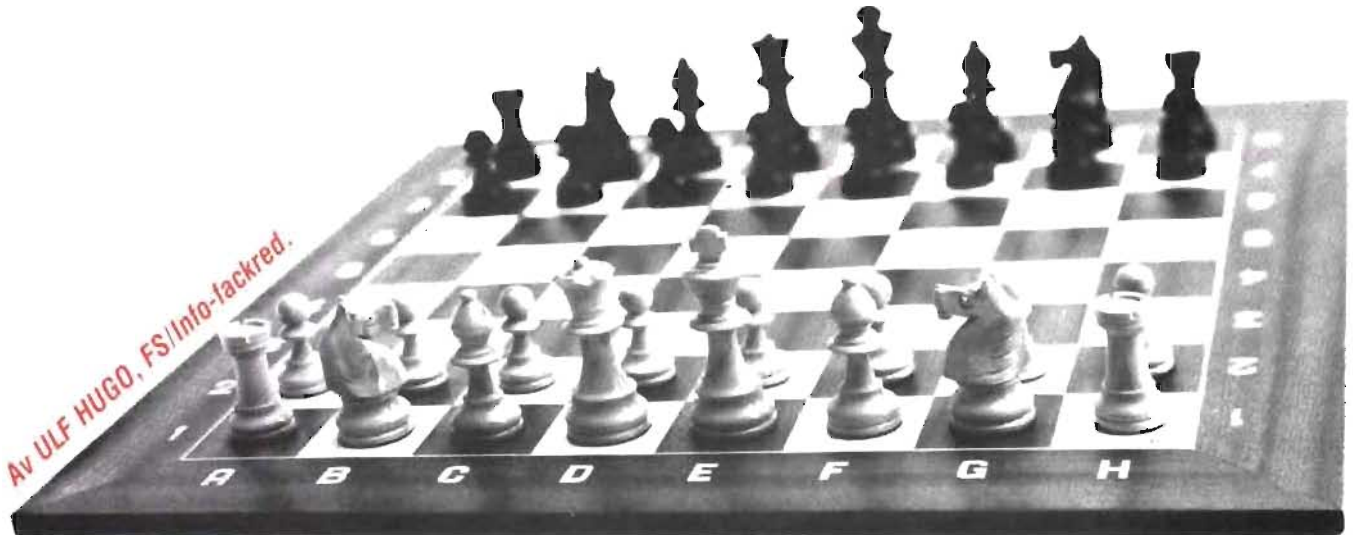
Ungern



Rumänien



Bulgarien



WARSZAWA-PAKTEN



I tidigare FLYGvapenNYTT har tre Warszawa-paktsländer presenterats, nämligen Sovjetunionen (nr 4/78), Östtyskland (3/80) och Polen (3/80). Öststatsserien avslutas nu med resterande fyra WP-länder: Tjeckoslovakien, Ungern, Rumänien och Bulgarien.

Tjeckoslovakien. – Som medlem i WP är Tjeckoslovakien strategiska betydelse klart uttalad, eftersom landet utgör gräns mot Västtyskland. Detta underströks också i augusti 1968 då landet (efter en tids liberalisering) invaderades av sovjetiska trupper. Sedan dess finns också sovjetiska trupper ständigt baserade i Tjeckoslovakien.

Den nationella tjeckiska krigsmakten utgör främst en defensiv del av WP:s styrkor, men en viss del är även avsatt för eventuella offensiva operationer. Tjeckoslovakien har en väl utvecklad försvarsindustri och en stor del av den militära utrustningen produceras inom landet. Den mest sofistikerade utrustningen kommer dock från Sovjetunionen.



Attackflygplan, typ MiG-27

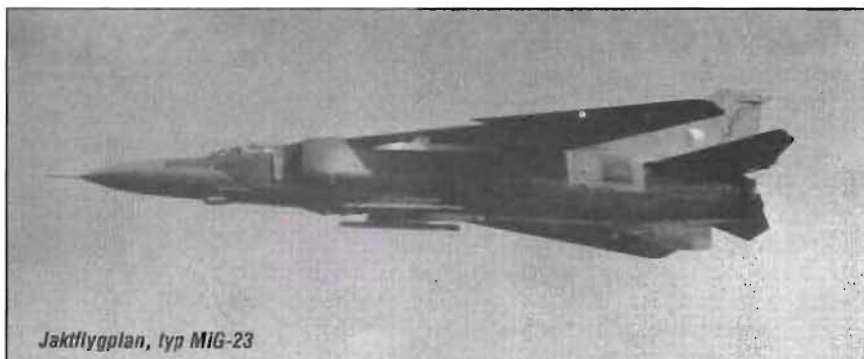
Den tjeckoslovakiska flygindustrin (Aero) producerar för närvarande främst skol/lätta/attackflygplanet L-39 "Albatros", som används av samtliga WP-länder utom Polen. L-39 har även sålts på export. – Stridsflygplanen inom de tjeckiska flygstridskrafterna (**Ceskoslovenske Letectvo**) är dock samtliga av sovjetiskt ursprung.

Den tjeckiska krigsmakten består i fredstid av ca 200.000 man, varav ca 120.000 är värnpliktiga. Tjeckisk värnplikt varierar mellan 2-3 år. – De tjeckiska flygstridskrafterna består av ca 50.000 man, varav ca 25.000 är värnpliktiga.

Inriktningen för de tjeckiska flygstridskrafterna är i första hand lagd på luftförsvaret, men attack- och spaningskapacitet finns som vid behov kan insättas utanför Tjeckoslovakien. – Flygstridskrafterna är uppdelade på två flygkårer; den 7:e och den 10:e.

●● Den 7. luftförsvarskåren lyder under försvarsministeriet, med stab i Prag. Den 10. taktiska flygkåren, som är avsedd för taktiskt understöd åt markstridskrafterna, lyder under en frontchef (ur armén). Den 7. flygkåren är integrerad i Warszawapaktens luftförsvarsystem, vilket leds centralt från Moskva. Den 10. flygkåren är emellertid underställd det sovjetiska taktiska flyget, som är baserat i Tjeckoslovakien. Dess stab finns i Milovice och lyder under CGS (centrala grupper styrkor).

Den 7:e flygkåren är organiserad på två fördelningar med tre jaktregementen (motsv flottilj). Varje regemente, som består av tre eskadriljer (motsv division), är normalt utrustade med ca 36 flygplan. Huvudsakligen används MiG-21 'Fishbed' D/F och J-export som jaktflygplan. Men liksom övriga WP-stater har också MiG-23 tillförts Tjeckoslovakien. Det rör sig om 'Flog-



Jaktflygplan, typ MiG-23



Jaktflygplan, typ MiG-21



Attackflygplan, typ Su-7



Jaktflygplan, typ MiG-23

ger' i B-versionen. – Totalt finns ett 100-tal jaktflygplan inom den 7. flygkåren, som till huvuduppgift har att luftförsvara det tjeckiska territoriet.

Till luftförsvaret är också luftvärnsrobotförband knutna. Dessa är utrustade med SA-2 'Guideline' och SA-3 'Goa' fördelade på ca 30 lv-robotställningar och 200 lv-robotar. – Inom markstridskrafternas luftförsvaret ingår de mobila lv-robottyperna SA-4 'Ganef', SA-6 'Gainful' och SA-7/9 'Grail'/'Gaskin' samt lv-akan.

●● Den 10. taktiska flygkåren består av tre jakt- och fyra attackregementen samt två spaningsregementen. I jaktregementen ingår MiG-21 'Fishbed' C/E och J-export. Attackregementena är framförallt utrustade med Su-7 'Fitter' A, men även MiG-21 'Fishbed' J-

export samt de äldre MiG-15 'Fagot' finns kvar i tjänst. Samtidigt har modern materiel i form av MiG-27 tillförts under de senare åren. Moderniseringen av attackflyget väntas också fortsätta under de närmast kommande åren. Spaningen är utrustad med MiG-21 'Fishbed' H, men spaning utförs även med flygplan L-39 'Fenix' och de äldre L-29 'Maya'. Huvuduppgiften för den 10. flygkåren är att understödja markstridskrafterna, såväl de tjeckiska som de sovjetiska, som är baserade i Tjeckoslovakien. Inom kåren finns ca 100 jaktflygplan, 140 attackflygplan och 50-tal spaningsflygplan, dvs totalt **ca 300 flygplan**.

Transportkapaciteten inom de tjeckiska flygstridskrafterna är relativt begränsad. Främst rör det sig om mindre transportflygplan av typerna IL-14 'Crate', AN-24/26 'Coke/Curl' och den inhemska L-410 'Turbolet'. Dessutom finns några "trafikflygplan", bl a Tu-134 'Crusty'.

Helikopterförbanden inom de tjeckiska flygstridskrafterna är i huvudsak utrustade med Mi-4 'Hound' och Mi-8 'Hip'. Totalt finns drygt ett 100-tal helikoptrar vars främsta uppgifter är att utföra sambands- och transportflygning-



ar. Dessutom finns ett mindre antal Mi-24 'Hind' för attackuppgifter.

Förutom de nationella tjeckiska styrkorna finns, som nämnts, fr o m den 20 augusti 1968 även sovjetiska såväl mark- som flygstyrkor i Tjeckoslovakien. Vad gäller flygstyrkorna är det till allra största delen frågan om jaktflyg avsedda i första hand för luftförsvaret av markstridskrafter. Det rör sig om **ca 100 flygplan** av typerna MiG-21 och MiG-23. Dessutom finns sovjetiska helikopterförband i Tjeckoslovakien ■

Rumänien. – Trots sitt medlemskap i WP har Rumänien visat en viss grad av oberoende i t ex försvarsfrågor. Det har bl a tagit sig uttryck i ett samarbete med icke WP-landet Jugoslavien. Avtal i försvarsmaterielfrågor har även slutits med västländer. Detta lilla "snedsteg" ses dock genom fingrarna av Sovjetunionen.

Den rumänska flygindustrin (Ciar resp ICA-Brosnov) undviker sovjetisk dominans bl a genom samarbete med jugoslaviska Soki vad gäller flygplanet 'Orao', franska Aerospatiale vad gäller helikoptrarna 'Alouette 3' och SA.330 'Puma' samt Storbritannien vad gäller 'BAC 111' och 'Islander'. T ex har minst 50 'Alouette 3' utrustade för pansarvärnsuppgifter producerats. Ytterligare 120 i standardutförande kommer att licensbyggas i Rumänien tillsammans med 89 Aerospatiale/Westland SA.330 'Puma'. Dessutom har tio Puma-helikoptrar inköpts direkt från Aerospatiale.

Rumänien och Jugoslavien har under ett antal år utvecklat ett eget stridsflygplan, IAR-93 'Orao', som är försett med två motorer av typ Rolls-Royce 'Viper', vilka licensbyggs i Rumänien. Flygplanet ska i första hand utnyttjas för attackuppgifter, men väntas inte komma i operativ tjänst de närmaste åren.

Den rumänska krigsmakten består i fredstid av ca 180.000 man varav ca 100.000 värnpliktiga. Rumänsk värnplikt varierar mellan 1,5-2 år. Den rumänska armén är den tredje största inom WP, medan de rumänska flygstridskrafterna är relativt begränsade och framför allt utrustade med ålderdomlig materiel. Flygstridskrafterna består av ca 35.000 man, varav ca 10.000 värnpliktiga.

●● Det rumänska nationella flyget är uppdelat i en luftförsvarkår och en taktisk flygkår. De fem jaktförbanden i

Ungern. – Trots att Ungern i likhet med Finland, enligt ett fredsfördrag (1947) endast får ha en viss begränsad krigsmakt, har den med sovjetisk hjälp blivit större än vad som sägs i fördraget. Sedan oroligheterna 1956 (Ungern-krisen) har Sovjetunionen dessutom haft en dominerande och kontrollerande roll över Ungerns krigsmakt. Detta har lett till en (från sovjetisk sida) medveten nedprioritering av Ungerns egna modernisering av sin militära utrustning. Istället har man valt att basera moderna sovjetiska förband i Ungern. En starkt bidragande orsak är också Ungerns ekonomiska problem, vilket leder till svårigheter att nå upp till stipulerad försvarsbudget. Endast Bulgarien har lägre försvarsbudget inom WP, medan Ungern har den minsta krigsmakten.

Den ungerska krigsmakten består i fredstid av ca 100.000 man, varav ca 55.000 värnpliktiga. Värnpliktstiden i Ungern är i allmänhet 18 månader. – De ungerska flygstridskrafterna består av ca 20.000 man, varav ca 8.000 är värnpliktiga.

De ungerska flygstridskrafterna (**Magyar Legero**), är egentligen en integrerad del av den ungerska armén. De samverkar med de sovjetiska styrkorna i Ungern.

●● Flygstridskrafterna är organiserade på tre jaktregementen, vars uppgift

är luftförsvaret av Ungern. Utrustningen är i första hand MiG-21 'Fishbed' D/F och J-export (ca 100 stycken) samt ett mindre antal MiG-23 'Flogger'. Totalt består de ungerska flygstridskrafterna av **ca 130 stridsflygplan**. Enligt fredsfördraget skulle antalet vara maximerat till 70.

Transportflygflottan innehåller An-2 'Colt', Li-2 'Cab', An-24/26 'Coke'/'Curl' samt Tu-134 'Crusty' för VIP-transporter. Totalt ca 30 flygplan. – På helikoptersidan finns Mi-4 'Hound', Mi-8 'Hip' och Ka-26 'Hoodlum' (totalt ca 20), varav några är avsatta för patrullering av floden Donau. Under senare tid har också tolv attackhelikoptrar typ Mi-24 'Hind' levererats till Ungern.

I Ungern finns också ca 20 lv-robotställningar utrustade med ca 120 SA-2 'Guideline' och SA-3 'Goa'. Markstridskrafternas luftförsvaret är identiskt med det för Tjeckoslovakien.

●● Det sovjetiska taktiska flyget i Ungern är uppbyggt ungefär på samma sätt som Polens. Dvs det finns en jaktfördelning samt attack- och spaningsflyg med de modernaste sovjetiska flygplantyperna MiG-21 'Fishbed', MiG-23 'Flogger' och Su-17 'Fitter'. – Dessutom finns helikopterförband med attackuppgifter utrustade med Mi-24 'Hind'.

Totalt finns **ca 300** sovjetiska flygplan i Ungern. ■



● **Fotografier från WP-aktiviteter när sällan Väst. Om så dock sker är det avbildade oftast av mindre färskt datum. Därför visas ovan i stället ett modernt sovjetiskt attackflygplan, en nymodifierad MiG-27 kallad Flogger J. Exteriört notabelt är främst att Innervingens framkant förlängts framåt mot luftintaget, vilket medför ökad stabilitet vid låg fart samt bättre svängprestanda. (Jfr F-5G, F-16, F-18 + nosvinge-fpl.) Kapseln under Innervingen är en dumpningsbar automatkanon, vars mynning kan riktas snett nedåt. – Nosens underframkant har försetts med förbättrad målinmätningstrustning.**

Luftförsvarens kärna är främst utrustade med MiG-21 'Fishbed' C, D/F och J. Även här har MiG-23 Flogger börjat tillföras. – Totalt finns **ca 200 jaktflygplan**.

Jaktförbanden är främst avsedda för luftförsvaret i Rumänien, vartill det även finns 18 lv-robotställningar utrustade med ca 110 lv-robotar av typen SA-2 'Guideline'.

Attackförbanden inom den taktiska flygkåren är organiserade på två regementen och är utrustade med ca 70 MiG-17 'Fresco' och lika många Su-7 'Fitter' A. MiG-17 kommer efterhand att ersättas med IAR-93 'Orao'. – Attackförbanden är avsedda för arméunderstödd.

Förutom dessa styrkor finns ett spaningsregemente med Il-28 'Beagle', vilka även kan utrustas för telemotmedelsinsatser. Transportflyget finns samlat i ett självständigt transportregemente, vilket främst är utrustat med Il-14 'Crate' och An-24 'Coke'. Dessutom finns några Il-18 'Coot' samt en Boeing 707.

Helikopterbeståndet är som nämnts tidigare på väg att moderniseras högst väsentligt med hjälp från väst. Förutom dessa helikoptrar finns 10 Mi-4 'Hound' och 20 Mi-8 'Hip'.

I den rumänska marinen finns ett litet helikopterförband organiserat med Mi-4 'Hound'; Rumänien är ju strandstat vid Svarta Havet.

Sedan 1958 finns *inga sovjetiska styrkor* baserade i Rumänien. ■

Bulgarien. – Liksom Ungern var Bulgariens krigsmakt begränsad enligt 1947 års fredsfördrag. För flygstridskrafternas del till bara 90 flygplan. Men även här har Sovjetunionen verksamt bidragit till att denna gräns passerats. Trots detta är Bulgariens krigsmakt liten jämfört med grannländerna inom östblocket. Detta beror framför allt på ekonomiska problem.

Den bulgariska krigsmakten består i fredstid av ca 150.000 man, varav knappt 100.000 värnpliktiga. Värnplikts-tiden varierar mellan 2-3 år. – De bulgariska flygstridskrafterna består av ca 28.000 man, varav ca 15.000 värnpliktiga.

●● I Bulgarien finns ca **240 stridsflygplan** uppdelade på sex jakt-, två attack- och två spaningsförband. Jaktförbanden är utrustade med MiG-21 'Fishbed' D/F och J-export. Attackförbanden med MiG-17 'Fresco' och MiG-27 'Flogger' F. Spaningsförbanden består av MiG-15 'Fagot' och MiG-21 'Fishbed' C, E och H.

Ombeväpningen av attackförbanden till MiG-27 har nyligen inletts och väntas fortgå, eftersom MiG-17 för länge sedan egentligen passerat pensionsstrecket. – Jaktförbanden kompletteras i sina luftförsvarsuppgifter av 22 lv-robotställningar utrustade med ca 150 lv-robotar av typerna SA-2 'Guideline' och SA-3 'Goa'.

Transportförbandet är bl a utrustat med Il-14 'Crate', Il-18 'Coot' samt Tu-134 'Crusty' och Jak-40 'Codling'. De senare avsedda för VIP-transporter.

I helikopterförbandet ingår främst Mi-4 'Hound' samt några Mi-8 'Hip'. Dessutom finns eventuellt ett litet antal Mi-24 'Hind' för attackuppgifter.

Inom den bulgariska marinen finns ett helikopterförband organiserat, vars uppgifter är ubåtsjakt och flygräddning. För detta har förbandet utrustats med Mi-14 'Haze' resp Mi-2 'Hoplite' och Mi-4 'Hound'. Bulgarien är (liksom Rumänien) strandstat vid Svarta Havet.

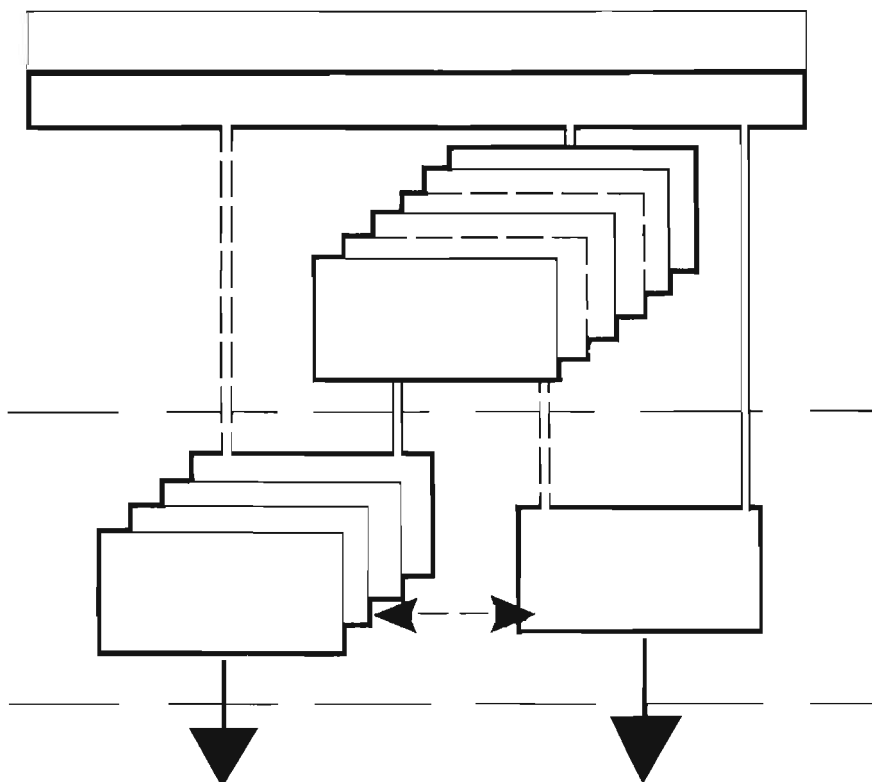
I Bulgarien finns *inga sovjetiska styrkor* baserade. ■

Faktatabeller

	Tjeckoslovakien	Ungern	Rumänien	Bulgarien
Landyta	127 869 km ²	93 032 km ²	237 503 km ²	110 912 km ²
Befolkning	15 milj	11 milj	22 milj	8,9 milj
Reservister	50 000 man	160 000 man	550 000 man	225 000 man
Övr (gräns- och säkerhetsstyrkor)	132 500 man	75 000 man	37 000 man	189 000 man
Försvarsbudget	3 963 milj \$	550 milj \$	923 milj \$	603 milj \$
	2 424	808	1 259	438
	Sverige	De fyra WP-länderna		
Landyta	449.946 km ²	569.316 km ²		
Befolkning	8,3 milj	56,9 milj		
Antal stridsflygplan	ca 300	(egna) ca 1.050 (exkl attack-hkp)		

●● **Sammanfattningsvis** kan sägas om dessa fyra länders nationella flygstridskrafter, att deras egen offensiva kapacitet är relativt begränsad och i vissa fall helt obefintlig. Dels beroende på ett litet antal (om ens några) offensiva flygplan, dels och kanske framför allt beroende på att materielen är ålderstigen. *De offensiva uppgifterna*

ligger i stället på de sovjetiska flygstridskrafterna. Inriktningen av de nationella flygstridskrafterna är i första hand lagd på luftförsvaret av de egna territorierna. En styrka är dock WP-ländernas standardisering av sin krigsmateriel, något som skall jämföras med motsvarande svaghet inom NATO. ■



Effektiv ledning av våra flygstridskrafter

DEL
2

I Krigsvetenskapsakademiens Handlingar och Tidskrift 4/81 skriver förre systemledaren för JAS-projektet, överste Bengt Lönnbom:

"Fördelen hos ett JAS-flygplan ligger i att effektuttaget i en vald funktion kan bli högt. Om detta ställs samman med angreppstyper, som innehåller för angriparen kritiska deloperationer, blir resultatet antingen att angreppet aldrig kommer till stånd eller att angriparen kan få betydande svårigheter åtminstone temporärt. En annan fördel med ett JAS-system är också att vi ej blir beroende av att i fredstid söka att i deltalj förutse uppdragsfördelningen och låta denna återspeglas i fördelningen av divisioner på olika flygslag. Beslutet beträffande uppdragsfördelningen kan vänta till de tidpunkter, när underlag verkligen förligger, d v s de olika skedena av kriget."

Detta är del 2 av den artikel som överste GERDT STANG-ENBERG påbörjade i nr 5/81. Artikeln avslutad i februari 1982.

I vår studie kunde vi inte ge oss in på frågor om ledningen av JAS. Men vi stötte ständigt på dem vid diskussion av beslutsfunktionerna på olika nivåer.

I det som Lönnbom nu skrivit ser jag en målsättning för utveckling av det ledningssystem för våra flygstridskrafter som verksamheten under 80-talet inriktas mot. Sammanställ detta med det informationsstöd i ett sådant ledningssystem som vi förutsåg möjligt att skapa, så bör två hörnstenar i det framtida bygget redan ligga fast! Ett informationsstöd som:

- ♦ av alla användare uppfattas som ett system;
- ♦ tar in data i systemet en gång;
- ♦ vid denna inrapportering endast använder en typ av hjälpmedel per rapportör (och helst också per organisationsenhet);
- ♦ endast ger tillgång till nivåanpassad information;
- ♦ vid användning av systemet endast använder en typ av hjälpmedel och alltid samma procedur.

Den samlande innebörden kan sägas vara en ny filosofi för utveckling av informationssystem inom en verksamhet som i sig själv är ett system med flera delsystem. Exempel på detta är operativ ledning och ledning av stridsverksamheten, där den senare omfattar såväl taktisk ledning som förbands-, företags- och stridsledning.

Denna filosofi ställer problemen med framtida samordning mellan nu under utveckling varande system i en betydligt ljusare dager.

● ● I del 1 i FV-NYTT 5/81 lovade jag återkomma till vårt förslag till hur man bör organisera och planera den fortsatta verksamheten för att nå fram till det effektiva ledningssystemet i början på 90-talet.

Vår första rekommendation är därför: GÖR FÄRDIGT de system man nu håller på med enligt nuvarande planer och resurser. Rekommendationen kan väl till delar riktas mot system som ligger utanför CFV:s ansvarsområde men som ändå innehåller för ledning av flygstridskrafterna viktiga komponenter. Den stöder sig på erfarenheter från hela samhället under 70-talet som påvisat både misslyckanden, långa projektider och väsentligt ökande kostnader – och kritik!

Att systemen aldrig blir färdiga har i sin tur många orsaker. Den främsta är väl teknikens alltjämt fortgående enorma utveckling. Radarns "fader", Sir Robert Watson-Watt, sade ofta under sitt utvecklingsarbete: "Give them the third best to go on with; the best never comes, the second-best comes too late". Under vissa förhållanden är det rå-

det nog bra att kunna ge även i dag. Men den bästa lösningen är en klart angiven målsättning, klara ansvarsförhållanden samt fast projektorganisation och tillräckliga resurser.

Den modell för det fortsatta arbetet vi rekommenderat beskrivs översiktligt enligt **bild A**.

● ● Om man skall utnyttja erfarenheterna från 70-talet är det nödvändigt att angripa utvecklingen av verksamhet, organisation och informationssystem parallellt. Detta måste ske redan från början mot "plattformen" i mitten på 80-talet, som beskrevs i FV-NYTT 5/82, sid 12-13. Vid denna tidpunkt måste man förhoppningsvis för flygstridskrafterna ha kunnat skapa en ledningsorganisation som hänger ihop "top-down" i alla ledningsnivåerna Högkvarteret – MB – C E1/Sektorchef – Förband. I denna organisation bör det då också vara möjligt att använda en del av de informationssystem som nu görs färdiga, men kanske endast för vissa stabs- eller förbandsenheter på olika nivåer och/eller i olika delar av landet.

I mitten på 80-talet bör också planerna för slutmålet vara klara. Målet är ett effektivt ledningssystem, vilket inte är detsamma som ett slutsystem ur teknisk synvinkel. Tekniken måste även i framtiden kunna anpassas till förändringar ifråga om strategi, taktik, organisation och verksamhet.

● ● Ett särskilt problem i utvecklingsprocessen är ansvarsgränsen operativ och taktisk ledning mellan ÖB/C Fst och försvarsgrenschef. För flygstridskrafternas del är denna olycklig. Kravet på en samlad central överblick med möjligheter till snabb reaktion är väsentligt större än motsvarande för armé- och marinstridskrafterna. Det är därför vi har föreslagit – som man skulle göra i motsvarande läge i näringslivet – att en totalprojektledare borde utses för den samlade utvecklingen av flygstridskrafternas ledningssystem under hela 80-talet. Det är på vår förmodning att styra utvecklingsprocessen det hela hänger – inte på tekniken.

Krav på studier av datainsamling vid sektorns förband har det under flera år varit svårt att få gehör för. Bakom kravet ligger det enkla faktum att det f n utvecklas "massor" med system som i många fall använder samma grunddata som insamlas från krigsförbanden. Dessa grunddata utgör basen för informationen "läget vid egna flygstridskrafter" – en av de tre huvudkomponenterna i beslutsunderlaget på olika nivåer och som måste vara entydigt. Dessa data skall insamlas, bearbetas, lagras, användas samt – endast en gång! – vidarebefordras, ofta under de mest svårartade förhållanden. Allt måste därför också göras för att få det så enkelt som möjligt för förbanden.

För flygstridskrafternas del måste man också ta med i beräkningen att det vid utveckling av ledningssystem inte går att göra åtskillnad mellan krigs- och fredsorganisationen. Har man i fred informationsstöd i en funktion och den funktionen också finns i krigsorganisationen, går det inte att återgå till manuella rutiner när läget skärps. Frågan är särskilt aktuell för förnödenhetssystemen.

● ● Jag började med JAS och vill återvända till JAS. Mina funderingar har sträckt sig vidare i de här frågorna sedan rapporten avgavs i fjol somras. Blicken har också riktats bakåt mot vad som varit, både ifråga om våra tidigare vapensystem, organisationsformer i ledningssystem och utvecklingen av strilsystemen. Resultat: aldrig någonsin förr har vi inom Flygvapnet haft sådana möjligheter som nu att skapa effektiva ledningsmöjligheter för ett effektivt flygande vapensystem. ■

Överste Gerdt Stangenberg

BILD A

Utveckling av det totala ledningssystemet			
Etapp	Verksamhet & Organisation	Informationssystem	Ca tid
1	Slå fast vissa grundprinciper: ♦ "Doktrin/Ledningsfilosofi". ♦ Ledningsstruktur. ♦ Vilken verksamhet var i denna struktur. ♦ Krav på personella resurser. ♦ Krav på information. ♦ Hur organisera. ♦ Vilken arbetsmetodik o s v.	Gör färdigt berörda system enl nuvarande planer. Hur utnyttja stöd-systemen? Genomför studie av samordnad datainsamling vid sektorns förband.	1981
	Planera etapp 2 "samordnad utveckling"		
2	Ny organisation och färdiga delar av informationssystemen tas i bruk i krigsorganisationen. Utvecklingsarbetet bedrivs enl plan:		1985
	Slutmål: Effektiv ledning av våra flygstridskrafter		1990

Den 7 juli 1926 provflög dåvarande löjtnanten sedermera generalen Nils Söderberg ett flygplan över F3/Malmen. Det var ett spinnprov som skulle utföras. Det visade sig snart att flygplanet inte ville gå ur spinnen, utan Söderberg fick lämna flygplanet med fallskärm – en tingest som vid den "gamla, goda tiden" medfördes endast i mån av tillgång. Detta var det första nödutsprånget i Flygvapnet. Det skulle med nödvändighet följas av många fler.

Av kapten Christer Spångberg, FOA 59

Träning i fallskärmsutsprång

Femtio år senare fick FV möjlighet att mer ordnat börja fallskärmsutbildning vid Arméns Fallskärmsjägarskola, FjS. Anledning till detta var att behovet av instruktörer vid räddningsövningen PARASAILING inte kunde täckas med instruktörer från FjS. I den till Parasailing anpassade utbildningen ingick ett antal fallskärms-hopp.

De första hoppen 1976 följdes av flera. I samarbete med FjS föddes idén om att ge flera möjlighet att få fallskärmsutbildning vid FjS. Det var då naturligt att valet föll på säkerhetsmaterielinstruktörskursen (säkmat).

Under våren 1978 genomfördes den första kursen, som gjorde tre hopp på gräsfält med fallskärm 72, som är en automatiskt utlöst truppfallskärm på 87 m² yta med en sjunkhastighet omkring 5 m/sek. Resultatet av kursen blev mycket lyckat och manade till fortsättning.

● ● **MERA och HÖGRE.** – De första kurserna gav mersmak och siktet höjdes. I FjS fallskärmsarsenal ingår en fallskärm, som medger hopp från hög höjd. I likhet med höghöjdssystemet i räddningssystemet för 'Draken' och 'Viggen' dras en mindre personstabiliseringsfallskärm ut vid uthoppet. Ställningen på kroppen och fallhastigheten är också identiska med 35–37-räddningssystemet, vilket gör skärmen lämplig för hopp med FV:s instruktörer. I samarbete med FjS utarbetades en utbildningsplan enligt bild 1:

Målet sattes till att genomföra tio hopp med landning på gräsfält. Under 1981 – 82 har deltagarna i säkmatkursen genomfört utbildningsplanens alla hopp. Utbildningen genomförs i två delar – teori- och markträningsdel samt en hoppdel.

● ● **MARKTRÄNING och TEORI.** – Markträningsdelen syftar till att ge nödvändiga kunskaper för att genomföra fallskärms hopp med automatiskt utlöst fallskärm och landning på gräsfält. Markträningen består av:

- ◆ landningsträning
- ◆ uthoppsträning
- ◆ falldrill
- ◆ flygplandrill

Samtliga i markträningsprogrammet ingående delar visas, instrueras och övas så många gånger att alla moment

blir automatiska. Drill och överinläring är två begrepp som blir verklighet för hopparna under utbildningen. Som hoppare är det tryggt att kunna alla handgrepp som krävs utan att behöva fundera.

Teoridelen omfattar framförallt de felfunktioner som kan uppstå hos fallskärmar och som inte kan övas handgripligen.

Markträningsdelen är fysiskt mycket krävande och ger upphov till mycken träningsvärk. Många är de som velat ge upp på onsdagmorgonen när kroppen vägrat att kliva upp ur sängen. Men den som kämpar får sin belöning. Dock först sedan man genomfört det obligatoriska teoriprovet, två godkända landningar i gungan och ett godkänt uthopp i tornet.

● ● **DAGS för HOPP.** – Efter en väl

Bild 1

Hopp	Fallskärmsstyp	Höjd m	Styrning	Max tillåten vindhastighet m/s
1	72	400	ej styrbar	5
2	72	400	" "	5
3	72	400	" "	7
4	75	400	vridbar	7
5	75	500	" "	7
6	76	900	styrbar 2-3 m/s	7
7	76	1200	" "	7
8	76	1500	" "	7
9	76	2000	" "	7
10	76	3000	" "	7

Bild 2: Träning i landningsgungan. Instrukören (Kn Lants) släpper dragrepet och kan öva såväl framåt som bakåtländning.



Bild 4: Mj Olin (MHS) tränar falldrill i enkla seten.



genomförd markträning är det dags för första hoppet. Väder men framför allt vind spelar en avgörande roll vid fallskärshoppning. De tre första hoppen görs med fallskärm 72. Max tillåten vind under hopp 1 och 2 är 5 m/sek. Från och med hopp 3 tillåts 7 m/sek.

Fakta: Fallskärm 72

Yta: 87 m²
 Antal bärlinor: 30
 Sjunkhastighet: 5,5 m/s
 Anm: FjS trupplallskärm

Efter uthämtning av fask 72 och reservfallskärm bär det iväg till F6 där TP 79:an väntar. Tillpassningen av fallskärmen har övats så många gånger att handgreppen känns vana. När fallskärm och reserv tagits på kontrollerar hoppmästarna att utrustningen är väl tillpassad och att inga bryttrådar eller plomberingar är brutna. I den här verksamheten är säkerhet A och O.

ILASTA – LEDIGA. – Hoppmästarnas kommandon skallar över flygfältet och kolonnen av hoppare marscherar iväg till den väntande TP 79:an. Kanske är det nu som sanningen går upp för förstagångshopparen, dvs att han är på väg att frivilligt kasta sig ut från ett fullt friskt flygplan från 400 m höjd. – Snart accelererar flygplanet längs banan och liften är på väg mot hoppfältet Flugebyn norr om Karlsborg. Stäm-

Bild 3: Uthoppsträning i hopptornet, som är 12 m högt. Efter uthopp glider hopparen hängande i en vagn på en wire.



ningen i flygplanet är förtätad. Det känns pirrigt. Damm och skräp virvlar omkring i vinddraget från den öppna flygplandörren.

● ● FÖRSTA LAGET – STÅ UPP. –

Hoppmästarna kommenderar upp första laget när man är i höjd med Forsvik. Nu ska sanningen uppenbaras. Inövade rutiner löper enkelt och smärtrfritt. Krokarna kopplas i flygplanwiren, utrustningen kontrolleras och laget anmäler sig klart. Spänningen stiger i flygplanet när TILL FÄRDIG STÄLLNING – MARSCH kommenderas. Förste hopparen går fram i dörren och sätter vänster fot på tröskeln, händerna stöder mot dörrkarmens insida, övriga hoppare i laget fyller på.

Den röda lampan över dörren tänds. FÄRDIGA, kommenderar hoppmästaren. Hopparen i dörren sjunker ner lite i knäna och händerna glider längs dörrkarmen ner till midjehöjd. Gröna lampan tänds. Hoppmästaren kommenderar GÅ och daskar hopparen i baken. I en enda svindlande kraftsamling utlöses en veckas hård träning i ett snyggt uthopp. Tvåan i laget klampar fram i dörren och exploderar även han en sekund senare. Snart är hela laget ute i luften utan problem.

Plötsligt upptäcker alla i flygplanet att de glömt att andas på en lång stund. Så upprepas proceduren gång efter gång till dess endast två (som ska hoppa från lite högre höjd) sitter kvar i flyg-

KONTAKT



med
flygsäkerheten

planet. Än en gång har de fått se sina kamrater lyckas med uppgiften.

Så blir det dags för de två kvarblivna. Flygplanet går in på hoppfinal på 2000 m. Hoppmästaren rättar in flygplanet så att även "kvarsittarna" ska hamna rätt på fältet. Han pekar vänster och flygplanet girar åt vänster. FÄRDIGSTÄLLNING kommenderas. Koncentrationen ökar när FÄRDIGA kommenderas och på GÅ kommer uthoppet. Fötterna åker upp innan utdragsremmen rättar upp kroppen, då brytbandet i personstabiliseringsfallskärmen bryts. Fallet i personstabiliseringsfallskärmen är långt och stabilt.

Hopparna ligger i "Frog style" eller "Bruten X-ställning". Höjdmätaren, som sitter ovanpå reservfallskärmen visar att höjden minskar med ungefär 35 m/sek. På marken under ser de sina kamraters fallskärmar. När höjden närmar sig 600 m utlöser de fallskärmarna. De styr mot återsamlingsplatsen för att slippa springa mer än nödvändigt.

Efter en ganska mjuk landning samlar de ihop sina fallskärmar och springer till återsamlingsplatsen, där en flock lyckliga hoppare berättar om sina äventyr. Det finns mycket att berätta om efter första hoppet. Det är något speciellt med första hoppet. Sitt första hopp glömmar man aldrig. – (Hur många hopp måste man egentligen klara för att vara fullärd? – ALLA!)

● ● **MERA HOPP – OCH HÖGRE.** – Efter tre obligatoriska 72-hopp är det dags för en annan fallskärmtyp, fask 75. Det är en styrbar 72:a. Efter totalt fem sådana hopp är det dags att sikta högre. Då blir dags för fallskärm 76.

Fakta: Fallskärm 76

Yta: 60 m²
 Antal bärlinor: 28 + 2 styrlinor
 Kalottyta persstabsfask: 1,5 m²
 Sjunghast persstabsfask: 35 m/s
 Sjunghastighet huvudkalott: 5 m/s
 Egendrivning: 3 m/sek

Uthopp med fallsk 76 liknar mycket höghöjdsdelen med Drakens och Viggens räddningssystem. Vid nödsprång med stridsflygplan på höjd över 3000 m dras en liten personstabiliseringsfallskärm ut. I denna faller hopparen ner till 3000 m höjd, innan den höjdmätarstyrda fallskärmsutlösaren utlöser huvudkalotten. Detta förfaringssätt innebär att piloten på ett säkert sätt transporteras från hög höjd där syrebrist, kyla, låga tryck m m ansätter hans liv.



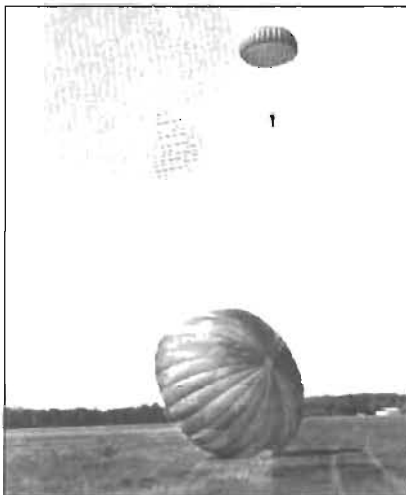
Bild 5: Första laget "STÅ UPP – KROKA FAST". Kn Jonsson (F21) gör sig klar för första examensutsprånget.



● Ovan + nedan: För att förmedla lite mer närkontakt med sekunderna före och efter utsprång har dessa något äldre bilder plockats med. Sättet att hoppa är det samma, men individerna hör inte ihop med denna story. Oessutom är kvarvarande fyra DC-3:ors/TP 79:ors lensiffror treställda.



Nedan/Bild 6: På väg ned i fallskärm 72 samt bärgning av fallskärmskalotten.



Fask 76 fungerar på liknande sätt med den skillnaden att personstabiliseringsfallskärm dras ut av en utdragsrem, som fästs i flygplanwiren. Dessutom utlöses fallskärmen manuellt av hopparen. Att hoppa med fask 76 innebär ett stort steg från de helautomatiska truppfallskärmarerna. Det bli flera nya saker att lära in som manuelldrag, kroppsställning under fallet, hur man motverkar rotation osv.

Första hoppet med fask 76 görs från 900. Nu är alla veteraner med fem hopp bakom sig nybörjare igen. Nerverna ligger utanpå skinnen och koncentrationen maximal. Efter hoppet är alla överens om att det var toppen. Nu har man äntligen fått lite riktiga erfarenheter; något att fylla på med visavi den ganska magra instruktion, som SFI tillhandahåller när det gäller nödsprång.

Under de fortsatta 76-hoppen övas rotation under fallet, styrning i huvudkalott och landning med fyrmannalaget på så liten yta osm möjligt. Alla deltagarna lär sig snabbt att stoppa och starta rotation under fallet i personstabiliseringsfallskärmen. Styrning och landning mot vinden bereder inga svårigheter.

Vid det kursavslutande hoppet är uthoppshöjden 3000 m. Det ger ett fall på 70 sek i personstabiliseringsfallskärmen. Det här är examenshopp och som väntat klarar alla elever hoppet galant.

● ● **VAD GER FALLSKÄRMSTRÄNING?** – Förutom att det är roligt och spännande att hoppa fallskärm ger denna träning flera andra goda effekter. Exempelvis:

♦ Fallskärmschoppning är enligt många bedömare så nära krigets verklighet som man kan komma i fred. Att genomföra markträning och fallskärmschoppning ger en stor portion självförtroende, mental styrka och självkänedom.

♦ Förbättrade kunskaper i användning av fallskärmen i räddningssystemet ökar säkerheten i systemet och minskar för skador vid landningen.

♦ Kunskap om fallskärmschoppning sprids bland flygförarna. I dag är kunskaperna oftast baserade på SFI:s knapphändiga beskrivningar av själva hoppet.

♦ De kunskaper som sprids är vunna genom egna erfarenheter, vilket stärker instruktörsrollen för säkmatinstruktören.

♦ Instruktörerna vid FJS håller oerhört hög klass, vilket också stärker säk-



Känslan att kasta sig ut ur ett flygplan, att dänga mellan himmel och jord är helt när obeskrivlig. Måste upplevas!

Bild 7: Kn Ek (AF1) samlar ihop sig och skärmen efter första nedkomsten.



mat-instruktörens roll som instruktör. Han upplevs som en auktoritet.

- ◆ Fallskärmsjägarskolan är ett "stiltförband". Deras föredömliga militära stil överförs till eleverna.

FRAMTIDEN – Vår nya erfarenhet tyder på att det kommer att bli en stor utmaning för oss som fallskärmsjägarer. Det är inte bara de tekniska förändringarna som kommer att påverka oss, utan också den nya rollen som vi kommer att spela i framtiden. Det är viktigt att vi håller oss uppdaterade och redo för de utmaningar som kommer att möta oss. Vi kommer att fortsätta att utveckla oss och vara redo för det som kommer.

Text & Bild:

Kapten Christer Spångberg, FOA 39

Bild 8: Kn Bjurqvist efter ett "76-hopp" med flytväst 8 + nödsändare. Ovanpå magens reservskärm ses höjdmätaren.



FV investerar i:

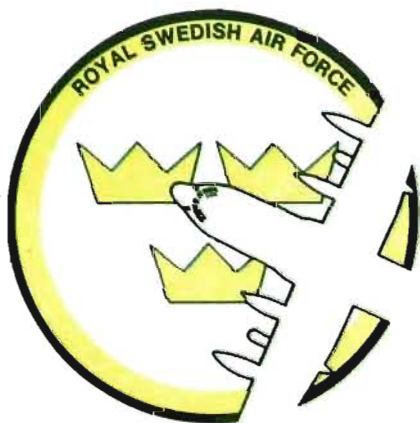
Flygtränings- SIMULATOR

för TP 84 'Hercules'



Foto: Kent Hull

Med anledning av nyligen (1982-06-28) tecknat kontrakt på leverans till Flygvapnet (FV) av en flygtränings-simulator för TP 84 (C-130H) lämnas nedan en kortfattad information över projektet och anläggningen. ★ ★ Sedan beslut fattats om att förstärka FV:s transportflyg med fem Hercules (TP 84) or (till totalt åtta flygplan) har också pågått utredningar om hur freds- och krigsorganisationen för transportflygforband skall se ut.



Inriktningen är att hålla nere kostnaderna för utbildning av de olika kategorier flygande personal som behövs i krigsorganisationens besättningar. Konkreta besparingar kan göras genom utbildning i flygsimulator trots en investeringskostnad på nära 60 Mkr. TP 84 borde få en livslängd i klass med TP 79 (DC-3). Därför hinner en simulator betala sig flera gånger om.

Klart är att ett antal förare i krigsorganisationen kommer att behöva utgöras av AFT (allmän flygtränning) eller reservpersonal. Om reservpersonal skall kunna utnyttjas är tillgång till simulator ett krav. Tillkommer så de positiva effekterna av att med alla förare kunna driva flygsäkerhetsövningar och vissa taktiska övningar "fullt ut".

● ● **Upphandling** – Då denna upphandling avsett en simulator för ett befintligt och i allmänt bruk varande flygplan, har det varit möjligt att köpa en i allt väsentligt färdigutvecklad simulator.

Singer Company, som utvecklat de senaste Hercules-simulatorerna och levererat ett antal C-130E- resp H-simulatorer till bl a det amerikanska flygvapnet (USAF), har valts som leverantör. Upphandlingen är baserad på USAF:s simulatorspecifikation. Komplettering har skett med för oss i detta sammanhang unika system som INS, OMEGA, TILS och SELCAL.

Under våren -82 har en utvärderingsgrupp från FBS (Flygvapnets Flygbefälsskola) och F7 haft tillfälle att flyga och bedöma två C-130H-simulatorer

med i huvudsak det utförande som motsvarar FV:s C-130H.

Leverans av det visuella systemet sker från McDonnell Electronics. McDonnell har tidigare levererat de visuella systemen till simulator JA 37. C-130-systemet är av samma typ. Avsevärda fördelar erhålls genom att samma programvara för generering av omvärldsscener kan utnyttjas, genom likheter i reservdelssortiment och genom att tidigare utbildad personal kan användas med mindre kompletteringsutbildning.

● ● **Konfiguration.** – Simulatorns utförande är specificerat att motsvara C-130H, serienummer 4890. I simulatorn ingår navigationsplats för navigatörsutbildning samt en instruktörsstation i kabinen för uppsättning och uppföljning av övningar och utbildning.

Simulatorns fysiska uppbyggnad framgår av bilderna. Den kommer att installeras i en utbyggnad av befintligt simulatorhus på F7, Såtenäs.

● ● **Tekniskt utförande.** – Simulator TP 84 är en efterföljare till den C-130H-simulator som levererats till USAF. Samma produktionsunderlag och i tillämpliga delar även mjukvaruunderlag kommer att användas. Skillnaderna ligger i de system som är unika för FV:s TP 84:or, såsom OMEGA, TILS, INS och SELCAL. Vissa system som USAF använder, men som inte finns i TP 84, levereras inte.

Simulatorn är uppbyggd kring ett datorsystem med två "INTERDATA 8/32" datorer och kringutrustning. Vidare finns ett signalöverföringssystem mellan datorerna och kabinens/instruk-

Fig. 84-100



törsstationens reglage och indikatorer. Kabinen är placerad på ett sexaxligt kabinrörelsesystem som försörjs från en hydraulpump.

Ett visuellt system bestående av fyra TV-monitörer är monterat framför kabinens fönster. Monitorerna drivs från ett datorsystem (Varian V76) med tillhörande speciella beräkningsenheter. Detta visuella system är likt det på simulator JA 37 med undantag av att monitorerna är av en annan typ. – I Simulatorn ingår också kraftsystem, kommunikationssystem, ljudsystem och övervakningskretsar.

● ● **Tillförlitlighet och underhåll.** – Simulatorn är till största delen en direkt kopia av de simulatorer som levererats till USAF. Den levereras således med de prestanda och den MTBF (Mean Time Between Failure) och MTTR (Mean Time To Repair = reparations-tid) som ingått i USAF:s krav vid typarbetet. Ingen större skillnad på tillförlitligheten mellan simulatorn för TP 84 och de simulatorer vi i dag har för JA 37 kan förväntas då de hårdvarumässigt är av samma storlek.

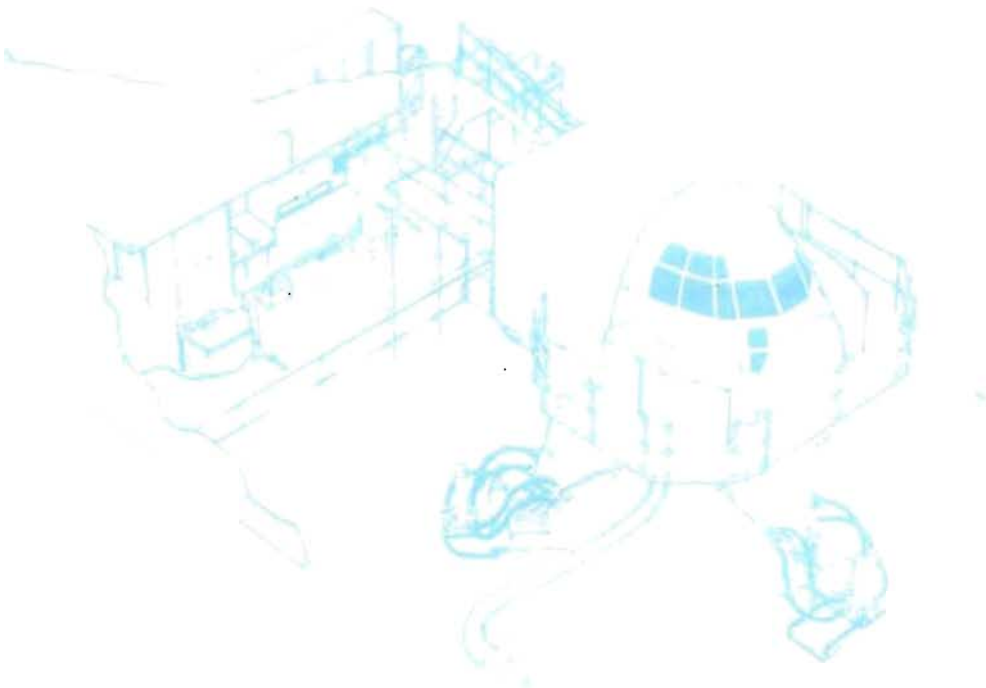
Underhållet av simulator TP 84 planeras att utföras på samma sätt som för de simulatorer som finns i dag och med användande av de resurser som finns på F7:s simulatordetalj. I dag finns fyra simulatoringenjörer och en driftchef anställda vid F7. En utökning av personalen med en simulatoringenjör bedöms räcka för att även klara av underhållet på simulator TP 84.

● ● **Publikationer.** – Beskrivningar och föreskrifter erhålls från simulator-tillverkaren i den omfattning (omfattande!) som USAF har specificerat. I de fall dessa inte erfordrar några ändringar eller kompletteringar används de i sitt ursprungsskick på engelska. I övrigt kommer att hänvisas till beskrivningar på TP 84 med utrustning. Beskrivningarna kommer även att användas som kursunderlag. Enbart i undantagsfall kommer nya föreskrifter att framtas.

● ● **Tidsplan.** – Simulatorn planeras vara färdig för att tas i bruk 1985-01-01. Instruktörsutbildning kan genomföras samordnat med "acceptance tests" i USA under 1984. ■

Övlt Michael von Rosen, C FS/Urbplan
Avdrr Bo Stugemo, FMV-F.E 4

Flygträningsimulator TP 84





div 1 - divisionsdator med koordinatgivare

De senaste årens mikrodatautveckling har revolutionerat möjligheterna att lösa ut datorkraft på lagre nivå. Dessa möjligheter tillverkas i full utsträckning när det gäller nya utrustningar, men även gamla system kan förbättras avsevärt - i ex AJ 37

DIVISIONSDATOR

spår miljonbelopp

På 1 div/F15 står sedan ett år tillbaka en divisionsdator som används för navigeringsberäkningar, skjutstatistik m m. Datorn utgörs av en ABC800 smådator med kringutrustning.

Navigeringsprogram. - Det program som används mest i dag är navigeringsprogrammet. När en flygförare skall göra navigeringsberäkningar för ett taktiskt uppdrag utan datorhjälp, börjar han med att rita ut navigeringen med dess brytpunkter på en karta. På kartan tar föraren sedan ut longituder och latituder för varje brytpunkt. Med

hjälp av transportör mäter han avstånd och kurser mellan resp brytpunkt. Alla dessa värden för han in i ett navigeringsprotokoll. Med hjälp av underlaget skall han sedan beräkna flygtid och bränsleförbrukning för varje delsträcka, flygtid till anfall, starttid, total flygtid och bränsleförbrukning. Hela detta förlopp tar (om man gör det manuellt) minst 15 min. Ändring av någon brytpunkt medför att stora delar av beräkningarna måste göras om.

För att spara tid och arbete åt divisionens strängt sysselsatta personal ville man prova möjligheterna att utföra

dessa beräkningar på dator. Under sommaren 1981 började därför flygingenjöraspirant Björn Johansson programmera datorn att utföra beräkningarna automatiskt. I dag har F15 ett utvecklat system (bild 1) i vilket ingår en smådator ABC 800 med flexskivminne, skrivare och en koordinatgivare med terminalelektronikenhet. Datorn har vi fått låna av FMV-F:UTM och koordinatgivaren av FMV-F:VAR.

●● När föraren ritat ut navigeringen på karta stoppar han in en flexskiva i datorn och trycker på startknappen.

Sedan han matat in startbasen placerar han koordinatgivarens hårkors över första brytpunkten och trycker på inknappen (bild 2), varvid longitud och latitud lagras i datorn. På samma sätt fortsätter han med resten av brytpunkterna. På mindre än en minut har så longituder och latituder för alla brytpunkter lagrats i datorn. Datorn frågar sedan efter landningsbas, alternativbaser, forceringsfart (fart före anfall), lastalternativ, höjd, anfallstid m m. När föraren är färdig med sin inmatning ritas en karta över Skandinavien upp på bildskärmen där navigeringen är inritad (bild 3). Samtidigt skrivs ett navigeringsprotokoll ut (bild 4), som föraren tar med sig ut till flygplanet. På protokollet finns longituder och latituder, kurser, avstånd, bränsleförbrukning, tider m m.

Det arbete som förut tog minst en kvart går nu på några minuter, samtidigt som noggrannheten är bättre och sannolikheten för fel minskar. Ändringar går på några sekunder. – Några finesser finns dessutom inlagda. Om man t ex skall flyga på höjd så föreslår datorn den höjd där lägsta bränsleförbrukning fås.

●● **Skjutprogram.** – En enda övningsraket kostar i dag över 2000 kr. Förbrukningen av övningsammunition på en attackflottilj kostar flera miljoner under ett budgetår. Kan man minska denna förbrukning genom att i stället "skjuta" med filmkamera kan man troligtvis spara stora belopp. F7 (fdir Klas Jonsson) och FMV-F:VAR (Lars Møl-



Bild 2. Inmatning av startbaskoordinater.

ler) har styrt framtagningen av en utrustning, som från film beräknar hur föraren har siktat och hur vapnet skulle ha träffat. Dessa värden matas sedan in i divisionsdatorn där de lagras på flexskiva tillsammans med förarens tidigare resultat. Med hjälp av programmet för skjutstatistik kan man sedan när som helst få en utskrift på skrivare

eller bildskärm med senaste skjutresultat, eller *alla* skjutresultat för en förare eller ett flygplan. Samtidigt presenteras medelfel, standardavvikelse m m. Man kan vidare presentera träffresultat i förhållande till skjutkraven ("E1 ruta"), vilket ger lättöverskådlighet (bild 5).

Förutom skjutresultat från film kan naturligtvis även resultat med verklig ammunition matas in. Önskemålet är, att när de nya målinmätningssystemet (MIMS) installerats vid FV:s målplatser, att skjutresultat skall gå direkt på telefonledning från MIMS in i divisionsdatorn. Skjutstatistikprogrammet har huvudsakligen utvecklats av fdir Karl Månsson (numera flygsystemingenjör på F7).

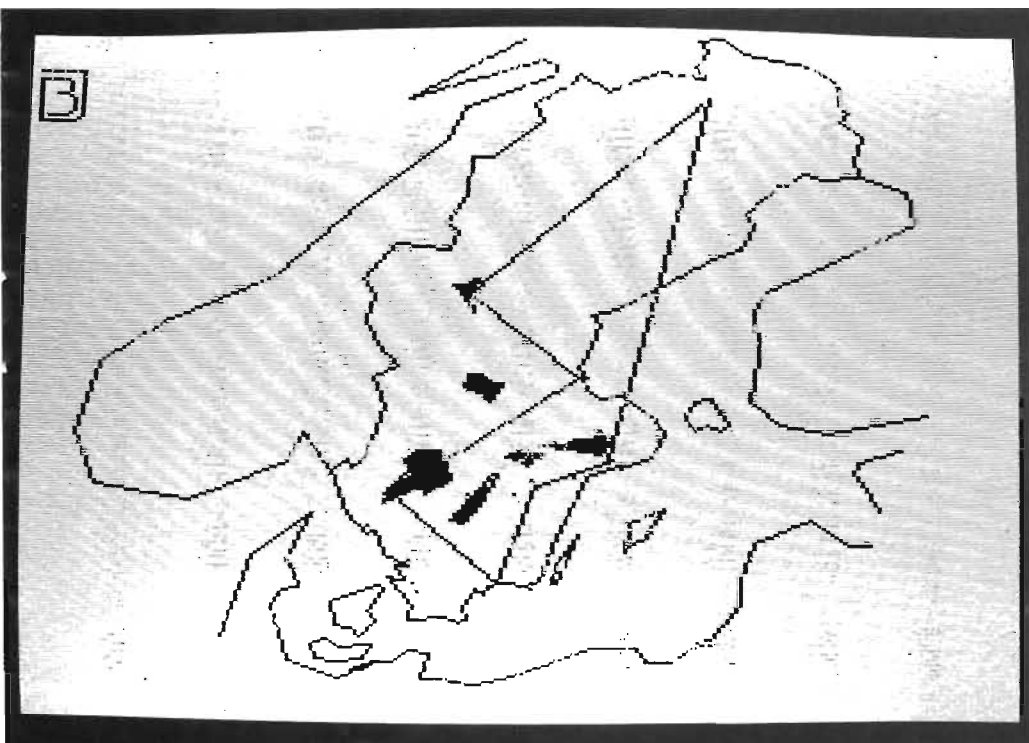
Vår förhoppning är, att kamera, utvärderingsutrustning med specialutbildad utvärderare och divisionsdator årligen skall kunna spara in miljonbelopp åt Flygvapnet. En bättre kamera önskar vi oss dock.

På F6 har flygsystemingenjör Lars Hansén utvecklat ett program för uppföljning av flygpass med sammanställning av tider m m.

●● Dessa tre program kommer att utgöra stommen i divisionsdatorn om (förhoppningsvis) utrustningen köps in åt alla attackdivisioner samt eventuellt även åt spaningsdivisioner. Därutöver finns andra program allt från flygtidsproduktionsberäkningar för tekniska enheten till ordbehandling.

I dag finns en divisionsdator vid vardera F15, F7 och F6. De två senare hyr

Bild 3. Navigeringen utritad på bildskärmen.



NAVPROTOKOLL

OLLE R6D

sina. Förarna på division har själva varit med under programutvecklingen och lämnat synpunkter, vilket kanske bidrar till att man uppskattar datorn högt.

Både 1:a och 2:a divisionen/F15 har använt divisionsdatorn vid krigsförbandsövningar. Man har funnit att den ger såväl tidsvinster som större flexibilitet, varför önskemålet är att ha tillgång till divisionsdator även på krigsbas.

●● **Framtida utveckling.** – Flygplan AJ/S 37 kommer eventuellt att utrustas med registreringsystemet RUF (Registrering för Underhåll och Flygsäkerhet) i likhet med JA 37. RUF används för att registrera motorvärden, flygparametrar (t ex fart, höjd, position) m m för varje ögonblick under ett flygpas.

Om RUF införs finns också möjlighet att använda systemet för taktiska ändamål och för utbildning av flygförare. Man kan t ex med hjälp av data från RUF, för ett anfall ta fram tid över horisonten, radaravstånd vid avfyring och andra skjutparametrar. Tillsammans med utvärdering av film ger dessa en god bild av hela anfall och dess utsikt till framgång i en krigsmiljö. Divisionsdatorn skulle kunna fungera som en "mini-UTB". (UTB är en utrustning för JA 37, där förarna i detalj kan gå igenom ett flygpas.)

Det är också tekniskt möjligt att föra över data i andra riktningen, d v s från divisionsdatorn till flygplanets dator. I stället för att för hand knappa in navigeringsdata m m i flygplanet skulle man då kunna få en sekundsnabb inmatning av uppdragsdata samt kunna öka mängden data mångfalt. Exempelvis skulle man kunna föra över koordinater för alla luftvärnsområden eller (i fredstid) alla pålsdjursfarmer och där efter låta flygplandatorn ge föraren styrinformation så att han kan styra

KTID 121314
START 11.48.23.
FLYGTID LS-L1 40.06 min:s FLYGHÖJD L1-L2 7/50 m*
TOTAL FLYGSTRÄCKA 494 km
TOTAL BRÄ. FÖRB.

MT Frek * STD K 0-179 -150 m
FPL SSR 180-359 +150 m

			D 91 K 065
	143500 T 24.51		604730 T 33.25
M5	602700 Brä %	B6	160600 Brä %
	Jvg-brö V Daläl		Udde Agsjön
M .8	D 49 K 150		D 75 K 046
DA7	140734 T 21.43		
B4	604951 Brä %	B7	
	SU-sp sjö		
M .8	D 78 K 202		
	144020 T 16.49		9015 T 40.06
BF	612840 Brä %	L1	611544/170606 Brä %
	S-spets sjö		Söderhamn TILS
M .8	D 50 K 259		D 252 K 329
			D 252 K 329
AB5	153555 T 13.44		9004 T 19.16
B2	613346 Brä %	L2	631144/143017 Brä %
	SU-sp sjö		Frisjön TILS
	D 65 K 237		
	615252/163807 T 7.37		
B1	9673 Brä %	L3	
	N Dellen		
	D 73 K 340		
	611544/170606 T 0.00		
LS	9015 Brä %	L4	
	Söderhamn		

Bild 7. Navigeringsrutorna med medeltal utvärderade uppgifter

runt området. En samordning av RUF och divisionsdator skulle kunna ge mycket stora taktiska fördelar till en relativt begränsad kostnad.

Har du några frågor: Kontakta flygsystemingenjören vid F15, F7 eller F6.

Flygsystemingenjör Christer Magnusson, F15

Bild 8. Et sista med tillagade trafiksitua

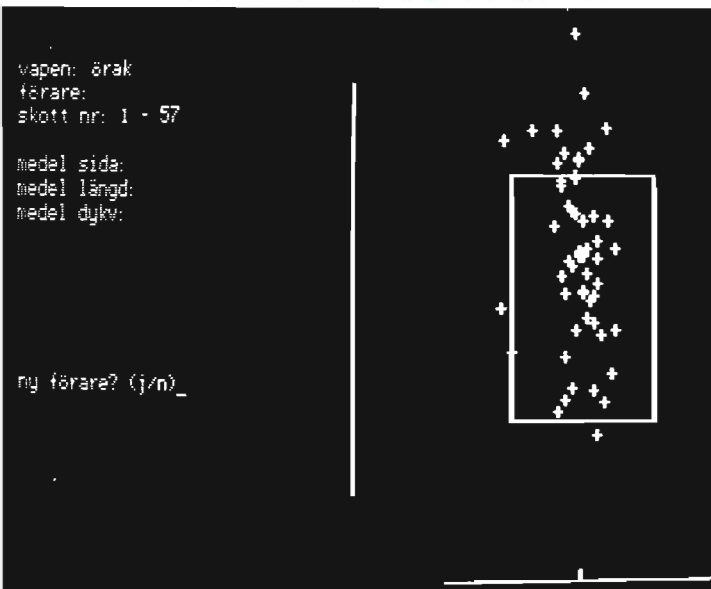
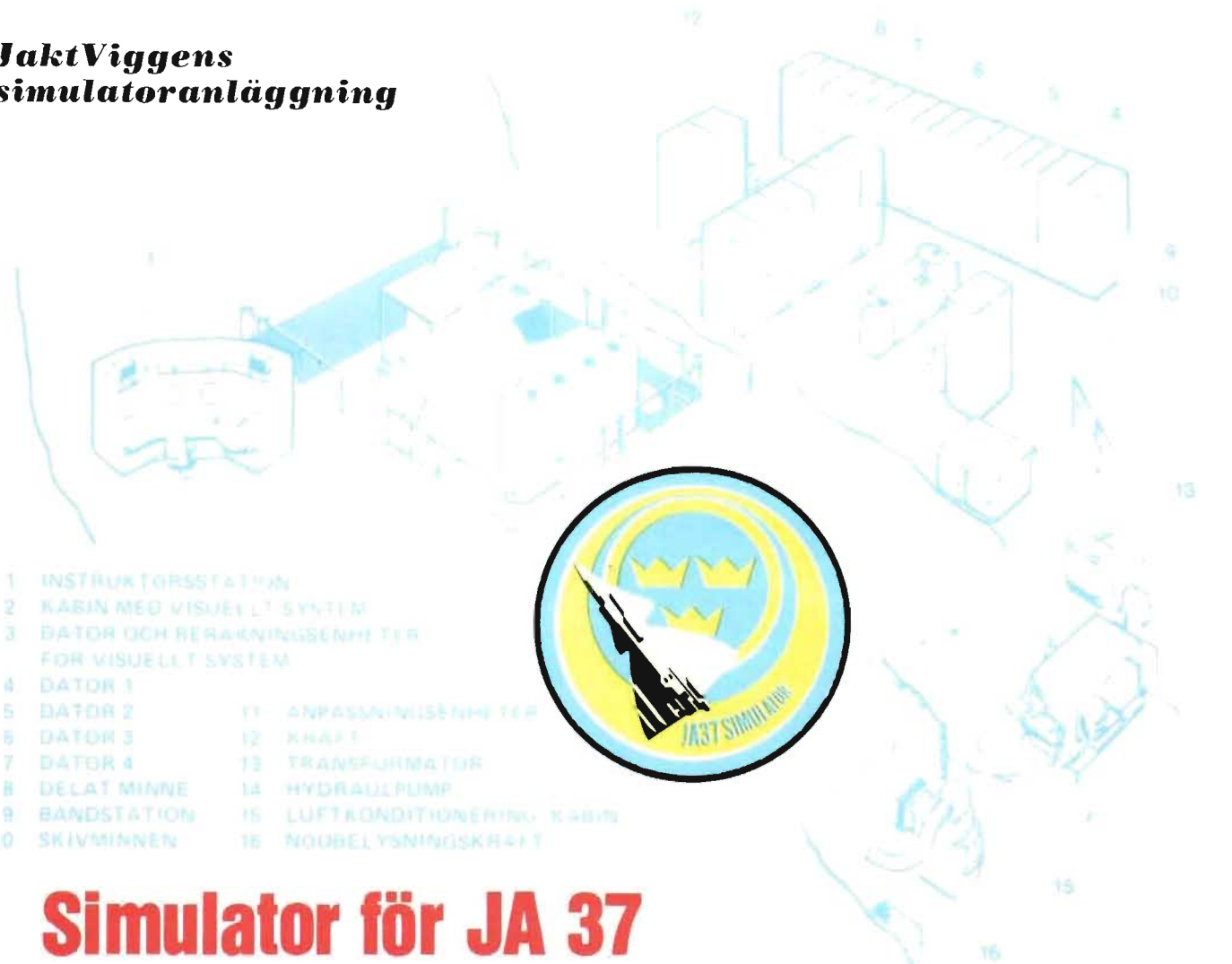


Bild 9. Utvärdering av RUF



JaktViggens simulatoranläggning

- 
- 1 INSTRUKTÖRSSTATION
 - 2 KABIN MED VISUELLT SYSTEM
 - 3 DATOR OCH BERÄKNINGSENHETER FÖR VISUELLT SYSTEM
 - 4 DATOR 1
 - 5 DATOR 2
 - 6 DATOR 3
 - 7 DATOR 4
 - 8 DELAT MINNE
 - 9 BANDSTATION
 - 10 SKRIVMINNEN
 - 11 ANPASSNINGSENHETER
 - 12 KNÄP
 - 13 TRANSFORMATOR
 - 14 HYDRAULPUMP
 - 15 LUFTKONDITIONERINGSKABIN
 - 16 NOUBELYSNINGSKRÄFT

Simulator för JA 37

Medio november erhåller F21 den fjärde och sista (från Singer Link av FMV) inköpta jaktflygsimulatorer för Viggens-flygtränning på marken. Tidigare varas fick F17 sin, medan F10 och F4 haft var sin JA-simulator i drift betydligt längre. Den simulator som F21 snart kan ta i bruk har i väntan på slutstationering fullt tillgänglig vid FFV-U/CVA.

JA-simulatore skiljer sig från dem för AJ/SH bl a i:

- Nytt visuellt system
- G-stol
- Ny typ av instruktörsstation
- Nytt datorsystem
- Nytt överföringssystem av information mellan datorerna, kabin och instruktörsstation.

Simulatore har ett avancerat vidvinkligt

visuellt system som medför förbättrad träning i luftstrid, anfall mot markmål samt start och landning.

Det visuella systemet är framtaget av McDonnell Douglas och är en utveckling av deras 'Vital IV'. Det består av tre 25" bildrör monterade ovanpå ett optiskt system med speglar och linser på så sätt att föraren får ett 120° högt synfält framför sig. Monitorerna drivs från speciella beräkningsenheter som styrs av en minidator.

Scenerna är artificiellt uppbyggda men ger ändå en mycket hög realism då ett stort antal ljuspunkter och ytor kan användas för att bygga upp scenerna; bl a är känslan av att göra mörkerlandning mycket verklighetstrogen.

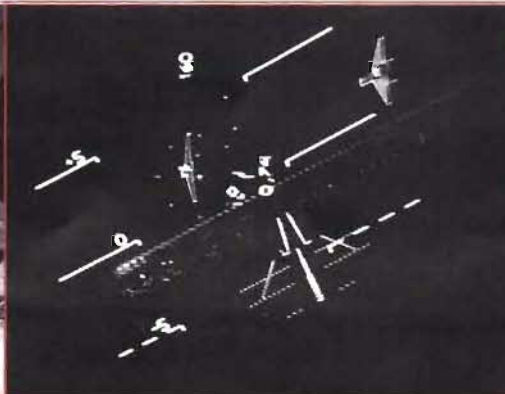
- På varje aktuellt förbands simulatoravdelning finns fem ingenjörer som utför förebyggande och avhjälpande underhåll ända ned till komponentnivå. Detta möjliggörs genom att personalen får en god grund- och

systemutbildning samt att utbildningen kompletteras efterhand som behov uppstår.

Inom simulatoravdelningarna har det vuxit fram personal som har en stor spännvidd på sina kunskaper inom såväl flygplan-, dator-, TV-system, kringutrustningar som hydraulsystem.

Simulatoravdelningarna har egna rd- och ue-förråd, varför de i dessa avseenden inte är beroende av förbandets öppethållningstider utan kan utföra underhåll på tider som kan anpassas till flygtidsuttaget på simulatorerna.

- Den erfarenhet som erhållits från flera års drift av simulatore på F13 visar, att när den har kommit in i ett stationärt driftläge är felfrekvensen mycket låg. Tack vare ue-systemet och kunnig personal kan stillståndstiderna hållas nere. ■



JaktViggen i gråvit färgnyans



Hittills har alla versioner av flygplan 37 Viggen försetts med markmörk kamouflagefärg. Den målningen skyddar flygplanen från upptäckt på marken och på låg flyghöjd.

Men Ja 37/JaktViggen tjänstgör på betydligt högre höjder. Där uppe i det blå/grå syns en mörk silhuett för bra. Därför provas för närvarande JA 37 med några olika grå-vita färg-



nyanser, allt för minskat upptäcktsavståndet. Metoden att måla jaktflygplan i ljusa himmelsfärger existerar redan inom NATO och WP.

FOTO: John S Dahlin, Owe Björnelund, Jahn Charleville



Flygfältsingenjörerna – i dag totalt ungefär 1000 man – är i krig placerade som ledningspersonal vid flygfältsarbetskompanierna samt vid de olika staberna som ansvariga för fältarbetsfrågor.

FLYGFÄLTSSINGENJÖRENS arbete och existens

Erfarenheterna från andra världskriget visade att flygplan, klargöringsmateriel och personal måste spridas och skyddas samt att förband måste finnas på flygbaserna för försvar mot såväl luft- som markanfall. Erfarenheterna pekade också på att goda resurser för reparation av fältskador måste finnas.

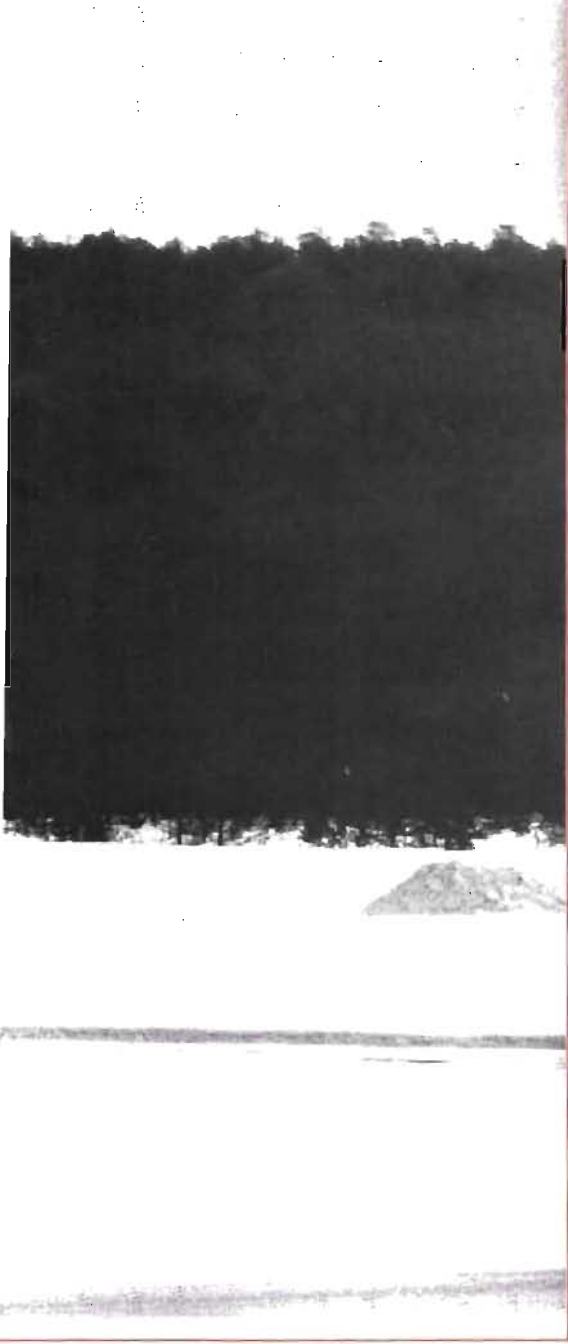
För att tillgodose de nya kraven beslöt CFV 1955, att ett flygfältsarbetskompani skall finnas på varje flygbas och organisatoriskt ingå i basbataljonen. Därvid skulle det civila samhällets

ETT MÅSTE

resurser och kunnande kunna utnyttjas. För att snabbt rekrytera ledningspersonal till kompanierna uppdrog CFV åt dåvarande byråintendenten Gösta Larsson, att genom personliga besök hos företaget, myndigheter och enskilda

ingenjörer, söka lämpliga personer för de nya befattningarna.

Intresset bland de tillfrågade visade sig vara mycket stort, varför man redan 1956 kunde genomföra den första övningen med ett flygfältsarbetskompani. Ledningspersonalen i flygfältsarbetskompaniet fick namnet flygfältsingenjörer. Efter en trevande start har flygfältsingenjörerna i dag vuxit sig starka och utgör en mycket betydelsefull enhet inom Flygvapnet (FV) främst avsedd för banreparation vid våra flygbaser.



UPPGIFTER

Flygvapnets uppgift är att i luften med flygplan försvara våra gränser och avvisa de främmande företag som kränker vårt lands territorium. För att klara den uppgiften krävs att FV i sina led även har personal som kan "gräva och fylla igen" efter fientliga attacker.

Såväl utbyggnad som underhåll av flygbaserna sköts i fredstid genom Fortifikationsförvaltningens (FortF) försorg. Vid allmän mobilisering eller annan beredskapshöjning övertas dessa uppgifter av det flygfältsarbetskompani som är placerat på respektive flygbas.

Då FV i händelse av ofred behöver väl utbyggda och underhållna flygbaser, är det flygfältsarbetskompaniets uppgift att komplettera basen till full utbyggnad. Arbetsobjekten finns i den krigsarbetsplan som finns uppräddad för varje bas. Kapaciteten skall dessutom vara sådan, att basen snabbt kan re-

pareras och återställas efter ett fientligt anfall.

CFV:s målsättning är att genom studier och prov med banreparation utveckla den teknik och organisation som bäst svarar mot ställda krav.

Att i fredsorganisationen ha styrkor stående avsedda för banreparation, skulle dra med sig höga kostnader. CFV har därför valt att i stället bygga upp flygfältsarbetskompanier med i huvudsak värnpliktig personal, rekryterade från civila företag, statliga verk och kommuner. Det är här som flygfältsingenjörerna kommer in i bilden; som befäl med ansvar för teknik och arbetsledning. Yrkeskunniga vägarbetare, maskinförare etc får motsvarande uppgifter i kompaniet.

Flygfältsingenjörerna utgör även en viktig enhet i staberna, där planeringen av flygfältsarbetena i stort sker.

UTBILDNING

Flertalet flygfältsingenjörer har grundutbildats i Armén. Det är därför viktigt att så snart som möjligt ge den flygvapenutbildning som krävs för den nya befattningen.

Den nyblivne flygfältsingenjören gör sin första krigsförbandsövning (KFÖ) i form av fackövning (FÖ) vid Flygvapnets Halmstadsskolor. Här trimmas Åby-basens alla funktioner in. I de spel som genomförs lär man känna basbataljonens organisation och uppgifter.

Efter denna "omskolning" sker sedan återstående repetitionsövningar

på den egna flygbasen enligt plan för övrig värnpliktsutbildning. Flygfältsingenjörernas uppgift under dessa repetitionsövningar är bl a att utarbeta de krigsarbetsplaner som ligger till grund för utbyggnaden i krig.

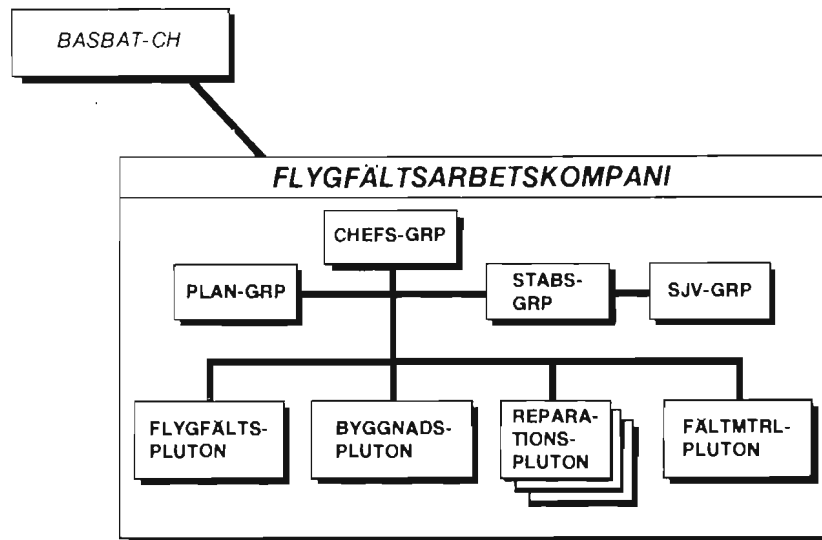
● Som flygfältsingenjör måste man vara beredd på en ganska omfattande frivillig utbildning. En gång per år inbjuds varje flygfältsingenjör att delta i en två dagars fältarbetskurs. Då ges orientering om de senaste nyheterna och varje kompani deltar i ett grupparbete med anknytning till tjänsten. ▶



Deltagarantalet är vanligen 60-70 proc. av det totala antalet flygfältsingenjörer. CFV fäster så stor vikt vid dessa kurser, att det i en del fall kan vara svårt att få behålla sin placering som flygfältsingenjör om man uteblir många gånger.

För att nå de högre befattningarna såsom kompanichef eller placering i stab räcker inte den författningensliga tjänstgöringen till. Kompletterande intensivutbildning har därför lagts in omfattande två veckor vardera. Även denna är förlagd till Halmstadsskolorna.

●● Vid krigsplaceringen har den militära utbildningen betydelse för vilken befattning flygfältsingenjören får i kompaniet. Således krävs troppchefsutbildning för placering som plutonchef och gruppchefsutbildning för placering som flygfältstekniker eller ställföreträdande plutonchef.



REKRYTERING

...av flygfältsingenjörer sker på frivillig väg. Den värnpliktige (efter rekommendation från redan antagna flygfältsingenjörer) ansöker hos CFV om överföring och krigsplacering i FV.

Vid bedömningen är det de civila meriterna som är avgörande. För att bli

antagen krävs – förutom ingenjörsutbildning – att man är verksam inom byggnads- eller anläggningsfacket, helst med erfarenhet från arbetsledning, samt att man dessutom *inte är för ung*.

Arbetsledarpraktiken är viktig då de flesta befattningarna i kompaniet innebär just att vara arbetsledare. Minimåldern 27 år har tillkommit för att tillmötesgå kravet från GU-förbanden, att få

behålla de värnpliktiga några år efter grundutbildningen.

En viktig del bedömer CFV lokalkännedomen vara. Ett mobiliseringsskede bygger på att man snabbt kommer igång. Det är då värdefullt att man inte bara känner sin bas väl utan också har de rätta kontakterna utanför basen. – Det är därför CFV:s strävan att så långt möjligt få tag i ingenjörer *bosatta i basens närhet*.

Efter detonation av 1 kg en 250 kg minörbombs uppstår en krater på basarealerna som är ca 4 m djup och 10 m i diameter



Med rätt material och återfyllning snabbt och ny beläggning kan anläggas





BANREPARATION

Om flygets betydelse i krig råder ingen tvekan. Under det israel-egyptiska "sex-dagarskriget" och andra senare konflikter har motståndarnas flygbaser varit bland de första målen som anfällits.

Uppgiften för flygfältsarbetskompaniet har därför alltmer blivit att i första hand förbereda sig för banreparation. Under KFO med hela flygfältsarbetskompanier sprängs hål i banan som bedöms motsvara kratrar efter större minbomber. Kompanichefen sätter därefter in erforderliga resurser (1-2 reparationsplutoner) och ser till att banor m m åter blir operationsdugliga.

Utöver en kunnig och tränad organisation behövs lätt tillgängligt material för återfyllnad och beläggning. Redan i fred kartläggs därför grustillgångarna i basens närhet. Bedöms avståndet till basen för stort, fredslagras förstahandsbehovet inom basen. ■



Ovan: Beläggning upp skafat. Nedan: och med tipp gips

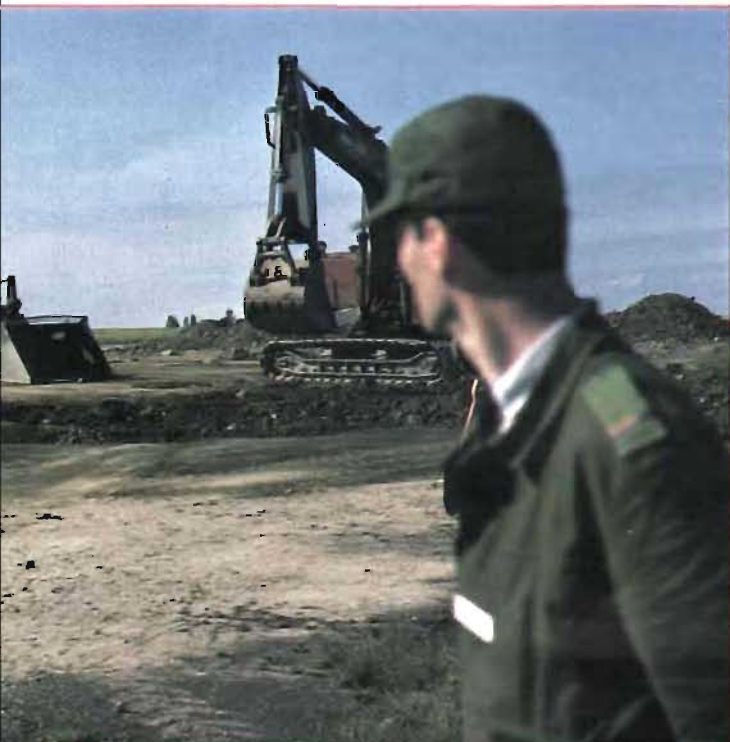


Foto (vänst) i högerled: Bertil Persson

Ovan: Spillfäskstift av skuffen



Dick Stenberg
chef för Flygvapnet
19 10 01 1 10 10 10

INTERVJU
med
generalflygvapnet
Dick Stenberg

av
Flygfältsingenjör-
föreningarnas
förbundsstyrelse

Fråga: Vid rekryteringen eftersträvades ursprungligen att enbart med ledning av den värnpliktiges civila yrkesutbildning och erfarenhet inom främst väg- och vattenbyggnadsområdet få "rätt man på rätt plats" inom flygfältsarbetsorganisationen. Sedan 1971 ställs dock även krav på militär befälsutbildning. Hur ser Du på detta?

D S: Flygfältsarbetskompanierna leds på samma sätt som övriga kompanier i basbataljonen. Det måste därför ställas samma krav på flygfältsingenjörerna som på övrigt befäl.

Att leda ett kompani i krig skiljer sig avsevärt från vardagslivet på en civil byggnadsarbetsplats och ett enigt VK 66 (1966 års värnpliktskommitté) uttalade sig därför för en ökad militär utbildning av flygfältsingenjörerna.

Fråga: Hur ser Du på de tre flygfältsingenjörföreningarna och deras sätt att arbeta?

D S: Att respektive förening Syd, Öst och Nord fungerar för vi ju ett utmärkt bevis på i samband med de årliga fältarbetskurserna. Att föreningarna sedan är sammanslutna i en förbundsstyrelse är naturligt med hänsyn till de täta kontakter som behövs med centrala myndigheter och då framförallt Flygstaben.

Fråga: F n kvarstår många flygfältsingenjörer i sin tjänst efter avgången ur värnpliktsåldern genom krigsfrivilligavtal. Hur ser Du på detta?

D S: De s k överårliga är ju i allmänhet mycket kvalificerade yrkesmän och vi har funnit att de ger stor stabilitet i såväl kompanier som i förenings-sammanhang. En flygfältsin-

genjör kan därför mycket väl stå kvar efter fyllda 47 år.

Fråga: Sedan 1970 erhåller flygfältsingenjörföreningarna statsbidrag för sin verksamhet. CFV verkade ju ursprungligen för att vi skulle erhålla detta bidrag. Vi undrar nu om Du i dag ser detta som en riktig satsning?

D S: Det förefaller ganska svårt att tro att flygfältsingenjörverksamheten skulle kunnat leva kvar utan statsbidrag. Verksamheten hade då tvingats vara på en betydligt lägre nivå än vad som nu är fallet, vilket inte vore önskvärt. ÖB fäster stort avseende vid frivilligorganisationerna och tycker det är en bra satsning att sätta en slant på dessa organisationer.

Fråga: Finns det några nya idéer för framtiden jämfört med det nuvarande utbildningssystemet?

D S: Nuvarande system med FÖ (fackövning) som grundläggande utbildning följt av KFÖ/SÖB på egna basen syns tills vidare bra. De årliga fältarbetskurserna kompletterar utbildningen och skapar dessutom en fin anda.

Just nu intensifieras utbildningen på kompaniet som helhet - KFÖ med hela kompanier genomförs.

Fråga: Skall vi ha flygfältsingenjörer även i framtiden?

D S: Ja, det hoppas jag. - Flygfältsarbetskompanierna har sedan starten vuxit sig allt starkare och behovet av deras insatser har blivit allt mer nödvändiga.

Vi kan inte nu se något bättre sätt att leda dessa kompanier än genom tillsättning av flygfältsingenjörer. Vi ser ingen anledning alls att se oss om efter någon annan väg att lösa uppgiften. ■

Omkring 1956 framfördes tanken på inrättande av en flygfältsingenjörskår. Behovet för flygfältsingenjörernas sammanhållning och för deras fastare anknytning till Flygvapnet bedömdes ursprungligen kunna bäst tillgodoses på detta sätt.

Möjligheterna för CFV att inrätta en värnpliktig flygfälts ingenjörskår undersöktes av då pågående värnpliktsutredning samt inom försvarsdepartementet. Undersökningarna gav emellertid enbart negativa resultat. Sedan detta stod klart bestämde sig flygfältsingenjörerna att själva bilda en kår eller förening.

Flygfältsingenjörerna är numera sammanslutna i tre föreningar, flygfältsingenjörförening Syd (FIFS), Öst (FIFÖ) och Nord (FIFN). FIFÖ är den äldsta föreningen - bildades 1960. FIFN bildades 1962. Det dröjde ytterligare fyra år (1966) innan FIFS bildades. De tre föreningarnas verksamhetsområden framgår av bild A.

Sedan flygfältsingenjörföreningarna funnit formen för sin verksamhet upptäckte man snart att en hel del gemensamma frågor förelåg som borde lösas på central instans. Det visade sig sålunda vara svårt för föreningarna att via resp MB göra framställningar till centrala myndigheter. En samverkansgrupp tillsattes 1967. Denna kom fram till att flygfältsingenjörföreningarna borde representeras centralt genom en förbundsstyrelse. Under 1969 tillkom förbundsstyrelsen. Alltefter föreningarna kom igång har flygfältsingenjörerna genom resp föreningsstyrelse och förbundsstyrelsen blivit starka och vunnit gehör överallt i staber och departement.

Under årens lopp har föreningarnas och förbundsstyrelsens arbete starkt ökat. Allt fler arbetsuppgifter överflyttas på förbundsstyrelsen, som dessutom blivit en remissinstans i många frågor.

Resp förening handlägger förutom föreningsverksamhet i huvudsak frågor av lokal karaktär, varav särskilt må nämnas aktivt deltagande i uppläggnings av de årliga fältarbetskurserna samt rekrytering av ingenjörer för flygfältsarbetskompanierna.

Sammantaget kan man säga, att föreningarnas och förbundsstyrelsens arbete omfattar:

- Försvarsupplysning
- Utbildning
- Kursverksamhet
- Rekrytering
- Allmän information
- Föreningsverksamhet

Därutöver sker uppföljning av forskning och utveckling inom bl

Föreningarnas och förbundsstyrelsens verksamhet

a ämnesområdet flygfält, kontinuerlig uppföljning och avlämnande av synpunkter rörande pågående banreparationsförsök samt avlämnande av synpunkter och förslag i frågor rörande flygbaser och flygfältsarbetsorganisationer. Vidare är förbundsstyrelsens representerad i olika arbetsgrupper som teknisk rådgivare.

Föreningarna erhåller sedan 1970 bidrag ur anslag till frivilligföreningar inom försvaret. - För föreningarnas och förbundsstyrelsens verksamhet har upprättats stadgar.

Förbundsstyrelsens förste ordförande blev dåvarande byråintendenten Gösta Larsson, som upprätthöll denna post till år 1972, då tekniske direktören vid Statens Vägverk Karl Sicking tillträdde. Från verksamhetsåret 1977-78 är verkställande direktören vid Entreprenad AB, Malmö, Arne Mattsson ordförande. ■



Gösta Larsson

Arne Mattsson

Bild A



Under en studieresa i USA i våras följde byrådirektör BERTIL PERS-SON (FS/Bas) utbildningen av USAF:s banreparationsstyrkor, de s k Prime BEEF Forces. Här en redogörelse för hur dessa är organiserade.

Vid varje flygbas (stateside base) finns en CIVIL ENGINEERING SQUADRON betående av civila och militära yrkesmän/kvinnor – såsom träarbetare, rörläggare, elektriker, vägarbetare, maskinförare och brandmän.

I fred svarar dessa för underhållsarbeten av olika slag, vissa mindre utbyggnader på basen samt brand och räddning. Styrkan varierar mellan 250 – 1100 man beroende på basens storlek.

Den militära delen av denna Civil Engineering Squadron skall i krig med kort varsel kunna omgrupperas till vilken som helst av USAF:s baser i världen och där bilda ett Prime BEEF Team. Den civila delen stannar kvar på sin hemmabas och fortsätter att sköta sina uppgifter där.

●● Ett Prime BEEF-lag sammansätts av olika undergrupper s k Contingency Force (CF) teams. Beroende på vilken uppgift som skall lösas sammansätts laget av en eller flera av varje sådant CF. CF-lagen är sammansatta enligt följande:

CF-1 (= 21 personer), som utgör kärnan av banreparationsstyrkan med uppgift att reparera kratrar (allt utom banrepemattan som monteras av CF-2), består av maskinförare och övrig personal för återfyllning, packning, avjämning, rengöring etc.

CF-2 (= 70 personer) svarar – utöver att montera banreparationsmattan – för all övrig reparation av såväl banor, vägar som byggnader (Bomb Damage Repair). Här finns också den administrativa personalen.

CF-3 = När två eller fler CF-1 eller CF-2-lag omgrupperas för längre tid kompletteras de vanligen med ett CF-3-lag på 35 personer bestående av byggnadsarbetare, mekaniker och elektriker. Gruppen innehåller också personal för planering, utveckling och kontrolluppgifter.

CF-4 (= 3 personer) utgör chefsgrupp.

CF-5 (= 12 personer) för brand och räddning.

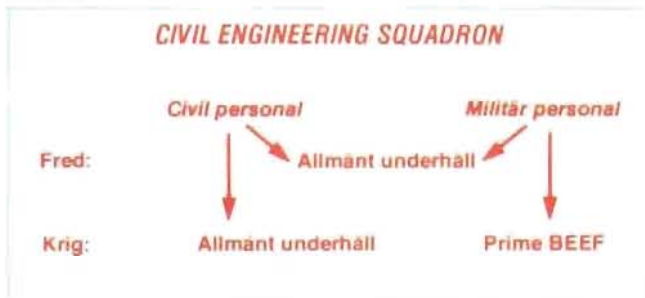
CF-6 (= 3 personer) är ledningsgrupp som sätts in när två eller fler CF-5 ingår.

Prime BEEF Force har tre huvuduppgifter:

- ◆ Rapid Runway Repair (RRR)
- ◆ Bomb Damage Repair (BDR)
- ◆ Force Beddown



Och så här fungerar flygfältsingenjörerna i USAF



Målet för RRR och BDR är att återställa en flygbas så snabbt som möjligt efter ett fientligt anfall. Force Beddown innebär att förbereda en reservbas för omgruppering dit.

●● **Rapid Runway Repair (RRR)** – Den viktigaste uppgiften för Prime BEEF Forces är RRR.

Tre kratrar med en diameter om 12 m samt upp till 100-tal mindre kratrar skall med 90 man kunna repareras inom fyra timmar.

Inom dessa fyra timmar skall laget:

- ◆ utföra rekognoscering av skador;
- ◆ rapportera skadeläge;
- ◆ tillsammans med övriga ansvariga fatta beslut om läge för erforderlig MOS (Minimum Operating Strip);
- ◆ etableras på arbetsplatsen;
- ◆ utföra reparationen.

Som ytbeläggning används AM-2 mattan, vilken är en motsvarighet till vår banreparationsmatta. Ammunitionsröjningen utförs av ett särskilt EOD-team (Explosive Ordnance Disposal).



●● **Bomb Damage Repair (BDR)**. – Utöver reparation av rull- och taxibanor har Prime BEEF Forces också ansvaret för reparation av skador på övriga delar av flygbasen inkl byggnader. Efter ett anfall inspekteras hela basen och en bedömning sker av de skador som i första hand måste repareras för att basen skall kunna fortsätta att fungera. Prioritetsordningen för reparationerna bestäms också.

Uppgifterna består av:

- ◆ räddning och röjning efter anfall;
- ◆ röjning och reparation av viktiga anläggningar utöver rull- och taxibanor;
- ◆ reparation av elförsörjningen;
- ◆ reparation av vattenförsörjning alternativt anläggning av nytt system.

Personalen ingår i CF-2 och utgörs av yrkesarbetare såsom träarbetare, rörläggare, elektriker, maskinförare.

Till gruppens uppgifter hör också:

- ◆ basens allmänna underhåll;
- ◆ brand och räddning;
- ◆ projektering för nya konstruktioner.

Detta betyder samma uppgifter som Air Force Civil Engineering Squadrons svarar för under fredstid.

●● **Force Beddown**. – Den tredje huvuduppgiften för Prime BEEF är "force beddown". Under krig eller omedelbart före ett krigsutbrott kan små baser snabbt behöva byggas ut eller förbättras för att bli fullt användbara. Detta betyder att reservbaser kan över en natt behöva bli huvudbaser. Denna uppgift som kallas Force Beddown svarar Prime BEEF Forces för.

För denna uppgift finns en särskild utrustning framtagen kallad Harvest Bare or Harvest Eagle equipment. Utrustningen består av olika satser såsom:

- ◆ sjukvårdsenheter,
- ◆ generatorer,
- ◆ flygfältsbelysning,
- ◆ vattenreningsanläggning,
- ◆ tält och förlägningsutrustning,
- ◆ fältkök.

Satserna är något olika beroende på destinationsort. Såunda hittar man även en glassmaskin i det fältkök som är avsett för de varmare breddgraderna. "Man måste tänka på personalens välbefinnande även i fält", löd förklaringen.

Satserna ligger färdigpackade på pallar klara för flygtransport. En stor del av utrustningen är dock redan i fred utlagd på krigsbaserna. Tung utrustning, som vägmaskiner och bilar, finns alltid på resp bas eller rekvireras från det civila samhället. ■

Bertil Persson, FS/Bas

FS/Friv

Fr o m 1 juli fick Flygstaben en ny avdelning – Frivilligavdelningen. "Gamla" Utb 7, som varit verksam sedan 1962, har omvandlats till en egen avdelning i sektion 4. Den nya avdelningen, som består av fyra personer, är organiserad på två detaljer – kvinnliga resp manliga frivilligärenden.

- ny avdelning för frivilligärenden

FS/Friv är sammanhållande för frivilligfrågor inom FV. Bland våra arbetsuppgifter märks:

- ♦ Utbildningsinspektioner;
- ♦ Planering av centrala kurser;
- ♦ Utvärdering och utveckling av kursverksamheten;
- ♦ Uppföljning av utbildningsbehov för värnpliktigt befäl och frivilligpersonal.

Betydelsen av att utbilda och ta i anspråk frivilligpersonal i vår krigsorganisation har accentuerats under senare år. Det är bl a Bas 90 som skapar ett större personalbehov än tidigare. En satsning på frivilligverksamhet är därför nödvändig för vår krigsberedskap.

Frivilligverksamhetens ökande betydelse framgår också genom att frivilligdetaljerna vid flottiljerna numera har blivit egna avdelningar i sektion 3. I samband därmed förstärktes även personalresurserna. Vid huvuddelen av flottiljerna består frivilligavdelningen nu av frivoff, bitr frivoff och frivass.

Överstelöjtnant Curt Israellson

Så här ser vi ut, vi som jobbar på FS/Friv:

C Friv:

Överstelöjtnant **Curt Israellson**, "Isa", kommer närmast från Militärhögskolan där han varit lärare och kurschef för FAK under sju år. Isa har privat varit engagerad i frivilligverksamhet under ett dussin år och är f n ledamot i FRO (Frivilliga Radioorganisationen) centralstyrelse.



Ch Vpl befäl & ungdomsdet

Kapten **Börje Chrona** kom 1977 till frivilligdetaljen efter att ha varit chef för robotavdelningen i 05 Börje handlägger ärenden rörande frivillig försvarsutbildning för värnpliktigt befäl och meniga samt FVRF-ungdom.



Ch Avtalspers-det:

Förste byråsekreterare **Ullabritt Carlsson** kom 1978 till frivilligdetaljen från F7 detachment, där hon tjänstgjort som frivass. Ullabritt handlägger ärenden rörande FV:s avtalsbundna personal (dvs våra flyglottor och bilkanster).



Frivass **Ingrid Söderlund** började redan 1959 att arbeta med flyglottaärenden vid Flygstaben. Hon är alltså avdelningens "nestor" Ingrid bidrar till Ullabritt vid handläggning av ärenden rörande FV:s avtalsbundna personal.



Överstelöjtnant **Kjell Helmersson**, som varit chef för Frivilligdetaljen i tio år övergick den 1 juli till civil verksamhet och är nu anställd av FVRF som riksförbundssekreterare efter Folke Ejevinsson, som då gick i pension. Kjells mångåriga erfarenhet från frivilligverksamhet blir ett värdefullt tillskott till FVRF:s centrala ledning. Med samlokalisering av FVRF:s kansli och FS/Friv i Militärstabsbyggnaden/Bastionen bör goda förutsättningar finnas för ett fortsatt givande samarbete, som ytterst syftar till att förstärka vår krigsorganisation.



DU

som funderat över hur man blir frivilliginstruktör, tveka inte utan kontakta oss på FS/Friv! Gör det!

Ring: 08-788 76 15 eller 788 75 25.

Du behövs! Du är VALKOMMEN!

Vinterkurser för frivilliga

Nu är hög tid att anmäla sig för vinterns många frivilligkurser. Anmälningssblankett finns hos flottiljens frivilligavdelning och hos Din flygvapenförening. Anmälan skall dock senast vara inkommen den 1 januari 1983.

Liksom tidigare år går 1983 års vinterkurser i Transtrand och i Fliken. I Transtrand veckorna 11 och 12 och i Fliken veckorna 9 och 10.

I Transtrand har vi i år en ny enveckaskurs (kurs FV 8602, vecka 11), "Allmänmilitär befälsutbildning, vinter". Den omfattar teoretisk och praktisk utbildning i att leda och ta hand om personal och materiel vintertid.

I Fliken går en annan enveckaskurs (FV 8622, vecka 10), som vi är angelägna att få många elever till. Den kallas för "Transporttjänst, Rep" och är avsedd för

tropp- och gruppchefer i transporttjänst. Den omfattar repetition i krigsbefattningen samt utbildning på system Bas 90.

Förutom dessa två kurser finns det ytterligare 16 olika att välja mellan. Upplysningar om dessa och andra kurser i frivilligutbildningen hittar Du i FBU:s kurskatalog. ■

FSIFriv

Undersökning av militärers och civilmilitärers arbetsförhållanden

Initiativet till denna undersökning togs i kontakt mellan Svenska Officersförbundet, dåvarande Svenska Kompaniofficersförbundet och Plutonofficersförbundet samt de båda arbetsmiljöforskarna Lars-Erik Liljekvist och Bengt Jonasson vid Organisationsmiljö HB under 1978. – Undersökningen har bekostats av arbetarskyddsfonden och utförts av Organisationsmiljö HB.

Projektledare har varit ovan nämnda psykologer, Lars-Erik Liljekvist och Bengt Jonasson. Under genomförandet har pro-

jektledarna samverkat med SOF och ORF samt ÖB, CA, CM och CFV, vilka också varit representerade i projektets styrgrupp.

Undersökningen visar glädjande nog att huvuddelen av vår militära och civilmilitära personal upplever ett stort antal positiva faktorer i arbetssituationen. Undersökningen visar också på ett antal större och mindre upplevda problem. Många av dem är av den karaktären att de bäst kan lösas genom diskussioner på lokal nivå.

Vissa av de problemområden undersökningen pekar på kräver åtgärder från ÖB:s eller försvarsgrenschefernas sida. Vissa problem kan inte lösas utan relativt omfattande fortsatt utredning och ändringar av regler m m. Några problemgrupper är i huvudsak av den karaktären att åtgärder i första hand kan vidtas av personalorganisationerna.

Under 1980 och -81 intervjuades 367 militärer och civilmilitärer om sina arbetsförhållanden. I samband med intervjun fick de också besvara ett frågeformulär. Intervjupersonerna fördelas på följande olika tjänstgöringslag: Flygtjänst, lärartjänst, sjö tjänst, stabstjänst, stridslednings- och luftbevakningstjänst, teknisk tjänst, trupptjänst samt vaktjänst.

Resultat. – Flyg-, trupp- och sjö tjänst är de fysiskt mest krävande tjänstgöringslagen. Genomsnittsåldern är också lägst i de här tjänstgöringslagen.

Flerparten militärer och civilmilitärer flyttar minst en gång under karriären, oftast fler. Detta kan naturligtvis inverka negativt på privatlivet. Trots detta är militärer och civilmilitärer till 85 proc gifta eller sammanboende. Man bildar också familj lika tidigt som andra grupper i samhället.

Många militärer, särskilt regementsofficerarna, har stor bortovaro från hemmet pga tjänsten. För familjelivet är det negativt, men den omväxling det innebär för dem själva uppfattas som värdefull. – Det är, med undantag för teknisk och stabstjänst, vanligt med obekvämt arbetstid. Övertidsarbete är vanligt i alla tjänstgöringslag – särskilt i stabstjänst.

● ● Försvaret har under de senaste decennierna genomgått en påtaglig demokratisering. Den traditionella auktoritära stilen har avsevärt mildrats och umgängesformerna mellan olika befälskategorier har blivit lättare.

Arbetet innebär för de flesta att man har mycket kontakt med människor i arbetet. Detta är något som uppfattas som en av de största fördelarna med arbetet. Det är en god sammanhållning och ett fint kamratskap, vilket bidrar till den oftast goda stämningen på arbetsplatsen. Personalomsättningen är mycket liten, mer än 90 proc av personalen

'Officer i dag'

har mer än fem års anställning. Sjukfrånvaron är också mycket låg. Sannolikt är militärer och civilmilitärer en grupp som objektivt sett är friskare än många andra i samhället. Sammanhållningen bidrar säkerligen också till att man inte heller sjukskriver sig för bagateller.

Arbetet uppfyller de anspråk man har på meningsfullhet med arbetet. Det är det näraliggande och konkreta som intresserar. Vad arbetet i sina yttersta konsekvenser går ut på är en fråga som man inte ägnar mer djupsinnig uppmärksamhet än folk i allmänhet gör. Man får lägga upp mycket av arbetet efter eget huvud och har stora möjligheter att ta egna initiativ. Den populära vanföreställningen att militärer bara lyder order, är helt ogrundad.

● ● Den militära och civilmilitära personalen upplever sig vara utsatt för en i stort sett negativ attityd från samhällets och inte minst massmediernas sida. Detta påverkar allmänheten i samma riktning. Särskilt i storstadsregionerna är den allmänna attityden negativ, medan det är en betydligt mer positiv syn i gränstrakterna och på landsbygden. De värnpliktiga upplevs betydligt försvarsvänligare nu är för 10 – 15 år sedan. Man kan rent allmänt urskilja en något mindre försvarsfientlig inställning.

Statsmakternas spariver har särskilt drabbat försvaret under det senaste decenniet. De minskade resurserna upplevs som alltmer besvärande av personalen. Det blir allt svårare att leva upp till den officiella målsättningen. Det finns en tendens till att informationen om svårigheterna sällas innan den når fram till den högsta ledningen. Befäl på olika

nivåer är angelägna om att göra ett gott intryck på sina resp chefer och drar sig därför för att berätta om misslyckanden och svårigheter de haft. – Resursknappheten gör att materielen blivit alltmer föråldrad. Det anses vara en klar utveckling till det sämre.

Den yttre arbetsmiljön är på många håll dålig, särskilt om man jämför med civila arbetsmiljöer.

Personalbristen upplevs nästan överallt som påtaglig och är i det närmaste av katastrofala mått i trupptjänst.

På senare år har administrationen vuxit och många tycker att skrivbordsarbetet blivit betungande.

● ● Flygtjänst. – Det är oerhört stimulerande och roligt att flyga. För många är det nästan livsnödvändigt att få känna att man är med och utför en prestation och får vara med om något som är få förunnat.

Lön och löneförmåner påstås ha försämrats under senare år, varför många flygförare söker sig över till det civila flyget.

Lärartjänst. – Man träffar många olika människor i arbetet, vilket värdesätts. Det är roligt med positiva elever och tillfredsställande att få lära ut det man kan. – När det gäller det konkreta undervisningsarbetet, tycker man att undervisningsmaterielen lämnar en del övrigt att önska. Den är ofta omodern och utsliten. Man saknar också tid för regelbunden uppföljning av undervisningsresultaten.

Stabtjänst. – Man har stora möjligheter att själv planera sin arbetsdag och man utför sina arbetsuppgifter fritt och självständigt under eget ansvar. – Det är periodvis hög arbetsbelastning. Handläggningstiderna är för kor-

ta och det sker alltför snabba förändringar i organisationen.

● ● Stril-tjänst. – Arbetet är omväxlande och variationsrikt med stora möjligheter till egna initiativ. Arbetsuppgifterna upplevs som mycket ansvarsfulla. – Arbetsbelastningen är mycket varierande. Periodvis har man inget alls att göra, t ex när det är dåligt flygväder och det inte finns någonting att upptäcka på radarn. Med bättre planering borde man kunna förbereda meningsfulla sysselsättning sådana dagar.

Teknisk tjänst. – Arbetsuppgifterna är ofta intressanta ur teknisk synvinkel. Utvecklingen på vissa håll sker så snabbt att det inte är någon risk för att man stannar i utvecklingen. – Det är många klagomål på den yttre miljön. Det är dålig ventilation, bullrigt, dammig, trånga lokaler eller omodern sådana.

Trupptjänst. – Det är mycket stimulerande att man får kontakt med många människor i arbetet. Det är roligt att arbeta med unga värnpliktiga samtidigt som man själv lär sig mycket av dem. – Personalbristen påstås vara i det närmaste katastrofal, vilket leder till konflikter mellan olika befälskategorier. Unga och oerfarna regementsofficerare ses ofta med misstro av lägre befäl. De högre cheferna betraktas ibland som inkompetenta av befäl på lägre nivåer.

Vaktjänst. – Arbetet är självständigt och man har en förtroendeställning med frihet under ansvar. Arbetet kan innebära mycket stillasittande och känns emellanåt enformigt och föga personlighetsutvecklande.

● ● De olika befälskategorierna. – För såväl kompani-, plutons- och regementsofficerare gäller att man uppskattar det goda kamratskapet och andan. Det självständiga arbetet betonas framför allt av regementsofficerarna. – Det är många klagomål på arbetsmiljön bland kompani- och plutonsofficerarna. Regementsofficerarna lider av befälsbristen. ■

DEBATT FORUM

Ledning av flygtjänst kräver bl a erfarenhet, kunnande, omdömesgill flyglädje och ansvarskänsla. Detta torde alla vara eniga om. För befattningarna som flygchefer och divisionschefer bör endast de mest framstående officerarna komma ifråga. Utöver de krav man kan ställa på en divisionschef (divch) måste flygchefen – vilken som regel tidigt är befordrad till överstelöjtnant – kunna betraktas som en auktoritet när det gäller flygstridskrafternas utnyttjande både av fackfolk i hela försvaret och av allmänheten. Detta innebär som regel både MHS/FHK och tjänst vid stab eller skolor efter divch-perioden för att med tillräckligt bred bakgrund kunna bli flygchef.

Åldersfördelning bland flygtjänstledande personal (våren -82)		
Kategori	Ålder mellan	Medelålder
<i>Flygchefer</i>	38 – 46	42,3
<i>Divch/attack</i>	32 – 41	37,1
<i>stf divch</i>	30 – 37	31,3
<i>Divch/spa</i>	38 – 40	39
<i>stf divch</i>	30 – 36	33,6
<i>Divch/jakt</i>	30 – 39	34,7
<i>stf divch</i>	28 – 34	30,9
<i>Divch/skol</i>	31 – 40	35,8
<i>stf divch</i>	33 – 38	35,2
Samtliga divch krigsflygplan:		36
stf divch krigsflygplan:		32,1

Fig 1

(Transport-, mål- och sambandsflyg ej inräknade)

marken och i luften. De stridande enheterna är små. Kraven på att både enskilda förare och divch skall kunna uppträda självständigt, ha överblick och omdöme och fatta avgörande taktiska beslut blir allt starkare. Ledningen och utbildningen av slagkraftiga flygförband, ofta uppdelade på flera enheter, ställer nya och ökade krav på förbandschefernas kunnande och ledarförmåga. Krav som bättre motsvaras av nivån hos dagens flygchefer än av våra divch.

Skall det dessutom även i framtiden säkerställas att de bästa officerarna skall tjänstgöra som divch, måste behovet av personalutveckling få styra utformningen av organisationen i

Hur GAMMAL får en FLYGCHEF vara?

Divisionsledningarna har sagts vara väl unga beroende på föraravgångarna till civil luftfart från mitten av 70-talet. Som konsekvens härav borde risken för gamla flygchefer vara obefintlig! Detta är en bekväm men farlig slutsats.

Med nuvarande personalplanering eftersträvas både att utnyttja nuvarande divch i resp befattningar under längre tid och att rekrytera regementsofficerare med MHS/FHK som divch vid JA-divisioner.

Fig 1

●● En stor andel av divch är kaptener, beroende på att de rekryterats till regementsofficerare bland tidigare kompaniofficerare. Detta kan för den oinvidige ge intryck av ungdom och rutin. Så är inte fallet. Om man utgår från medelåldern 36 år för en divch, har de i genomsnitt en betryggande flygerfarenhet från i genomsnitt 15 års flygtjänst eller mera.

Detta är i och för sig tillfredsställande. Kritiken mot ledningen av flygtjänst riktas således egentligen mot kvaliteten hos ledningspersonalen och inte mot åldern.

Direktrekryterade regementsofficerare utnämns till löjtnanter vid 23 – 25 år. Befordran till överstelöjtnant har för de skickligaste skett i genomsnitt det 14:e officersåret. I NBO (Ny BefälsOrd-

ning) kan en förlängning av den totala tjänstetiden före befordran till överstelöjtnant komma att ske. En tidig befordran till överstelöjtnant bedöms kunna ske det 15:e anställningsåret. Detta ger en levnadsålder av 38 – 40 år, vilket väl rimmar med åldersläget för nuvarande flygchefer men också för många divch.

●● Om vi håller fast vid kraven att en flygchef skall vara ung och så skicklig både som förare, ledare och stabsofficer att han tidigt kan befordras till överstelöjtnant, betyder det att befattningen som divch måste lämnas i åldersläget omkring 33 år. MHS/FHK och rimlig stabstjänstgöring beräknas ta minst fem år. Detta åldersläge svarar mot genomsnittsåldern för våra ställföreträdande divch.

Den vällovliga strävan att med äldre divch få en ökad stadga i flygtjänsten ger således dåliga möjligheter att vidareutveckla unga skickliga officerare först till divch och sedan till flygchefer. Det måste även anses väsentligt att chefer på högre nivåer har personlig erfarenhet från i första hand att leda en flygande division. En utveckling som kan innebära att de dugligaste officerarna inte med säkerhet kan bli divch kan inte vara rätt, om vi skall fortsätta att sätta flygtjänsten i högsäte i FV.

Nuvarande divch har så hög genomsnittsålder att flera av

dem (> 36 år) sannolikt inte kan bli aktuella att om 5 – 7 år inleda en flerårig (3 – 5) flygchefsperiod. Med en fortsatt personal- och organisationsutveckling i in-vanda spår riskerar man:

- ◆ allt äldre flygchefer;
- ◆ att unga duktiga ledare inte hinner bli divisionschefer;
- ◆ att flygchefer rekryteras bland dem som aldrig varit divch;
- ◆ att flygcheferna saknar eller har bristande stabserfarenhet.

Den allvarligaste konsekvensen är utan tvekan, att en sådan utveckling på sikt kan innebära att chefer i FV överhuvudtaget saknar egen erfarenhet av att leda flygtjänst vid ett krigsflygförband. En sådan utveckling kan inte godtas. Utvecklingen under 70-talet har inneburet främst en förstärkning av flygchefs-nivån. Befattningarna med krav på "divchkompetens" (motsv) – t ex systemofficer, flygstyrkechef – har tillförts. Detta har i praktiken medfört ökade vakanser, eftersom befattningarna m h t redovisade avgångar i flera fall upprätthålls av personal med otillräcklig erfarenhet. Detta innebär en risk för att förtroendet för flygtjänsten urholkas.

●● Utvecklingen av våra flygstridskrafter är dynamisk. Flygmateriel och taktik förnyas och förändras. Slagkraften hos den enskilda enheten mångdubblas. Flygförbanden sprids ut både på

ökad grad i stället för som nu tvärtom. Den nuvarande flygheten måste därför uppdelas och fredsorganisationen utformas i likhet med krigsorganisationen, dvs med de flygande divisionerna direkt underställda flottiljchefer. Divisionen skulle då ledas av en överstelöjtnant med den utbildning och erfarenhet som dagens flygchefer har.

Resurser för detta kan åstadkommas genom att den nuvarande flyghetens lednings- och stabspersonal fördelas på resp flygande divisioner. En sådan utveckling bedöms tillgodose både krav på en mer kraftfull och självständig divisionsledning i fred och krig och en förmånlig personalutveckling både för FV och den enskilde.

Fig 2

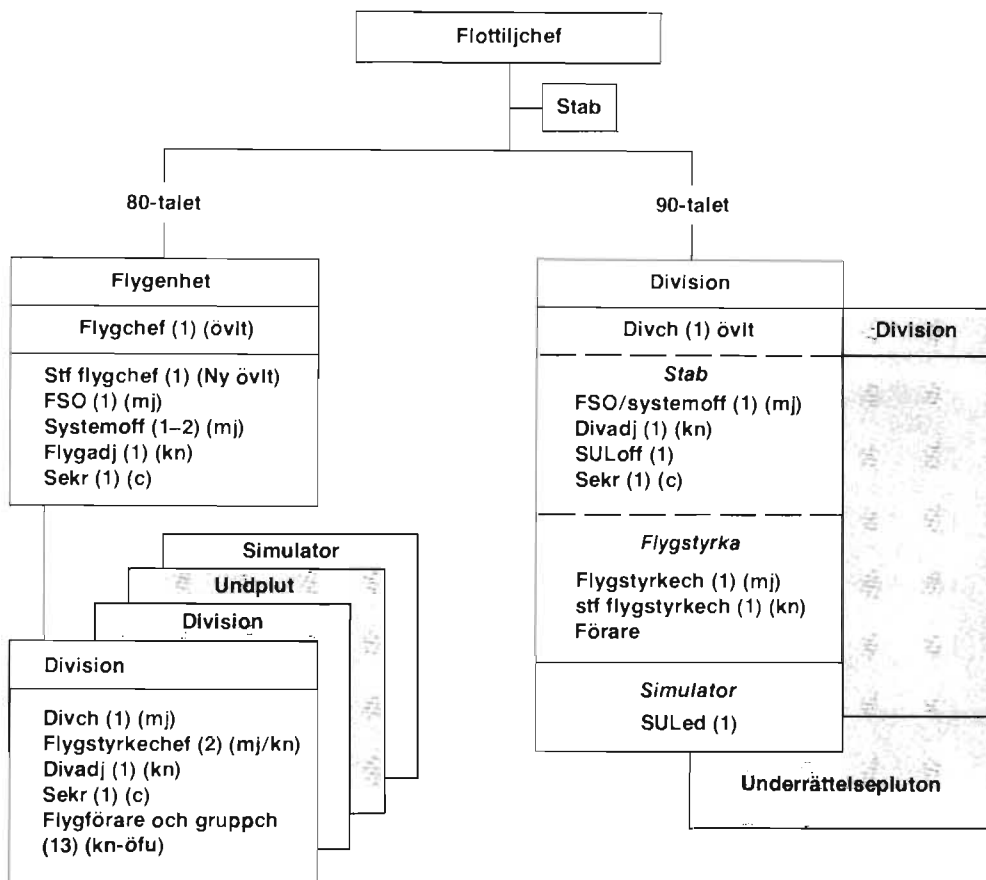
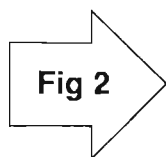
●● OLLI/U, fortsatt organisationsutveckling samt ny materiel medför förändringar. Om man vill verka för en nivåhöjning av divch till överstelöjtnant, måste arbetet inledas nu. Förändringarna måste ske inom ramen för tillgänglig personal. Befattningar varken kan eller får skapas som ställer krav på utökning av en bestämd personalkategori i ett begränsat ålders- och utbildningsläge.

Divch medio 1990-talet är i dag redan anställda, under utbildning eller rekryterade. Framtida personalutveckling måste

därför få avgörande inflytande på organisationsförändringar.

En utveckling mot mer självständiga divisioner ledda av en urvalsbefordrad officer med stabserfarenhet måste – för att vara genomförd senast när JAS införs i början på 90-talet – innebära att både organisationsarbete och personalutveckling redan nu inriktas mot detta mål med all kraft. ■

C-J Rundberg



Flygstabens kommentar till C-J Rundberg:

Motiven för en kvalitetshöjning av divisionscheferna (divch) är väl underbyggda. CFV har sedan en tid vidtagit åtgärder för att få MHS/HK-utbildade divch. Likaså är personalplaneringen nu inriktad för att på sikt tillmötesgå kraven.

En brist i Rundbergs förslag är att de fredsorganisatoriska följderna berörs endast ytligt. Att förslaget medför konsekvenser för krigsorganisationen syns vara bortglömt.

Den flygtekniska utvecklingen med hög flygteknisk utvecklingspotential utgör det grundläggande motivet bakom högt kvalitetskrav på flygtjänstledande befattningar. Det är därför av vikt att divch helhjärtat får ägna sig åt sin huvuduppgift – leda och utbildade divisionen.

Det är tveksamt om Rundbergs lösning säkerställer detta. Risk föreligger nämligen att de rutinmässiga administrativa sysslorna kommer att öka ytterligare för divch. Rundberg föreslår ju att flygchefs befattningen utgår och

att stabspersonal fördelas på divisionerna.

● ● En annan aspekt som Rundberg inte berör är behovet att förse krigsorganisationens stabsfunktioner med flygexpertis – bl a stabsubildad flygförarpersonal med MHS/HK som bakgrund.

Mot bakgrund av ovanstående kan följande sammanfattas och påstås:

- 1) **Divch:s huvuduppgift är att leda och utbilda divisionen så att flygsystemets inneboende kapacitet tillvaratas;**
- 2) **Divch:s rutinmässiga administrativa sysslor får INTE öka till förlång för huvuduppgiften. Helst bör de minska;**
- 3) **Krigsorganisationen kräver flygsystemutbildad stabspersonal.**

För att tillgodose kraven som påståendena innebär kan följande variation på Rundbergs förslag tänkas:

♦ **Avlasta i största möjliga utsträckning divisionschefen rutinmässig administration genom att bibehålla flygchefen med ett stabsgorgan. Flygchefen får ansvaret att i allt väsentligt klara hela flygenhetens administration.**

♦ **Ta divch direkt från MHS/HK. I NBO kommer yrkesofficer att vara ca 36 år vid avslutad MHS/HK. En nivåhöjning till överstelöjtnant medför, som Rundberg mycket riktigt säger, en ålder på ca 40 år. Hans förslag innebär en ca fem års bortovaro från flygtjänst FFSU, eftersom flygchefs kompetensen kräver MHS/HK och stabstjänst.**

♦ **Rundbergs viktiga påpekande att chefer på högre nivåer har divisionscheferfarenhet torde lättare kunna säkerställas om rekrytering av dessa befattningshavare kan ske vid ca 40 års ålder i stället för vid ca 45.**

Chefen för flygenheten bör rekryteras ur åldersskiktet 45 – 55 år. Bakgrund MHS/HK och stabstjänst vid stab/-er växlat med förbandstjänst eller lärarutbildning inom annat fack än flygfacket. Flygtjänst i aktuellt flygsystem kan utgöra grunden. AFT-flygtjänst i befattningen, är en förutsättning upp till en viss övre åldersgräns.

Befattningen bör i första hand vara öppen för yrkesofficer som inte går vidare mot central/regional karriär, men som har alternativa utvecklingsmöjligheter mot SC flj/enhetschef flj/C Pers/C Mob flj.

● ● Diskussion och synpunkter emotets tacksamt. Inte minst vad gäller ansvar/uppgiftsfördelning mellan chefer för flygenheten och divch. Skicka din uppfattning i ämnet, (men kortfattat) maskinutskrivet (dubbelt radavstånd) till Red/FLYGvapen-NYTT. Gör det! Gör debatten levande. ■

FS/Personalsektionen

"En uppfattning inom Flygvapnet är att senare års nytillskott av flygförare utmärker sig negativt gentemot tidigare generationers nya flygförare genom färglöshet, brist på framåtanda och initiativförmåga. Utred uppfattningens sakliga grund. Föreslå åtgärder." Detta var titeln på en sk enskild utredning vid Militärhögskolans flyglinje. Utredningen gjordes av kapt. ROLF PERSSON (FS), elev i högrekursen 80-82. Granskare från fackmyndigheten för ämnet (Försvarets Forskningsanstalt/FOA) var överstelöjtnant FOLKE SANDAHL, som i denna debattutformade artikel recenserar arbetet.

bildningsmålen skulle kunna höjas. De utexaminerade beskrivs därtill av sina lärare såsom frimodiga, öppna framåt, flygglada, självständiga, lätta att ha att göra med. De borde kunna utbildas vidare till ypperliga jakt-, attack- och spaningsförore. Men bara något år efter GFU beskrivs de alltså här och var som rätt odugliga för sina uppgifter. Odugliga eller "fel" på något annat sätt, om viss skicklighet i att lösa förelagda uppgifter inte kan förnekas. Antingen är nu denna dystra beskrivning av dem sann, och då måste det självfallet göras något

dessas omdömen är negativa. 30-35-åringarna däremot har dubbelt så många positiva som negativa saker att säga om de unga. Mest positiva är personer under 30 år. De som med en vetenskapligt listig enkätmetod tillfrågades av RP var de 42 eleverna i MHS flyglinjes allmänna kurs 81-82. RP har då inte gått över än efter vatten: de tillfrågade representerade åldrarna 27-28 år, därtill samtliga flygslag samt både flyg- och marklinje. Talade man de yngre tillfrågade i egen sak? Knappast: ingen av dem utexaminerades efter 1975.

De FÄRGLÖSA förarna

Myt eller verklighet?

Det är en allmän-mänsklig iakttagelse, att vi såsom individer tenderar att leva upp till den bild – mer eller mindre välgrundad – som människorna i vår omgivning har av oss. Leva upp till eller leva ned till. Ju mera kompakt, enstämig omgivningen är i sin syn på oss, desto större blir påverkan.

Översten S.L.A. Marshal, skrev i sin klassiska "Men against fire" ungefär detta: Behandlar man en officer som om han vore korpral, trots att han i ex är löjtnant skall man inte förväntas om man bara får ut en korprals arbete av honom. Den här iakttagelsen har bekräftats vetenskapligt också, genom experiment. Professor Joachim Israel beskrev några sådana en gång och han sammanfattade: "Om man utgår från att personer (i beroendeställning) t ex är oberäkneliga, omdömeslösa, ansvarslösa och barnsliga, behandlar man dem på ett sätt som så småningom leder till att de får dessa egenskaper."

McGregors "Teori X", välbekant för alla som genomgått se-

nare års ledarskapskurser, behandlar också detta fenomen.

● ● **Omedvetna mekanismer.** – Det i sammanhanget så förrådiska är, att det till stor del är omedvetna mekanismer som är igång. Omedvetna för båda parterna – omgivningen och individen.

Om det förhåller sig på detta vis (och det gör det) är det högst allvarligt att man i FV har börjat beskriva senare års yngre förare som undermåliga på olika sätt: grå, tama, okreativa, inga ledare, odugliga i krig, visserligen alltmör flygsäkra t o m budgetåret 79/80 – därefter inte det heller. Skälen till att man beskriver dem så må vara vilka de vill. Det viktigaste att beakta är att det inte är helt gratis för FV och för förarna ifråga, att det planteras och sprids sådana uppfattningar.

På så objektiva grunder det gärna är möjligt vel vi, att nutida elever vid examen i den grundläggande flygförutbildningen (GFU) är genomsnittligt duktigare än forna tiders genomsnitt. Ut-

åt utbildningen efter GFU – eller också är den inte sann, och då måste det avslöjas vad det är för krafter vi här har att göra med och åtgärder sättas in som passar för den situationen.

Allvarlig bakgrund. – Det var alltså en mycket allvarlig bakgrund till att FOA föreslog ämnet med rubrik enligt ingressen. Det kändes tillfredsställande, att just kapt. Rolf Persson med sin speciella erfarenhetsprofil tog sig an det. RP har bl a under flera år varit lärare vid TIS, det är "typflyglinjeskola" för elever som efter GFU skall utbildas vidare på de mera egentliga stridsplantyperna. RP har oförväget kastat sig in i det svåra ämnet och ganska skickligt undvikit de speciella svårigheter som kunde följa av att frågeställningen är sk kontroversiell, "minerad". Han har också klarat sig förbi de fallgropar som skulle kunna finnas på g a att detta område har ett så rikt utbud av beteendevetenskaplig expertkunskap. Förstått ämnet rätt enligt FOA:s intentioner har han gjort från början. Det är en intressant och snart sagt för varje ny sida fortsatt aptitretande promenad man tas med på vid läsningen av rapporten.

● ● **Omvänd åldersförnällning.** – Vi får veta, att den argaste kritiken mot de unga (= GFU-examinerade efter 1975) förfaller komma mest från personer över 35 år gamla. Mer än 50 proc av

Dessutom var det marklinjens yngre officerare som var de mest positiva till de nya flygförarnas egenskaper.

Givetvis säger en sådan här opinionsmätning ingenting om hurdana de nya flygförarna egentligen är. Det har inte heller varit RP:s ambition att ta reda på det med denna metod. Men den berättar kanske en del om utbildningen av uppfattningen ifråga, vilket är intressant nog. Efter en extra titt på andra försvarsgrenars motsvarande frågeställning anser sig RP kunna sammanfatta: De negativa uppfattningarna är inte "vare sig särskilt utbredda eller något unikt för FV". Tack och lov för det.

Med tanke på sakinnehållet i inledningen kan det kanske vara lämpligt att här citera några av de positiva omdömen om senare års nytillskott till flygförarkadern, som redovisas i RP:s utredning: villiga att lära, positiva, duktiga, framtidsmän, höga ideal, temperamentsfulla, vetgiriga, lojala, pålitliga, glada, noggranna, gör inga vansinniga saker, ambitiösa, entusiastiska, välutbildade, säkerhetsmedvetna, intresserade, har som mål att bli bättre än FFSU-förarna, kunniga, självständiga, kamratliga, effektivare, bättre självförtroende, initiativriktare, lätta att samarbeta med, teoretiskt kunniga, tänkande, medvetna, intensiva, ivriga, realistiska i resonemang utanför flygtjänsten, god flygförmåga,

solidariska mot FV, påverkbara, flygentusiaster.

● ● **Lämplighetsbetygen.** – Vi får också veta (det är det andra viktiga) att elevstandarden enligt lämplighetsbetygen efter genomgången TIS 35 inte har förändrats mellan åren 1966-70 och 1975-79. I varje fall inte till det sämre. Men lämplighetsbetygen vid TIS 37 är klart lägre än vid TIS 35, trots att eleverna från GFU i lämplighetshänseende fördelas slumpvis på TIS 35 och TIS 37. Detta föder verkligen reflexioner. Kan det vara så att övergången från GFU till TIS 37 för elever utan annan flygerfarenhet än GFU, på något sätt är för svårt? TIS 37 med elever direkt från GFU genomfördes första gången 1976. Det var ungefär då, som också kritiken mot unga förare började växa upp över det vanliga brusets av klank på ungdom.

Må ingen skugga falla över det ambitiösa och goda arbete lärarna vid TIS 37 utfört genom åren, verkligen inte. Men de har kanske haft en något realistisk uppgift. Då skulle det kunna ligga någonting i kritiken. Men det blir naturligtvis i så fall inte de unga förarna som skall placeras under luppen utan **skarven mellan GFU och TIS 37**. RP:s lämplighetsbetygsstudie stimulerar (vill det synas) till konstruktiva åtgärder av pedagogisk natur. FOA, såsom försvarets betenden- vetenskapliga fackmyndighet,

deltar självklart gärna i ett FV-initierat samarbetsprojekt för att lösa detta problem.

Karaktärsdaningen. – En i ljuset av den negativa uppfattningen om unga förare närmast förbluffande sak, som RP presenterar, är listan över egenskaper som skall poängsättas till grund för lämplighetsbetygen vid TIS. Den upptar inte ett enda klart dynamiskt begrepp såsom framåtanda, kreativitet, förmåga till inproviserat beslutsfattande, initiativförmåga! Vad där finns är idel statiska ting såsom psykisk jämvikt, tålighet, uthållighet, pålitlighet, lojalitet. Om utbildningen inte premierar karaktärsenskaper, som de utbildade förarna senare anklagas för att sakna, är det inte förarna som skall ställas i skottlinjen. Här tycks de grundläggande bestämmelserna häröra från en tid, då man trodde att alla karaktärsenskaper i princip var medfödda och inte kunde utvecklas genom utbildning. Måhända kritiken mot de unga egentligen är berömande för utbildningsapparatusens förmåga att blint följa föräldrade bestämmelser?

● ● **Uttagningskommissionens prognoser.** – Ytterligare en värdefull delstudie i RP:s utredning utgörs av en jämförelse mellan UTK:s (uttagningskommissionens) skattningar av de uttagna och utfallet i form av topp- eller bottenplacering på TIS. UTK:s prognossäkerhet

tycks ha minskat med åren, påvisar RP. Det bör kunna tolkas som så, att TIS blivit säkrare i sin uttagningsfunktion: ju flera småpotatisar av olika format som man lyckas ta bort riktigt, desto mer lika varandra bör ju de återstående potäterna bli. Ju duktigare man blir som bortsorterare (och UTK är i dag mycket duktig!), desto svagare blir alltså prognoskraften med avseende på utgångsordningar från kurser. Arvet avgör då inte längre rangordningen på TIS utan det gör vädret, förkylingarna, den privata lyckan, graden av passform i konstellationen lärare-elev, oturligheter av olika slag. RP tycker dock, att GFU-officeren i UTK bör kompletteras med en officer representerande TIS och GFSU (grundläggande flygslagutbildning på flygslagen jakt, attack eller spaning efter TIS). Det skulle om inte annat minska utrymmet för ovederhäftig kritik mot UTK, i den mån sådan förekommer från TIS-GFSU – något som dock inte påstås.

En annan sak som RP i detta sammanhang fäster uppmärksamheten vid är, att kraven på förare i flygplan 37 Viggen inte finns specificerade i för UTK användbara termer. De sista ansatserna som gjorts i sådan riktning har RP funnit i en i och för sig förmälig tidskriftsartikel, skriven av dåvarande översten Personne men avseende det då nya flygplanet 35 Draken. För JAS har alltså inte heller förarkrav

specificerats. Eftersom blivande förare i JAS redan tagits ut och börjat utbildas kan detta te sig egendomligt, speciellt som UTK stundom anklagas för att ta ut fel förare. RP anmäler också otillfredsställelse och föreslår att utvecklare av nya flygplanssystem redan från början tar med också människan i sina studier. Det blir antagligen inte bra om alla konstruktörer (var och en för sig med var och en sin egen halvt omedvetna syn på vad en människa kan klara av) utformar de olika komponenterna utan att ha "specificerat" människan ifråga. Men om detta spörsmål har så mycket med UTK:s behov att göra kan nog diskuteras. De egenskaper som "råmaterialet" i form av sökande till flygförarkyrket måste kunna visa upp i UTK behöver nog inte skilja sig från en flygplantyp till annan – åtminstone inte sedan första och andra världskrigens luftstridsplaner blev inaktuella.

● ● **Slutligen.** – Något kort, klart och entydigt svar på frågan om de negativa uppfattningarnas sakliga grund ges inte i utredningen. Möjligen finns inget sådant svar att få. De resonemang kapten Rolf Persson genomfört, stödd på sina fyndigt valda delstudier, är dock ordentligt berikande och bör rimligen kunna ge debatten i ämnet en ny och mera konstruktiv inriktning. Det skulle i så fall vara till gagn för Flygvapnet!

Folke P Sandahl

UTK-kommentar:

FÄRGSTARKA PILOTER kommer alltid att finnas

Jämförelser av kvaliteter hos dagens och gårdagens ungdomar och olika yrkesutövare har alltid varit ett omtyckt ämne för debatt och tyckande. Just nu är begrepp som personlighet, kämparvilja och "färgstyrka" i fokus. I ett radioprogram nyligen framhölls ex-

empelvis hur nytillskottet inom svenskt revyliv var både färglöst och utan riktiga personligheter. Universitetslärare som varit med i undervisning i många år talar om en grå och utslätad studentmassa i dag. En officer i Royal Air Force som tillfrågades om si-

na erfarenheter av kadettutbildning nu och förr framhöll, att det i dag finns färre personligheter och mycket mindre kämparvilja hos de unga blivande officerarna.

Jämför man dagens unga flygförare vid vårt eget flygvapen

med motsvarande äldre årgångar, så finns det många som vill peka på skillnader som går i samma riktning. Utan att bedöma riktigheten av dessa iakttagelser kan man konstatera, att diskussioner förs på många håll och att en debatt är viktig. Härigenom

ventileras åsikter, iakttagelser jämförs och nya frågeställningar kommer till.

● ● Men vem står för de rätta slutsatserna? Vad är det som är "färglöst" eller "färgstarkt" på pilotsidan? Många gånger har kritiker svårt att definiera vad som menas med färgstark. Man har lättare för att ge exempel på flygförare som ansågs vara färgstarka. Färgstyrkan låg – för det rörde sig mest om piloter ur de äldre årgångarna – i deras sätt att uppträda såväl i som utom tjänsten. Mycket i deras beteende var positivt, entusiastiskt och väl värt att ta efter. Men många gånger närmade sig uppträdandet också det omdömeslösa och otillåtna.

I en mycket vid och grovt karakteriserande betydelse kan kanske begrepp som färglös och färgstark ha en viss funktion, men i en mer seriös diskussion kring urval och pilotkrav är begreppen inte särskilt användbara. För oss som sysslar med personbedömningar vid urval av flygförare gäller det att analysera personlighetsmässiga egenskaper och förmågor av olika slag. Vilka som är **de väsentligaste** är svårt att ange, men att räkna upp ett antal mycket viktiga går bra. Teoretisk och praktisk begäring, stabilitet, omdöme, ambition, målinriktning samt vilja och förmåga att kämpa sig ända fram till målet är egenskaper man självklart måste grunda urvalet på. Kan man sedan hos den sökande aspiranten hitta mer specifika förmågor eller intressen som väl passar in i kraven på en pilot, gör detta naturligtvis honom ytterligare attraktiv för urval.

● ● Urvalet av dagens flygförare är en produkt av det urvalssystem som utvecklats under 70-talet. Det bygger på strävan att välja ut de "starkaste"/"bästa" i nämnda variabler.

Men UTK bedömer också personligheten ur en annan aspekt. Med DMT (Defence Mechanism Test) kan vi få en uppfattning om vilka försvarsmekanismer som individen arbetar med. Det rör sig om omedvetna psykologiska mekanismer som personen svarar sig med. Därmed påverkas beteendet, förmågan att fatta beslut etc. Försvarsmekanismer har de flesta av oss, men arten och mängden av försvar växlar. Att arbeta med alltför mycket försvar och med mekanismer av mer farlig (verklighetsförvräng-

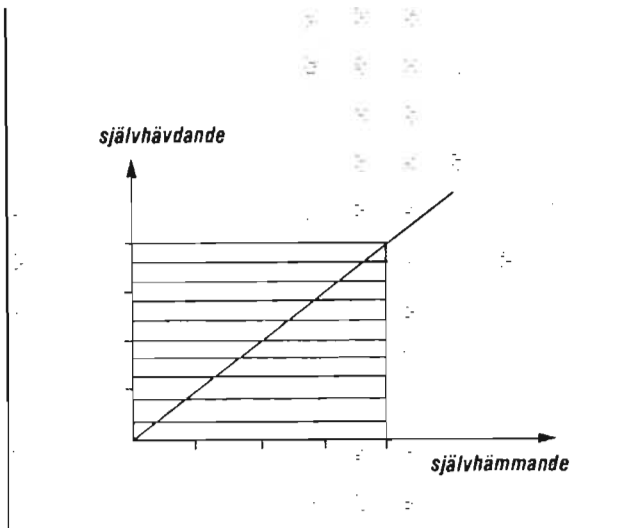


Bild 1

Färgstarka piloter ...

ande) typ är naturligtvis helt oacceptabelt för individer med arbeten av krävande natur – typ pilotens. Eftersom alla individer har någon eller några former av försvarsmekanismer, är de personligheter vi söker till flygföraryrket inte de som saknar försvarsmekanismer utan de som har en acceptabel mängd och art av försvar.

Man brukar tala om tio klassiska försvarsmekanismer som på olika sätt utvecklas hos individen och som också påverkar beteendet och handlandet på olika sätt. En del av dessa mekanismer är av hävdande natur. De stärker det egna jaget, gör också personen mer aktiv – sammanfattningsvis självhävdande. Andra försvarsmekanismer har en motsatt funktion på individen. De gör honom hämmad, utslätad i sin personlighet och mer passiv i beteendet – sammanfattningsvis självhämmande. En balans mellan det självhävdande och det självhämmande försvaret förefaller ge den mest okomplicerade och välfungerande individen, som i Bild 1 placeras sig utmed diagonalen.

En individ som ligger alltför långt ut på den ena eller andra axeln bedöms ha ett handlingsmönster som inte är önskvärt för en pilot, en gräns för godkännande har satts på respektive axel. Inom den streckade rutan ska värdet på den sökandes DMT ligga för att han ska bedömas som godkänd. – Mot bakgrund av de krav som ställs på en officer/pilot, är det vid det slutliga urvalet (i konkurrensen om de få

utbildningsplatserna) pojkar som ligger *ovanför* diagonalen vi bedömer kommer ha bästa möjligheterna att klara utbildningen och samtidigt vara FV till största nytta i framtiden.

Kraven på vårt urval av flygspiranter är att från början ta ut till utbildning pojkar som **alla** skall klara det svåraste flygplanssystemet. Utomlands kan man tillåta sig ett bredare urval i och med att förar aspiranterna under utbildningens gång vid misslyckande på svårare flygplattyp blir kvar på en lättare eller går över till annan flygverksamhet.

● ● Tar man utbildningsresultat, -betyg, gallringssiffror etc som värdemätare kan man konstatera, att urvalssystemet fungerar bra och att det i jämförelse med andra länders motsvarigheter är både unikt och eftertraktat. Att urvalssystemet nått fram till vad det är, bedöms främst bero på att det under de senaste tio åren kunnat behållas i stort sett oförändrat, med god möjlighet till uppföljning av funktionen och med smidigt tillrättagande av uppkomna brister. Erfarenhetsmässigt vet man, att det tar lång tid att utveckla och få ett urvalssystem att fungera. Detta medför att några *större* förändringar i nuvarande metoder är svåra att tänka sig och torde medföra vanskliga konsekvenser.

Men lika väl som debatten om slutprodukten – den färdigutbildade flygföraren – är viktig att föra, är intresset för urvalsmetoderna och diskussionerna kring dessa av stort värde. Även om

urvalssystemet i stort har en fast form, finns det plats för utveckling och nytänkande för att än bättre kunna utnyttja det.

● ● Vad vi bl a kan göra är att fortsätta följa upp våra uttagningar på skolor och senare i den praktiska tjänsten, samtidigt som vi analyserar vårt arbete ihop med utbildare och övrigt befäl. Viktig är en mycket god miljökänedom och en god insikt i den verklighet som möter dagens pilot. Inte minst den miljö och de krav som kommer i nästa flygplanssystem – den referensram mot vilken vi gör våra bedömningar.

Samtidigt som vi arbetar med våra höga krav på själva förarfunktionen, har vi också den andra mycket viktiga delen i urvalsbedömningen – att ta ut blivande *officerare*.

På ett relativt tidigt stadium i en ung mans liv ska hans förutsättningar för de olika kraven i den blivande yrkesrollen bedömas och vägas mot varann. Rekryteringsunderlaget är naturligtvis av stor betydelse. Något över 1 000 ansökningar per år till utbildningsplatser på Ljungbyhed är antalsmässigt ett bra underlag, kan det tyckas. Men det är viktigt att kvalitetsmässigt analysera detta underlag.

● ● Attraherar Flygvapnet pojkar med de anlag och intressen som vi söker? Det viktiga är att den reklam som sprids och den sakliga information som ges kring arbetet är så lockande och lovande, att ungdomar med ambitioner och vilja att satsa får upp ögonen för att detta är ett framtidsalternativ.

Genom att arbeta på detta sätt kommer vi att kunna fortsätta med att ta ut de pojkar som har de bästa grundförutsättningarna för att lyckas med utbildningen, som kan anpassa sig i yrket och fungera bra om det blir ofred. Det som ska sporra en del av dessa till att kanske bli "något utöver det vanliga" är de motiverande och positiva faktorer, som de förhoppningsvis skall finna i flygtjänsten och FV-miljön. När de känner sig motiverade och tillfreds med sitt yrke och omständigheterna kring detta, då kommer de till fullo att kunna utnyttja sina personliga resurser. Och då kommer man också helt säkert att i framtiden kunna plocka fram namn på färgstarka piloter från 1980-talet. ■

Psykolog Inger Mårtensson, FSJUTK

"Personalfrågorna är alldeles för viktiga för att lämnas över till personaladministratörerna."
(Otto Granberg)

Personaltjänsten utgör en oskiljbar del av ledningen på alla nivåer och är därmed fast knuten till ledarskapet. Personaltjänst är inte en viss sorts tjänst – den ingår som en stödfunktion i all annan tjänst. Varje åtgärd som chefen vidtar, varje order eller orientering som lämnas och som påverkar medarbetarnas förhållanden i tjänsten är personaltjänst. Chefens sätt att praktiskt hantera personalfrågor är avgörande för andan vid förbandet. Dessa frågor står ju den enskilde särskilt nära – det må gälla löne-, arbetslids- och ledighetsfrågor, lämplighetsbedömningar, utbildningsärenden, placering i befattning, relationsproblem, personliga problem osv.

Det är ute vid kompaniet/avdelningen, plutonen, gruppen som personalfrågorna löses säkrast. Låt inte "experterna" ta över. Begrunda följande citat ur ett föredrag, som dåvarande docenten i klinisk stressforskning

Lennart Levi höll för ledningen i Saléninvest 1975:

"Ingen vet så väl var skon klämmer som den som har den på sig. I vårt samhälle föreligger en övertro på experten, på överheten, på 'storebror'. En tendens att låta experter tala om för oss

Personaltjänst – ledarskap

vad vi vill ha, vilka som är våra problem och vad som innerst inne är bäst för oss. Istället för 'storebror ser dig' skulle jag vilja introducera 'lillebror ser dig'. Av den följer makt för den lilla enskilda människan att kontrollera och påverka beslutsfattarna och korrigera dem när behov härför föreligger. Och att själv vara beslutsfattare – nämligen vad gäller den egna situationen, den egna närmiljön."

● Tyvärr har vi tillåtitt att delar av den tekniska (författarens benämning) personaltjänsten professionaliserats, vilket medfört att allt fler och fler begriper allt mindre och mindre om t ex arbetstids-, löne-, förmåns-, ledighets- och pensionsfrågor. Jag anser att en del av dessa och

flera andra tjänstegrenar, som varje förbandschef förväntas behärska, blivit en vetenskap, ett eldorado för ombudsmän och arbetsrättsexperter med paragraftecken på hornhinnan och momenthanvisningar i ryggmärgen. De juridiska spetsfunderingarna

upplevs mer som ett hinder och tillhygge än som ett stöd.

Huvuddelen av de konflikter vi upplever inom personaltjänstområdet i dag beror på att de okunniga (de flesta) är tvärsäkra, medan de kunniga (ett fåtal) är fulla av tvivel. Avtalsregleringen av våra löne- och anställningsvillkor har tyvärr inte heller bidragit med förenklingar. Något annat var inte allt vänta, eftersom en avtalskrivning skall tillfredsställa flera parter. Vissa avtalsparagrafer är så grumligt och krångligt skrivna att de i sin obegriplighet ofta bara överträffas av sina egna tillämpningsföreskrifter...

Allt detta har lett till att en del arbetsledare blivit osäkra på sina befogenheter och därför i viss

mån drabbats av handlingsförlamning inför personalfrågor. Ä andra sidan finns det de som insett att "det här är så rörigt så om jag bara fattar ett förnuftigt beslut så kan jag alltid hitta en paragraf som stöder beslutet". Det komplexa har ju som bekant inga snäva gränser. Vad gäller praktisk-mänsklig personalhantering så gäller det bara för chefen att vara intresserad av människor, att ha förmåga att lyssna och ha gott omdöme. En bra chef har bl a dessa egenskaper.

● Jag skulle sammanfattningsvis önska mig, att bestämmelserna för den tekniska personaladministrationen reduceras till ett absolut *minimum* och – viktigast av allt – görs *begripliga för alla*. Jag hoppas att avtalsparterna kan enas om denna målsättning. Om så inte sker kommer ena hälften av oss på 90-talet – för att dra en parallell med sjukvården – att vara heltidssysselsatta med att tekniskt personaladministrera den andra hälften. Detta kommer ingen att vara betjänt av... allra minst skattebetalarna, som tror att vi bevakar våra gränser och producerar krigsförband. ■

Alf Bengtsson

Jag tror de flesta instämmer i Alf Bengtssons beskrivning av personaltjänstens alltmera ökade komplicitet. Likaså i hans förhoppning att bestämmelserna för personaladministration skall förenklas. Men vi får inte bli för pessimistiska. Man bör hålla i minnet att många (kanske de flesta) av nya lagar, förordningar och avtal tillkommit just för att ge "den lilla enskilda människan"

Flygstabens kommentar till Alf

ökat inflytande på sin situation, ökad trygghet och bättre förmåner.

För vår komplicerade materiel har vi tekniska avdelningar med specialister. De tekniska anvisningarna för en 'Viggen' upptar hyllmetrar. Likafullt har vi flygfö-

rare som med för dem avpassade tekniska kunskaper flyger flygplanen. Sannolikt känner de samma flyggglädje som tidigare generationer flygare.

Vi måste på samma sätt ha personalavdelningar och kameratealavdelningar, som behärskar

den tekniska delen av personalhanteringen.

Men för det Alf Bengtsson kallar den praktisk-mänskliga personalhanteringen fordras bara begränsade kunskaper om bestämmelser. Experterna finns ju alltid att tillgå.

Det goda chefskapet på alla nivåer bygger alljämt främst på chefernas egenskaper och deras intresse för människorna. ■

C.F.S.

Foto: Nils Andersson



Fr v: Kurstväan Staffan Andersson, kursettan Peter Larsson och kurstrea

Sista regoff-examen vid F20

25 elever ur RK 80-82 avlade examen den 23 juni vid F20/Flygvapnets Krigsskola, numera Flygvapnets Krigshögskola/FKHS.

De utnämndes till regementsofficerare i FV av dåvarande CFV, generallöjtnant Dick Stenberg. Denna examen (den 44:e och sista) gick som alltid av stapeln i fint väder. Examen åsågs av flera förbandschefer samt anhänga till de nya regementsofficerarna. På grund av att en epok gick i graven hade flera pensionerade flygvapengeneraler inbjudits, men tyvärr hade bara två tillfälle att närvara.

CFV:s hedersgåva, en stickert, till bästa elev tilldelades löjtnant Peter Larsson. Svenska officerförbundets bokpremie till kurstväa och kurstrea tilldelades löjtnanterna Staffan Andersson resp Göran Assarsson. Stipendium ur kadett John Sjöqvists Minnesfond tilldelades löjtnant Clas Jensen. F20:s idrottssköld för bästa idrottsprestationer tilldelades löjtnant Hans Tibell och kursens bästa skytt löjtnant Ulf Nyström erhöLL FFV:s hederspris, ett Carl-Gustaf gevä. ■

Kapten Rolf Lenstam, F20

Inom frivilligutbildningen har det tagits ett nytt grepp i och med att instruktörsskede införts och ersatt "förberedelse- och korrespondensskedena".

Under sommaren har man genomfört instruktörsskeden på Tylebäck och Källvikens kursgårdar i FVRF:s regi. Sammanlagt ett 25-tal elever deltog i kurserna som befodrings- eller kompletteringsutbildning. Målet var "ökad förmåga att utbilda eget krigsförband vid KFO" och därutöver att ge eleverna "grundläggande teoretiska kunskaper för planering, administrering och genomförande av lokal frivilligutbildning samt praktisk

övning med trupp".

I Källviken leddes kursen av kapten Hans-Ivar Byberg (F16) som tillsammans med överstelöjtnant Kjell Helmersson (FS) + kn Gusten Rolandsson (F4) väl lyckades genomföra uppsatta utbildningsmål. Under kursen fick vi lära oss vilka principer, ekonomiska bestämmelser och författningar som gäller för anordnande av lokal kurs. Huvuddelen av kursen ägnades åt ledarskap, lärtjänst och grupparbete.

Nytt FVRF-grepp

Den allmänna bedömningen bland eleverna var, att kursen var bra upplagd och att den leddes av skickliga instruktörer. En nyttig kurs som gav mycket kunskaper och tips att ta med sig hem till det fortsatta arbetet inom respektive föreningar. Det uttrycktes en klar förhoppning om att föreningarna skulle utnyttja de tillgångar som vi elever faktiskt utgör, genom att använda eleverna under veckoslutskurser och befattningsskeden som in-

struktörer inom respektive fack. Om föreningarna tog emot oss i ökad omfattning som instruktörer skulle det kanske leda till en stark positiv personlig utveckling och verka som morot i det fortsatta arbetet. Motivationen har vi redan, vi gör ju det mesta arbetet ideellt.

Ytterligare en morot vore om myndigheten såg över möjligheterna att omvandla vissa plutonchefsbefattningar inom basförbanden till vpl befäl. I regel deltar frivilligpersonalen ofta på övningar och håller sig väl orienterad om utvecklingen inom sin tjänstegren och sitt fackområde. ■

Fj Maus Rundberg



Foto: Christer Bystrom

FV & Källviken

FBU:s kursgård vid Källviken utanför Strömstad har under fyra sommarveckor utnyttjats för FVRF:s centrala frivilligutbildning. Inte mindre än 154 värnpliktiga befäl, meniga, reservbefäl och driftvärnsmän ur FV har genomfört 18 olika kurser alltifrån luftbevakningstjänst till markstridstjänst.

Eleverna visade (som alltid i frivilligsammanhang) stort intresse för utbildningen. Många kvälls-

timmar ägnades åt LTU, LS I och Sold IF och till förberedelser för elevledda lektioner och övningar.

Kursernas avslutande tillämpningsövning utgjorde som vanligt utbildningens höjdpunkt. Elevernas inlevelse var stor och gav realism åt såväl tillämpade moment i luftbevakningstjänst som praktiska övningar i sjukvårdstjänst och stridsskjutning med K-pist och Ak4. Familjerna gavs tillfälle bese tillämpningsövningen

ute i busken. Detta uppskattades, inte minst av barnen.

F7 var kursanordnande myndighet. Denna sommar innebar uppgiften inga som helst problem. Utbildningen leddes av skickliga och ambitiösa instruktörer och genomfördes därmed smärtfritt. Det vackra sommarvädret var helt dominerande under de fyra kursveckorna. Därmed försvann också alla triviala, små vardagsproblem – som er-

farenhetsmässigt annars lätt kan uppstå när närmare 300 personer (män, kvinnor och barn) samlas inom ett begränsat område för att där konfronteras med varandra under ett par veckors tid.

FVRF:s kursverksamhet vid Källviken har även i sommar givit ett gott utbildningsresultat samt ytterligare stärkt Flygvapnets förankring i det svenska samhället. ■

Christer Bystrom

CFV:

"Vi klarar oss inte utan lottor"

"Lottorna är dels en nödvändig del i vår krigsorganisation dels räknar vi med att via lottarörelsen rekrytera kvinnliga yrkesofficerare till Flygvapnet", förklarade generallöjtnant Dick Stenberg (fram till 82-09-30 chef för Flygvapnet) när han den 23 juni deltog vid 20-årsjubileet tillsammans med lottorna på flyglottaskolan i Bunge på Gotland.

20-årsjubileet firades i samband med att skolan höll kursavslutning. Flygvapenchefen talade och rikslottachefen Christine Barke överlämnade en fana som jubileumsgåva till skolan. Efter hölls vesper i Bunge kyrka och slutligen jubileums- och avslutningsmiddag i hangaren på Bunge flygfält.

För 20 år sedan – utexaminerades den första kullen flyglottor vid Bungeskolan. Denna första sommar genomförde ett hundratal elever några få veckors intensiv utbildning. I år beräknas mer än 500 lottor delta i utbildningen. Omkring 8.000 elever har genom de gångna åren passerat genom skolan. Bungeskolan har därför kommit att spela en betydelsefull roll som utbildningsplats för frivil-

ligpersonal vid Flygvapnets krigsorganisation.

Utbildningen på Bunge omfattade första året endast luftbevakningstjänst och en utbildningsperiod. Efterhand har utbildningen utvidgats till att omfatta grundutbildning i fyra tjänstegrevar – Is (luftbevakningsstation), IgC (luftförsvarsgruppcentral), sjukvård och förplägnad, vissa år även stabs-/expedition samt luftförsvarstjänst. Här har utvecklats en kvalificerad utbildning till instruktörer och kompletterande utbildning inom skilda ämnesområden.

"I Flygvapnet, med dess många tekniska system, finns en given plats för människan – kvinnan såväl som man. Välutbildade och ansvarskännande människor fordras i alla funktioner. Vår beredskap och våra vapensystems effektivitet är i hög grad beroende av de människor som verkar – i luften och på marken", försäkrade Dick Stenberg.

● ● "Bungeskolan har blivit något av ett begrepp som man för-

knippar med flyglottautbildning. Någon annan plats finns inte för närvarande, där jag skulle kunna förlägga flyglottautbildning med motsvarande omfattning som Bungeskolan", ansåg Dick Stenberg vidare. "Så länge utbildningen är ekonomiskt försvarbar och den säregna miljön accepteras kan den fortgå. Men den dag större investeringar krävs för att hålla byggnader och anläggningar i stånd, kan skolans fortlevnad komma att omprövas. Jag bedömer dock att utbildningen under överskådlig tid skall kunna drivas vidare trots i vissa avseenden något otidsenlig standard."

"Tack vare skolans verksamhet har Flygvapnet genom åren kunna tillföras många tusen välutbildade lottor", sade Dick Stenberg. "Jag är stort tack skyldig till en mångfald personer för detta."

Dick Stenberg ansåg att det skulle vara svårt att gradera enskilda personers insatser, men han nämnde några namn: **Barry Press**, initiativtagare och organisatör under de första av skolans

år; **Ruth Bjarnolf (Bille)**, flygstabslotta under uppbyggnaden och fram till slutet av 70-talet; chefslottan under många år, **Carla Jansson**; **Gunnar Writler**, skolchef under många år den period C F13 var kursanordnande myndighet samt **Sten Gustafsson**, skolchef från 1976 då C F18 övertog ansvaret för skolan.

Naturligtvis har också en av förutsättningarna för att skolan kunnat fortleva skapats av alla personliga insatser från representanter för Riksförbundet Sveriges Lottakärer. Många är också de befäl av olika kategorier från FV:s egna led som årligen under några sommarveckor verkat och alltjämt ställer upp som kurschefer och instruktörer vid skolan.

● ● Dick Stenberg uttryckte avslutningsvis sin förhoppning att Bungeskolan skall kunna fortleva och vidareutvecklas under kommande år. Han önskade att samma goda anda och ambitiösa ledning som under de gångna åren skall kunna åstadkommas också i fortsättningen till förmån för Flygvapnet och därmed vårt försvar. ■

Margarethu Schelin

Presslotta

Östgöta-Tjust Lottaförbund

Flygpojkar på F18

För första gången sedan Flygvapnets Södertörnsskolor organiserades 1974 har F18 anordnat en sommarkurs för flygpojkar. Ansvaret att planera och leda kursen erbjöds **Pär Malmberg** och **Fredrik Neppelberg**, två unga löjtnanter i reserven. Dessa såg uppgiften som en stimulerande utmaning och tackade med glädje ja.

Det var 20 förväntansfulla men ganska vilsna ynglingar, som den 26 juli samlades i StriLS lokaler på F18. Kursdeltagarna var geografiskt mycket spridda, med hemorter från Porjus i norr till Abekås i söder. Iförda sina blå uniformer började nu det "militära livet" för dessa 15-16-åringar.

Efter de två första dagarnas lektioner i totalförsvarets och Flygvapnets organisation och uppgifter samt hårda exercispass, följde en avkopplande båt-tur under sommarstockholms broar. Återstoden av veckan upptogs av fysisk träning, vapentjänst (skolskjutning med gevär m/96) och luftförsvarslära. I det sistnämnda ämnet ingick förutom teori även besök vid Is (luftbevakningsstation), IgC (luftförsvarsgruppcentral), radarstation PS-860 samt – mycket uppskattat – vid rrgc (radargruppcentral).

Den andra veckan inleddes med ämnen som meteorologi och segelflyg. Vi gjorde nu också den första längre resan. Det var flygmuseet i Linköping som stod på programmet. Efter övernattnin-

g på F13 besågs där jakt- och spningsdivisionerna samt simulatorn. Flygpojkarerna fick nu tillfälle att ställa alla möjliga och omöjliga frågor om flygning direkt till flygförarna. Övertygelsen om att

yrkesofficer i flygtjänst är det enda rätta yrket växte sig allt starkare.

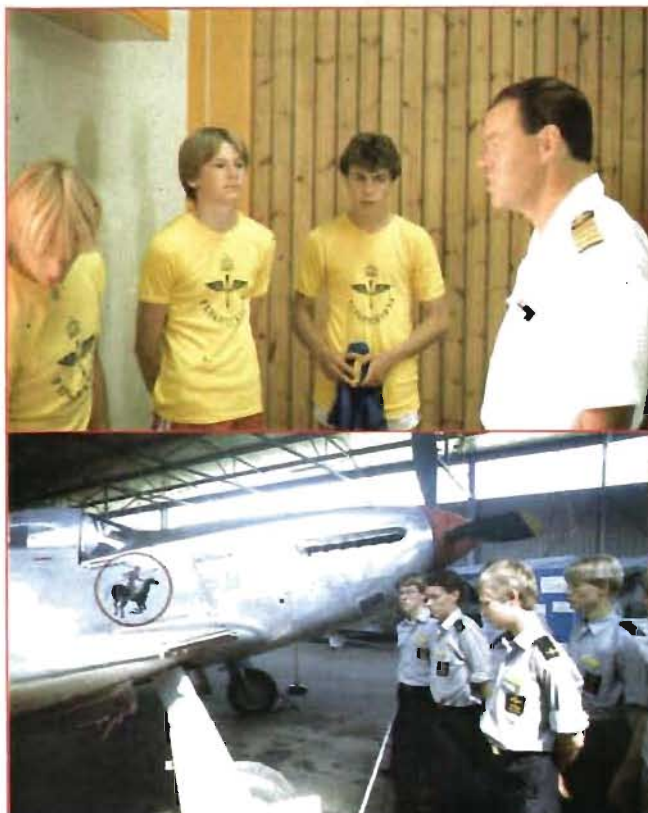
Väl åter på F18 studerades flygplan och klargöring (J35F, SK60 och SK50). Den 6 augusti följde 25-talet tillresta anhängiga flygpojkarernas "superstar-tävling".

För att få känna på militärlivets mer fysiskt ansträngande sida genomfördes en 10 km marsch med packning. Trots värmen kämpade man väl.

Avslutningsveckan inleddes med flygning (Cessna 404/SK60) samt segling med F18:s trijsjollar. Den andra långresan företogs med TP/79 till F21 med besök vid lätta attacken samt flygning med HKP 3. Mer helikopterflygning skulle det bli nästa dag vid AF1 i Boden. Armén bjöd här generöst på flygning med HKP 6 över det vackra landskapet.

De tre veckorna hade gått fort och efter den obligatoriska kunskapskontrollen och kursutvärderingen var det dags för avslutning. Flygpojkarerna har visat stort intresse och kunskande och vi vill ta tillfället i akt att tacka alla dem, vilkas tjänster vi åtnjutit. ■

Löjtnant Per Malmberg



Med F20 i Europa

F20:s regementsofficerskurs har återvänt från sin traditionella utlandsflygning. Årets utlandsresa var troligtvis den sista av sitt slag, eftersom årets kull (RK 80-82) var den absolut sista regementsofficerskursen i Flygvapnet.

Den åtta dagar långa odysseen gick via Västflyskland, Belgien till Schweiz. Med returroute i omvänd ordning. Färden företogs med sju SK 60E och en TP 84; lastade med elever, skolledning, lärare, tekniker samt en uppsjö av bagage och utrustning.

Första utlandsanhalt var Ahlhorn i nordvästra Västtyskland, en av Luftwaffes helikopter- och "lätta attack"-baser. Visning gavs av flygplanen Alpha Jet och A-10 "Thunderbolt", den senare ur ett förband från USAF-Europe som har Ahlhorn som framskjuten bas.

Nästa anhalt blev den lilla staden Sint Truiden i östra Belgien,

mellan Bryssel och Liege. Där har det belgiska flygvapnet sin grundläggande jetflygutbildning. Man har också skjututbildning, varför skolan närmast kan sägas vara en variant på vårt "GTU"-koncept. Man visade och presenterade flygskolan i Sint Truiden med dess verksamhet. Samma gällde en stril-anläggning, CRC (Control and Reporting Centre – motsv ung "storgc") i Glons, sydväst om Liege. Även ett besök på flygmuseet i Bryssel hanns med.

Från Sint Truiden bar det av till Zürich i Schweiz. Landning skedde på Kloten, Zürich internationella flygplats. Därifrån skedde transport med buss till den lilla staden Payerne, mellan Bern och Lausanne, för att vara gäster hos schweiziska arméns "Fliegergruppen".

Rundvandringen på flygbasen övergick i en omfattande flyg-

uppvisning. Schweizarna visade beredskapsstart med Mirage 3 (= start med särskilda startrakter (JATO) – ett örönbedövande men färgsprakande skådespel), uppvisning med F-5 "Tiger" och det egenproducerade skolflygplanet Pilatus PC 7. I allt en fantastisk uppvisning.

Därefter skedde förflyttning till ett skjutområde vid en sjö, några mil bort. Där visades akan-anfall med Mirage 3 och F-5 "Tiger". Pga dåligt väder kunde dock inte en utlovad Hawker Hunter-rote göra sina arak-anfall.

Efter mycket uppskattade turer till bl a Genève, Lausanne och Interlaken, var så dags att vända åter till Belgien, dock inte mot Sint Truiden, utan mot jaktflygbasen Beauvechain utanför Bryssel.

Där huserar i dag ättlingarna till de bägge RAF-divisionerna no 349 och 350. Sq. Dessa divi-

sioner som sattes upp 1941-42 och bemannades uteslutande med belgisk personal. Efter krigsslutet kom de tillbaka till hemlandet och är i dag ryggraden i det belgiska jaktförsvaret. Krigstidens "Spittires" har dock bytts ut mot den något modernare och motorstarkare F-16 "Fighting Falcon". Denna visade man vid ett studiebesök på 349. Sq såväl på marken som i luften. Dessutom visade man beredskapsstart med F-16 och hur ett jaktuppdrag med F-16 kan gå till. Det sistnämnda dock "bara" på videokassett.

Dagarna går fort när man har trevligt. Det blev så dags att bege sig iväg hemåt gamla Sverige igen. Start skedde från Beauvechain och färden gick via Ahlhorn till Ljungbyhed och slutmålet på Ärna/F20.

Ett lika oförglömligt minne som lärorik resa!

Löjtnant Anders Annerlark, F13



Frivillig pressstjänst

Vad är en frivilligförsvare och hur möts vi i massmedia? Vad är en journalist? Vad är en tidning? Vad är en nyhet? Det var några av de frågor, som besvarades och diskuterades på en kurs i presstjänst, anordnad av Frivilligorganisationernas samarbetskommitté (FOS) i juli på Skäldervikens kursgård. Elever var ett 25-tal representanter för olika frivilliga försvarsorganisationer, däribland även några från FVRF. Kursens syfte var alltså att lära deltagarna umgås med mass-

medierna och kunna fungera som pressombud.

Som kurschef fungerade informationschefen i Sveriges Civilförsvarförbund Per Nauckhoff, vilken kunde konstern att till kursen knyta duktiga medhjälpare och expertföreläsare. Redaktören för tidskriften Civilt Försvar, Karl-Gunnar Bäck, var den som närmast hade uppgiften att besvara ovan ställda frågor. Christer Åström från Sveriges Radio/TV ägnade sig åt teoretisk och praktisk intervjueteknik, den sena-

Eskaderflygfälttävling

Årets eskaderflygfälttävling arrangerades av F7 i strålände sommarvader genomfördes tävlingsgrenarna dels inom Satenas flottljområde, dels i närområdet i Västergötland. Samtliga E1:s flygförband var representerade. Såväl jakt- som spaningsförband.

Tävlingarna inleddes med all förbanden fick göra fingerat anfall – foto mot ett mål bestående av ett antal militära forrad. I terrängen runt forraden hade, för att ge en realistisk inramning, utplacerats ett antal Rb 68-atrappor samt ett stort antal fordon, pjä-

ser, radarmateriel m m. – Nästa flygmoment blev för attackförbanden, skjutning med akan mot speciellt uppbyggda måltavlor på F7:s skjutmål Hattefuran. Spaningsförbanden flög samtidigt ett spaningsuppdrag mot en krigsbas. – Kvällen ägnades åt teori-prover av olika slag, OSF, SFI, IKFN, OSM m m.

Andra dagens tävlingar inleddes med revolver- och pistolskjutning. Terränglöpning med hinderbana avslutade förmiddagen. Efter lunchen bar det iväg bussledes till Framnäs-badet i Lidköping där sista grenen lagkappsimningen (bröstsimm) avverkades.

Kn B Schmidt, F7

RESULTAT

Eskader i attack		Spaning	
Kn Granberg	1/F7	Kn Gustavsson	2/F17
Kn Halling	1/F7	Kn Dahlberg	2/F17
Kn Nordberg	1/F7	Kn Lundgren	2/F17
Lt Johansson	1/F7	Kn Gunnarsson	2/F17
Fvm Pettersson	1/F7	Fte Närstam	2/F17
Fte Högenberg	1/F7	Fte Bergqvist	2/F17

re delen förlagd till Radio Kristianstad-Nordvästs lokaler i Angelhölm. Redaktör Åström redogjorde också för radio- och TV-bevakningen i samband med ubåtsincidenten i höstas – ett mycket uppskattat inslag i kursen.

En heldag ägnades åt presentationen av en dagstidning, där såväl chefredaktören som hans ställföreträdare välvilligt ställde upp både som föreläsare och guide i samband med besöket på Helsingborgs Dagblad. Diskus-

sionen och frågestunden efter besöket räknade deltagarna som kursens höjdpunkt.

Övningar i språkbehandling, nyhetsvärdering, referat, intervjueteknik, utformning av pressmeddelanden och artiklar gav kursdeltagarna ökad färdighet och bör komma dessa väl till pass, då de som pressombud för sina föreningar intensifierar samarbetet med sin lokalpress.

Inge Norrman
Västgöta-Dals F11

CFV-inspektion av vpl i markstrid

I början av juni samlades åter en hel del av FV:s förbands- och baschefer samt utbildningledare och trupputbildare på Tönnersjös markskjutmål utanför Halmstad för att gemensamt följa det resultat åtta slumpvis utvalda värplikliga från varje förband presterade. Det var alltså dags för CFV:s årliga inspektion av vpl i markstrid: den 20:e i ordningen. Den var som vanligt väl upplagd och regisserad genom F14:s försorg.

De värplikliga kontrollerades i fältskjutning, stridsskjutning, stridsförlyttning med skjutmoment, sjukvård och skyddstjänst i likhet med tidigare år. Ny gren för i år var "övriga ämnesgrenar" som omfattade både teoretiska och praktiska uppgifter, t ex avstånd och luckor vid uppställningsformer, uttagning av kompasskurs på karta samt målkast med handgranat

I fältskjutning korades såväl en individuell segrare som lagdito. Bäste skytt här blev vpl *Ilari Ragnell* (F7). Fältskjutningen bestod av skjutning mot tre målgrupper, där varje soldat hade var sitt mål att bekämpa. Laggrensegern gick till F1.

I stridsskjutningsmomentet skulle man försvara ett motståndsnäste som anfölls av en styrka. Här gällde det för resp grupp att bekämpa så många

mål som möjligt. Något speciellt utpekat mål för varje skytt fanns inte. Bra stridsteknik uppvisades av F7, F13, F16 men framförallt av F17, som uppnådde det bästa resultatet.

I stridsförlyttning är tävlingsformen stafett. Man skulle ta sig förbi ett balanshinder, över ett tvåmeters plank och igenom en stridsförlyttningstur, som avslutades med en grop varifrån tre fallmål skulle bekämpas – Snabbast stafettlag var F15.

I sjukvårdstjänst är FV:s soldater traditionellt välutbildade. 1982 års utbildningskontroll konfirmerade detta. Speciellt hög standard uppvisade F10 och F15. Kontrollen bestod i konstgjord andning, bårsmansättning samt omhändertagande av skottskadad. Grensegern gick till F10.

●● Soldaternas kunskap i ABC-skydd kontrollerades bl a i förmåga att snabbt ta på skyddsmask. Resultatet var mindre bra beroende på otillräcklig övning. Skärpning av nöden! Vidare kontrollerades åtgärder vid och efter kärnladdningsexplosion samt kunskaperna vid gasberedskap. De två senare proven gick överlag bra. I skyddstjänst delades lagsegern mellan F10 och F16.

Som tidigare nämnts provades



Ull Magnusson (F13) och Peter Tholin (F10) vid CFV-inspektionen.

de värplikliga i en ny gren benämnd "övriga ämnesgrenar". Provet bestod av åtta delprov – nämligen avstånd och luckor vid uppställningsformer och stridsgrupperingsformer, kompasskurs-tagning på karta, eldposts material vid förläggning i tält, åtgärder på kommando larm, vaktposts uppträdande. Kunskap om gradbeteckningar kontrollerades också. Härvidlag visade soldaterna svårigheter att identifiera överstelöjtnantsgraden. (Inget allvarligt minus...) Vidare kontrollerades soldaternas förmåga att bekämpa en fiende 15 m bort med handgranat Allt för många missade alltså mycket. Samtliga soldater provades i alla moment.

Terränglöpningen vanns över-

lägset av en F13-soldat. *Ull Magnusson*. F13 blev även bästa förband totalt i denna gren, som annars visar på klen kondition hos våra soldater. (Här finns mycket att bättra på.) Endast 28 av 95 klarade CFV:s krav 13 min.

Bästa resultat totalt uppvisades inte övrigt av F10, som genom åren uppvisat ett imponerande resultat med sex lagtotalsegrar, för vilket flottiljen berömdes av CFS, generalmajor Evert Båge, vilken förrättade prisutdelningen

Kapten Peter Tholin, FS/M

Lagresultat – totalt:

- 1) F10
- 2) F15
- 3) F4

FV hjälper de handikappade

Flygvapnet har vunnit åtskilliga VM. Inte minst i flygtemkämp! Men ett mindre känt VM, (visserligen ett inofficiellt) har FV också varit med om att vinna. Nämligen det i år för handikappade, *Stoke Mandeville Games*, i Aylesbury i England. Grenarna var delvis ovanliga, t ex

bågskytte, men medaljer i mängd av alla kulörer togs för "old Sweden" av ett stronglyt handikapplag med mer än 30-talet deltagare. Plus drygt dussin ledare samt läkare och sjukgymnast m m.

FV:s del i viktorian låg givetvis på transportsidan. För vilken gång i ordningen är okänt, men minst ett dussin flygningar utomlands (bl a till OS för handikappade i Arnheim i Holland härom året) har genomförts. Tack vare TP 84 "Hercules" utomordentliga transportkapacitet har all den vidlyftiga materielen i form av ca 40-talet rullstolar, reservdelar m m kunnat "lyftas över" lätt och behändigt till tävlingsplatsen. Något sligt var inte alla länders tävlingsdeltagare lörunnat.

Ett 30-tal länder ställde upp i Stoke Mandeville. Att Sverige kunde mönstra en av de största trupperna har givits lörläring till.

Viktorian lörgylldes dessutom av det faktum, att transporter till och från England (23 juli resp i augusti) inföll under en lörlös transportdivisionen vid F7 mitt sagt hektisk period. Mellersta Östern-krisen,

med alla dess följder i form av Röda Kors-transporter bl a, har nämligen inneburit en påfrestning utan like för Hercules-besättningen vid F7. Med en lojalitet som gränsar till det heroiska har dessa – under hela sommar- och semesterperioden – villigt ställt upp till fredens

försvar, för FN:s räkning. Och så för Svenska Handikappidrottslörbundet!

En stor eloge till alla dessa kämpar vid F7. Och en särskild prick i himlen för alla "handikapflygningar"!

Lennart Olander



Karlskronagruppen THOMAS (F7) flyttar VM i flygtemkämp till Stoke Mandeville i England. Flygtemkämpen är ett av de VM som FV har varit med om att vinna.



Svenska lögrylls till TP 84 i England.



**Efter 9 år
med
chefsspaken**

För all hedersbevisning i samband med min avgång som CFV och för minnesgåvan i form av en vackert i-ordningställd SK 15-propeller framför jag till all FV-personal mitt varmaste TACK!



CFV:s dagorder

När jag i dag frånträder mitt chefskap över Flygvapnet riktar jag en hälsning till all personal.

Under de nio år jag verkat som flygvapenchef, har jag fått ta avgörande ställning till många svåra frågor som påverkat framtiden för såväl organisationen i sin helhet som dess personal. De nödvändiga nedläggningsbesluten har varit särskilt tunga att bereda och genomföra. Dess bättre har de ljusa stunderna övervägt. Dagens Flygvapen kan, bi a efter det för oss positiva försvarsbeslutet 1982, se framtiden an med tillförsikt och optimism.

Under mina chefsår har jag känt ett starkt stöd från Flygvapnets personal av alla kategorier. Uppslutningen från vår frivilligpersonal noterar jag med särskild tacksamhet.

Jag tackar Er alla för detta och önskar Er välgång och lycka under fortsatt vidareutveckling av Flygvapnet.



Generallöjtnant DICK STENBERGs sista timmar som CFV





JAS 39 med jaktbevåpning ... och med spaningsutrustning



Exempel på BEVÄPNINGSALTERNATIV:

● **Jaktutförande**

Radarjaktrobotar (Sky Flash eller AMRAAM) på huvudvingen samt vingspetsmonterade IR-robotar (typ moderniserad Sidewinder).

● **Spaningsutförande**

På höger kroppsbalk FLIR-kapsel. På centrala kroppsbalken planerad spaningskapsel. På huvudvingen motmedels/ECM-kapslar. På vingspetsarna IR-robotar.

● **Attackutförande**

På huvudvingen sjömålsrobotar (RBS 15F) och ECM-kapslar eller styrda glidbomber, bombkapslar och markmålsrobotar (Maverick). På vingspetsarna IR-robotar.

● **Gemensamt**

I samtliga fall medförs fast automatkanon. Dessutom kan medföras extra bränsle i kroppsupphängd(a) fäll-tank(ar).

Namntävlingen

Allmänhetens intresse för att vara med och döpa JAS 39 har varit otroligt. Flera 1000 brev/kort samt telefonsamtal har strömmat in till Flygstaben. Hela Sverige ville delta. Från norr till söder. Kvinnor som män. Och alla åldrar. Ibland var namnförslagen helt fantastiska ibland likartade. FV-Nytt återkommer med en resumé + vinnare.



PS.

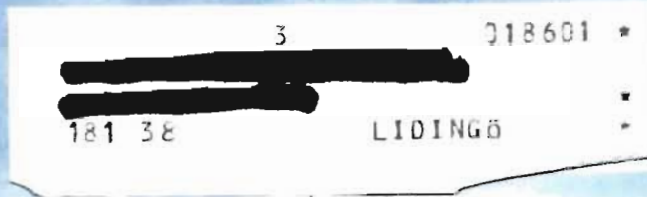
JAS-varianten 2111 med sin rockwell-vinge är från oktober inte längre aktuell. Detta på grund av taktiska/operativa värderingar. Men erfarenheterna härav sparas och utnyttjas. JAS-varianten 2110 går nu vidare enligt plan.



...samt i attackskednad

Masskorsband

Tjänste
Taxe percué
Sverige



FÖRSVARSMAKTEN
Flygstaben
104 50 Stockholm



SW•ISSN 0015-4792



JAS 39