

flygvapenNytt

1982

Nr 4



AJ 37 med robot 04
Start från vägbas

FlygvapenNytt



Foto: Åke Andersson

Äntligen! Ett nytt, svenskkonstruerat civiltrafikflygplan har sett dagens ljus. Visserligen i allians med amerikanska Fairchild-koncernen, men roll-out hos Saab-Scania i Linköping 82-10-27. Svensk flyghistoria! ... blir

Saab-Fairchild 340

det även i januari. Då skall hon upp och pröva sina vingar ffg. SF. 340 tar

max 34 passagerare. Har två G.E. CT7 turbopropmotorer. Kräver måttliga fältkrav. Är 20 m långt. Första serieleverans sker till schweiziska Crossair i april-84. Ungefär 100 ex är beställda. – Lycklig resa!



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
1/83	24/1	April
2	31/3	Juni/Juli

Prenumerationspris: 15 kr/år
Postgironummer 31 69 97-6
Kassa 103:6 Flygstaben

i nnehåll

LEDARE: Med blicken framåt	3
Namntävlingen/JAS	4
Därför slopades Rockwell-vingen	5
JAS-systemets operativa bakgrund	6-7
Erfarenheter av "Sydfront"	8-14
Debatt-forum	15
ID-serien: Flygplan i vårt närområde	16-17
Falkland-krisen, del 1	18-25
Signalspaning/telemetry	26-27
Landet runt	28-29
Personality – FBS	30-31

Första-sides-foto: N.G. WIDH



Med blicken framåt

Kris- och krigslägen innebär hårda påfrestningar. När man är utsatt för yttre påfrestningar fordras det både omtanke och disciplin. Att visa omtanke om sin personal är en viktig chefs- och ledaregenskap.

Någon tycker kanske att ordet omtanke inte tillhör det hårda militärlivet. I så fall har han fel. Omtanke är inte något som står i motsatsförhållande till krav på ordning, reda och disciplin. Tvärtom. I hårda tider är en god disciplin ofta själva grunden till att också kunna visa omtanke. Begreppen hör ihop.

Ordet disciplin kan uppfattas på fler olika sätt. En del tänker främst på den yttre disciplinen, andra lägger en mera negativ innebörd däri av typen kadaverdisciplin, medan åter andra inrymmer en vidare mening. För mig har disciplin i första hand innebörden av att man iakttar en självkontroll och en strävan mot mål för det gemensamma bästa. Det innebär att man i denna strävan är beredd att uppge sin egen egoism för det gemensamma målet. Men för den skull inte uppge sin egen identitet och vilja. Denna form av disciplin gäller oss alla – män och kvinnor, civila och militära, befäl och meniga. Den är och får inte vara enkelriktad. Det är inte något som bara jag kräver av Er, utan något som Ni i minst lika hög grad skall kunna kräva av mig och övrigt befäl.

Men jag vill också betona att den yttre disciplinen har stor betydelse bl a när det gäller att skapa tilltro och respekt för individ och förband hos utomstående iakttagare. Och det är en sak som angår oss alla och som var och en kan påverka.

Det finns utrymme för att förbättra disciplinen i båda de här nämnda hänseendena och det skall vi också göra.

Om vi skall kunna påräkna respekt för vår alliansfria utrikespolitik – som syftar till neutralitet, om det blir krig i vår omvärld – då behövs det ett starkt svenskt försvar. Detta har också regeringen påpekat redan i inledningen av den nyligen avgivna regeringsdeklarationen. I detta försvar utgör Flygvapnet en av hörnstenarna.

Jag konstaterar detta, inte därför att jag är chef för Flygvapnet, utan därför att Flygvapnet i särskilt hög grad besitter de egenskaper som är av särskilt stor betydelse. Sådana viktiga egenskaper är:

- ♦ Hög beredskap.
- ♦ Stor rörlighet.
- ♦ Flexibel insatsförmåga.
- ♦ Hög personell och materiell kvalitet.

När det gäller den personliga kvaliteten är det något som Ni själva i hög grad kan påverka.

● ● Om vi blickar mot framtiden, ser vi att hotet som kan riktas mot oss genom luften ökar. Anfälligheten blir effektivare, luftlandsättningsmöjligheter ökar och kryssningsrobotar kan komma att ge-

nomflyga vårt territorium. Luftförsvarets ökande betydelse har poängterats i 1982 års försvarsbeslut. Ett bra luftförsvar är en förutsättning för att övrigt försvar skall hinna mobilisera och det är av stor betydelse även för vårt samhälle som helhet. Erfarenheterna från såväl Falklandskriget som Mellanösternkrigen pekar på betydelsen av luftherravälde. Att minska antalet jaktdivisioner under de tolv vi nu har vore därför en lika oklok som omotiverad åtgärd.

Få länder har så gynnsamma betingelser som vi för insats av attackflyg. Attackflygets insatser kan på ett avgörande sätt påverka en eventuell angräparstyrketillväxt. En attackinsatsförmåga av minst den vi nu har är därför nödvändig även för framtiden.

Betydelsen av spaningsflyg har vi under de senaste åren blivit starkt påmind om redan i fred, bl a i samband med den livliga verksamheten i och över Södra Östersjön. Spaningsflygets insatser kan bli den avgörande grunden för beslut om beredskapsåtgärder samt insats av övriga stridskrafter.

Mot denna bakgrund ser jag det positiva beslutet om JAS 39 som mycket betydelsefullt. Det blir ett system som är anpassat till de svenska bas- och stridsledningssystemen. Efter beslutet om JAS har jag förmärkt en ökad stabilitet i vår planering och en ökad framtidstro hos personalen. Men det politiska beslutet om JAS innebär inte att utvecklingen blir utan mödor. Men svårigheter är till för att övervinas.

● ● Men låt oss inte stirra oss blinda på framtiden. Att göra ett bra jobb i nuet är minst lika viktigt som en bra framtidsplanering. Att lösa de dagliga uppgifterna bra är att lägga den bästa grunden för framtiden. Det skapar också respekt både inåt och utåt. Jag är säker på att ni både har vilja och förmåga att lösa de uppgifter som nu ligger närmast framför Er. Men om vi skall lyckas fordras det av var och en stora insatser. Framåtanda, initiativ och ansvars-känsla är några viktiga egenskaper. Att skapa något är också att lägga en god grund till trivsel och tillfredsställelse. Att bara passivt följa med strömmen ger inte de goda resultat som jag unnar Er alla att få känna tillfredsställelsen av att nå.

Om vi inte vågar något, då vinner vi ingenting. Att våga i nuet är att vinna för framtiden. Genom ett bra försvar ökar vi sannolikheten för att vi även framgent får behålla vår frihet. ■

Generallöjtnant Sven-Göran Olsson – Chef för Flygvapnet

JAS 39



NAMNTÄVVLINGEN:

I skymningen av ett nationellt arkiv är till och med alla i gryningen ett nytt spännande när Flygvapnet beslutat offentliggöra smeknamnet på sitt nya stridsflygplan JAS 39. Namntävlingen är därmed avgjord. Ett och för sig inte alltför svårt beslut men som likväl dragit ut på tiden. Blir massle juryn kontrollera om aktuella namn är varumärksskyddade. Dessutom har Flygvapnet velat ställa vissa krav på smeknamnet. Av primärt intresse har två varit att namnet inte skulle innehålla värdet sig själv eller p. Detta för att namnet lättare skall kunna uttalas utomlands. Därtill har en stor

mängd namnförslag högt tvingats sällas bort av juryn. Bort har också följt alla mindre oövertänkta namnförslag. Likväl har särskilda namn funnits kvar till finalomgången. Ty till redaktionen har inkommit flera tusen förslag. Det svenska folket har varit skrivvilligt

vilket varken redaktionen eller Postverket haft något emot. Särskilt unga som gamla kvinnor som man har visat stort intresse. Och brev har inkommit (ibland i botten från alla Sveriges hörn). En liten folkrörelse - helt enkelt TÄCK alla bidragsgivare!

Sedan Flygstabens jury utsåts om namnvalet återstod att kora en segrare vilken som utlovats erhåller en flygtur med SK60 över hemtraktens pingvinöar. Då flera förslagställare inkommit med samma förslag som det vinnande, har juryn mest lösa ringproblematisken med lotteriets hjälp. "Fru Fortuna" har därvidlag som ensamvinnare utsetts.

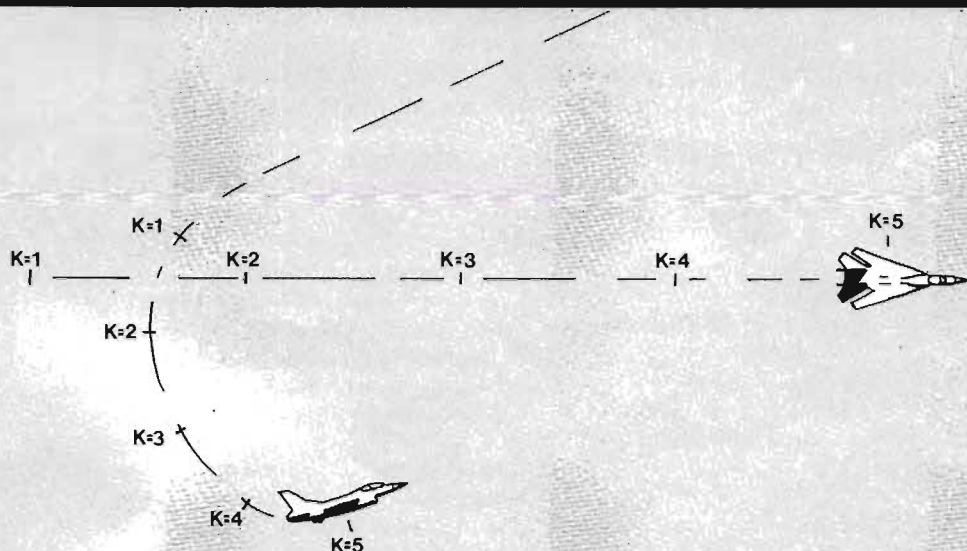
HELENA SIREN
(Stockholm)

Behärfande prisutdelningen återkommer Flygstaben efter nyårshejlen. GRATTIS dock redan nu!

Härmed döper FV dig till:

GRIPEN

Den 15 oktober tillkännagavs CFV:s beslut att inte utnyttja den option beträffande JAS-variant 2111, med den s k Rockwell-vingen, som IG JAS offererat. CFV:s beslut är grundat på resultatet av den värdering – teknisk, taktisk och ekonomisk – som genomförts av FMV och Flygstaben i nära samarbete med FOA:s studielaboratorium. Rockwell-vingen hade då studerats i ungefär ett års tid. Vindtunnelprov och beräkningar har utförts. Det visade sig härvid, att de mycket goda svängprestanda som beräknades då 2111-varianten började studeras inte kunde uppnås i slutändan. I stället tillkom en del negativa faktorer genom försämringar hos andra prestandaparametrar.



Därför blev 'Rockwell-vingen' INTE aktuell

Avancerad aerodynamik – Den teknik som skulle ge vingen dess goda svängförmåga går i korthet ut på att utnyttja det låga motstånd som en mindre svept vinge med stor spännvidd kan erbjuda. Dessutom skulle vingen vrida sig (twist) och därtill med hjälp av fram- och bakkantsklaffar anta en för varje flygfall optimal vlvning. Med de förutsättningar som flygplanets krav ger, har emellertid tekniken inte möjliggjort att tillräckligt goda resultat kunnat garanteras. Förutom problem med själva twisten visade sig vingen få för stort motstånd på överljudssidan samt dessutom bli tyngre än från början avsetts. Prestandamässigt innebar detta, att JAS 2111 fortfarande hade relativt god svängförmåga men i stället behäftats med försämrade fartprestanda. Viss risk för andra aerodynamiskt betingade specifika problem (buffeting och transoniktrimstörning) noterades även.

● ● **Fart kontra sväng.** – I den strids-taktiska värdering som gjorts, bl a med ledning av datorkörningar vid FOA:s studielaboratorium, har automatiskt den gamla frågan om svängförmåga kontra fartprestanda kommit upp. Det visar sig i de duellsituationer (som körts i studielaboratoriet), att båda förmågorna är väsentliga för stridens ut-

gång. Den svängöverlägsne kommer förr eller senare att vinna striden om motståndaren låter sig bindas i kurvstrid. Om nu motståndaren inte låter detta ske, utan håller farten hög och använder stöttaktik för att nå skjutläge, vet man att det kan vara svårt att över huvud taget få ett skjutläge på ett mål som svänger bra, stationärt och/eller momentant. En strid vinnas dock sällan av den svängöverlägsne i ovan beskrivna duellsituation; hans strävan blir oftast att uppnå "noll-noll". Han hamnar därmed i en defensiv, ett underläge. Det är den fartöverlägsne som för striden/tar initiativet. Han har därför större handlingsfrihet. Detta gäller så länge man talar om flygplan som rör sig i konventionella banor och har vapen med de målsökarbegränsningar och ballistik/aerodynamik man i dag känner.

Luftstridssituationen blir troligen en annan om utvecklingen fortsätter mot flygplan med okonventionella styrfunktioner (typ CCV = Control Configured Vehicle) och jaktrobotar med förbättrad målfångnings- och följeförmåga. Antal skotttillfällen kommer då att öka. Flygplan-sikte-vapen kommer också att ha möjlighet att ta vara på snabba, kortvariga skjutlägen genom att peka med hela flygplanet; flyga med sned-anblåsning och ha en jaktrobot med

uppsnabbade förlopp och stor skjutenvelopp. När man nått dit i utvecklingen kanske rena elementarprestanda hos flygplanplattformen får minskad betydelse. Detta kan mycket väl inträffa under JAS 39:s livstid.

Men den utvecklingstendensen är ännu för tidig att inteckna. Därför måste tillsvidare fart- och svängprestanda hos ett jaktflygplan vara så balanserade, att en motståndare inte finner någongendera förmågan så svag att den kan utnyttjas taktiskt. Förmåga att dra sig ur en strid utan att direkt bli ikappjad – eller motsatt att själv ha förmåga att jaga ikapp ett flyende mål – framstår fortfarande som väsentligt.

● ● **CFV:s ställningstagande.** – Mot bakgrund av ovanstående har CFV i sin taktiska/operativa värdering funnit skäl som talar för att inte gå vidare mot ett JAS-flygplan med Rockwell-vinge. JAS-projektet är nu återinriktat mot varianten 2110, vilken (måste understrykas) även den har så god svängförmåga och dessutom fartprestanda att de ställda taktiska kraven för sekelskiftets stridsmiljö väl uppfylls. 2111-studierna har gett teknisk erfarenhet som är värdefull för det fortsatta utvecklingsarbetet av 2110 till slutligt utförande av flyg-systemet JAS 39. ■

Övlt Stig Holmström

☆ ☆ I tidigare nummer av FLYGvapenNYTT har våra läsare i portioner fått en introduktion till det flygsystem som så småningom (med början på 90-talet) ska ersätta våra nuvarande attack-, spanings- och jakt-system – nämligen JAS-systemet. Allteftersom det nya systemet med åren växer fram, kommer FLYGvapenNYTT att hålla läsekretsen informerad om utvecklingen. ☆ Det är emellertid redan nu på sin plats att ge en inblick i de operativa förhållanden som ligger till grund för JAS-systemet. ☆ ☆ ☆

Av överste GÖRAN TODE

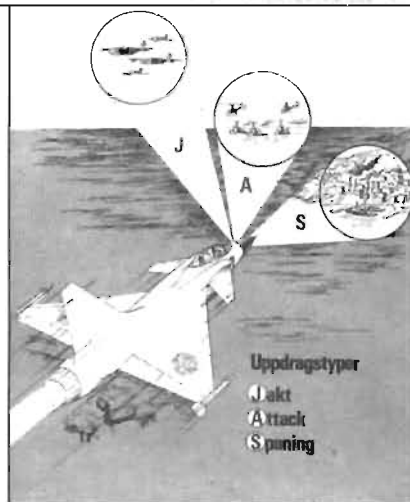
JAS-systemets operativa bakgrund

Hotet. – En angriparens möjligheter att välja tid och plats för sina operationer och att anfalla överraskande är redan i dag goda. Dessa möjligheter ökar i takt med den tekniska utvecklingen. Tendensen går mot ökad rörlighet såväl på marken som över havet och i luften, samtidigt som stridskrafternas numerär bibehålls eller t o m ökar.

Till sjöss ökar rörligheten och förmågan att flytta stridskrafter genom den fortsatta utvecklingen av skroll-on-roll-off-fartyg (RORO) och genom satsningar på landstigningstonnage, rörliga flytande hamnar och ökad minröjningskapacitet.

Vårt land är i princip en halvö. I vissa angreppsfall och med vissa syften måste en angripare troligen komma sjöledes. En överskeppningsoperation av typ Normandie 1944, men kanske i annan skala och framförallt med snabbare och modernt beväpnade och utrustade fartyg. Tex har sedan andra världskrigets dagar tillkommit sådana transportmedel som svävare. Överskeppningsflottan är mindre väderberoende nu än då. Den kan komma i mörker, den har ett mycket starkt skydd mot vårt anfallande flyg – dels i form av eget luftvärn (kanoner och robotar ombord), dels i form av eskorterande jaktflygplan. Det är inte nödvändigtvis en stor, svårhanterlig och långsam armada som kommer. Snarare kan förväntas en snabb och mycket slagkraftig styrka som kräver tidig insats av en försvarares fjärrstridskrafter (flyg och flotta) för att kunna störas, hejdas och besegras. För att fullständiga bilden av en invasion över havet måste också antas, att angriparen använder ubåtar i framskjutna lägen, samt attack- och bombflyg för att slå ut vårt försvar på avsedd landningsplats.

- Till lands ökar förmågan att flytta stri-



dande förband oberoende av vägar, liksom förmågan att föra fram underhåll och överbygga vattenhinder.

Teknikens utveckling har också fört fram till nära nog allväders- och dygnet-runt-förmåga hos arméförband. Kikare, glasögon och riktmiddel med ljusförstärkare och IR-teknik samt förmåga att skjuta under gång med fordonsmonterade vapen gör att moderna arméstridskrafter framrycker med högt tempo. I likhet med de marina styrkorna ovan har arméförbanden ett starkt skydd mot anfallande flyg.

- I luften ökar förmågan till strategiska och taktiska luftlandsättningar genom satsning på transportflygplan och helikoptrar. Det taktiska bomb- och attackflygets räckvidder och förmåga att bära last ökar. Satsningen på precisionsstyrda vapen gör att effekten av varje enskilt flygplan ökar.

Tillkomsten av luftburna radarstationer och ledningscentraler (typ AWACS) möjliggör jaktvarning till egna offensiva förband samt ledning av egen jakt. Tunga jaktflygplan med stor räckvidd kan därmed operera i långt framskjutna positioner över vårt område.

En angripare som inleder luftoperationer mot vårt land måste göra detta med avsikten att snabbt nå sitt mål. Detta för att inte själv få oacceptabelt stora förluster. Således kan Sverige förvänta sig en kraftsamlad insats med många fiendliga flygplan insatta mot samma område under kort tid. Överraskningsmomentet i en sådan operation är mycket viktigt för angriparen. Allra störst effekt skulle han uppnå om han i ett enda slag med kanske ett par hundra attack- och bombflygplan överraskande kunde nå våra försvarsanläggningar, flygbaser, radarstationer etc och slå ut dem för kortare eller längre tid. Ett sådant angrepp skulle teoretiskt vara genomförbart genom uppladdning långt från våra gränser, långa anflygningar och höga farter. Attacken skulle plötsligt vara över oss – som i Pearl Harbour 1941. Den skulle kanske vara i någon timme och få en förödande verkan ... om vi av någon anledning inte kunde eller hann verka med vårt luftförsvar.

Hotbilden som sådan ser likadan ut, även om angreppet inte kommer så förödande överraskande som skissats ovan. Ett stort antal attack- och bombflygplan med kraftig eskort och skydd av jaktflygplan. Kvantiteten är viktig för en angripare, så att han kan mätta vårt luftförsvar inom aktuellt område. Då angriparen uppnått detta mål, kan han i kraft av luftherravälde flyga in fallskärmstrupper som på kort tid besätter och säkrar strategiskt viktiga punkter. Med den transportkapacitet en stormakt besitter, kan det här vara fråga om flera tusen fallskärms soldater som landsätts samtidigt.

- Anfallsoperationer av detta slag kan angriparen genomföra i dager såväl som mörker, till vissa delar även i moln. Sverige måste därför dimensionera sitt

luffförsvaret att kunna möta hotet under alla de förhållanden som angriparen kan operera.

Den tekniska utvecklingen på telehot-området innebär, att vårt luftförsvaret har att verka i en miljö där telemedel/-motmedel kommer att försvåra våra verkansmöjligheter.

Ett nytt hot, som torde vara operativt samtidigt med att JAS-systemet introduceras på 90-talet, utgör kryssningsroboten. Med sin ringa storlek samt förmåga att anflyga mycket lågt (i princip oberoende av väder och ljusförhållanden) är den svår att upptäcka och bekämpa. Sådana hot dimensionerar delvis de tekniska krav Sverige måste ställa på sitt luftförsvaret.

● ● **Konsekvenser för vårt försvar.** – Sammantaget gör detta att vår osäkerhet om var, när och hur en eventuell angripare tänker gå tillväga kommer efterhand att öka. Våra förvarningstider kommer att bli kortare och tidsförloppen i striderna blir snabbare.

För att möta denna utveckling krävs att vi för alla typer av stridskrafter satsar på:

- ◆ beredskap,
- ◆ rörlighet,
- ◆ kvalitet.

Vi måste också ha en väl fungerande underrättelsetjänst samt förmåga till flexibelt utnyttjande av våra stridskrafter oberoende av hur, när och var angriparen anfaller.

De här egenskaperna finns inbyggda i flygsystemen, som har hög beredskap, stor yttäckning, goda möjligheter till kraftsamling och god verkan. Men eftersom vårt flygvapen är litet och Sverige mycket långsträckt, måste vi satsa på en ökad flexibilitet – en ökad förmåga att använda varje enskilt flygplan, varje enskild förare för flera olika uppdragstyper) jakt, attack och spaning.

Det är här JAS 39 kommer in i bilden.

● ● För att JAS-idén skall kunna förverkligas operativt krävs en fungerande C³I (Command, Control, Communication, Intelligence) för att använda ett modernt begrepp. Innebörden är att flygstridskrafterna skall kunna användas optimalt, såväl i det kortare perspektivet av taktisk ledning som i en mer långsiktigt operativ plan. Här krävs ett intensivt utvecklingsarbete. På detta stadium är det väsentligt att de tekniska förutsättningarna skapas genom att man ställer kraven på såväl markbunden som flygburen materiel på ett framsynt sätt.

● ● **Mångsidighet.** – Genom att bygga JAS 39 som ett enhetsflygplan – som utan vidare ska kunna användas som jakt, attack och spaning – vinner vi flera fördelar:

◆ Vi ökar osäkerheten hos angriparen. På varje plats i landet, mot varje typ av invasionsföretag måste en eventuell angripare räkna med att JAS-systemet sätts in med olika tonvikt på uppgiften med hänsyn till angriparspelet.

För att genomföra en flygbekämpning av landet före invasion, måste angriparen räkna med att hela JAS-systemet kan användas i jaktförsvaret. Det innebär att han måste sätta in betydligt större resurser än i dag för att bekämpa vår luftförsvarskapacitet och för att skydda sitt bomb-, attack- och transportflyg. Bekämpningen blir tidsödande och osäkerheten ökar. Genom kraftsamling till luftförsvaret får vi ökade möjligheter att skydda vår egen mobilisering.

Hans invasionsföretag – över havet eller landgränsen – måste räkna med den samlade attackkapaciteten hos JAS-systemet. Det tvingar honom att avdela större resurser för förbekämpning och för jakt- och luftvärnsskydd av företagen. Även här ökar hans osäkerhet om när han har nått en sådan skyddsnivå att han inte får oacceptabla förluster.

◆ På motsvarande sätt får vi möjlighet att spela på JAS-instrumentet på ett mer flexibelt sätt än vi kunnat göra med nuvarande stridskrafter. Vi kan välja hur stor andel av de totala resurserna vi vill avdela för flygspaning, för luftförsvaret och för attack. Rollfördelningen kan växla allteftersom läget förändras. I vissa lägen kan vår spaningskapacitet vara avgörande för vår förmåga att förutsäga och möta angriparens operationer. I andra lägen måste koncentrationen ske till jakt- eller attackuppgifter. I stället för att som i dag ha tre flygslag som i begränsad omfattning kan lösa varandras uppgifter, kan vi i framtiden lösa alla uppgifter med hela systemet. Detta är kärnpunkten i JAS-systemet.

● ● **JAS – ett totalsystem.** – Men filosofin kring JAS handlar om mer än bara själva flygplanet.

Beväpningen för JAS får en allsidig sammansättning som möjliggör bekämpning av alla de målkategorier som blir aktuella. Flygplanets radar- och elektroniksystem byggs för att kunna lösa alla tre uppdragstyper; jakt, attack och spaning. För vissa typer av spaningsuppdrag tas en särskild spaningskapsel fram.

I JAS byggs in förmågan att operera från småflygfält och länsvägar. Det ger vårt bassystem en ökad stryktålighet och försvårar angriparens bekämpning av våra stridskrafter.

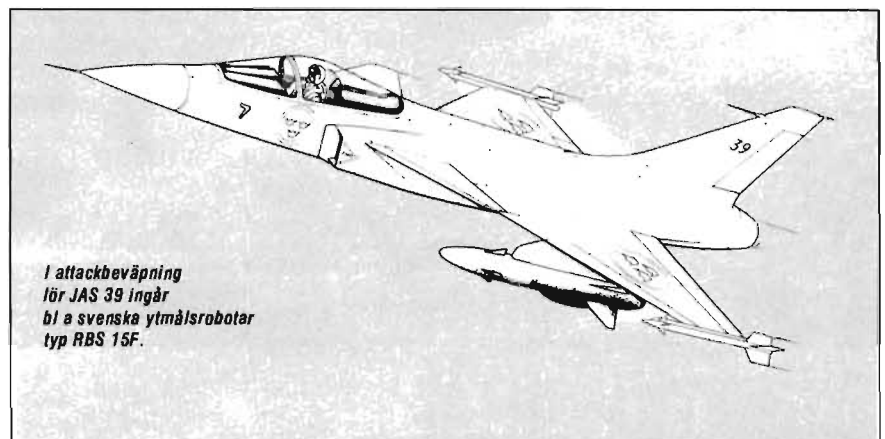
Förmågan till autonomt uppträdande ökar, vilket ger vårt luftförsvaret större möjligheter att verka, även om angriparen försöker slå ut våra radarstationer på marken och vår stridsledning. JAS-systemet kommer att kunna användas såväl för egenstridsledning som för dataöverföring till annan stridande enhet eller ledningscentral.

Den höga driftsäkerhet som byggs in i systemet avser att ge hög operativ tillgänglighet och minska driftkostnader och underhåll. Det har stor betydelse inte minst för verksamheten i fred. Anslaget "hangardrottningar" kommer därmed förhoppningsvis att bli lägre med JAS än med tidigare flygplan. – Flygsäkerhetsfrågor är också en viktig del av konstruktionsarbetet. Dessa har tidigare beaktats i JAS-systemet. Redan i avtalet med tillverkaren finns krav och mål för den flygsäkerhetsnivå som skall uppnås. Speciella resurser har avdelats för detta arbete redan vid projektets början.

Utbildningsfrågorna studeras/peneras på bred front – t ex nya avancerade simulatorer och andra markutrustningar, nytt skolflygplan m m – så att en väl avvägd utbildning av förare och markpersonal kan genomföras genom satsning på utbildningshjälpmedel av olika slag. – Goda plattformsprestanda plus avancerad elektronik skall ge JAS-piloten ett flygplan-/vapensystem som klarar uppgiften i aktuell hotbild/stridsmiljö.

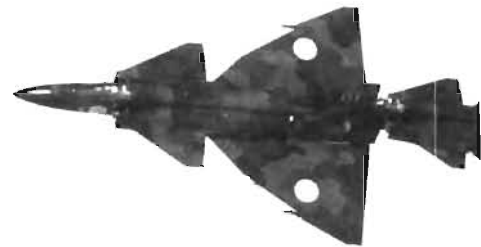
● ● **Väl värd investering.** – Några har klagat på att JAS-systemet är för dyrt. Få tycks inse att kostnaderna ska slås ut under en period av 40 år/under en hel aktiv mansålder. Eller kanske t o m mer. Sett mot bakgrunden av den stora operativa effekt vi får med JAS-systemet, är det vårt varenda krona vi lägger ner på det. – Fullt utvecklat blir JAS-systemet ett väsentligt bidrag till vårt försvars förmåga att stödja Sveriges säkerhetspolitik och hålla vårt land utanför ett krig.

Överste Göran Tode



I attackbeväpning för JAS 39 ingår bl a svenska ytmålsrobotar typ RBS 15F.

I höstas genomfördes i Sydsverige försvarsmaktsövning "Sydfront" – den tredje stora övningen för Flygvapnets del under 1982. Den första ("Norrskan") genomfördes i vintras i övre Norrland och beskrevs i FLYGVAPENNYTT nr 2/82. Den andra i raden var en milöövning ("Sesam 2") som genomfördes i försomras i Mellansverige.

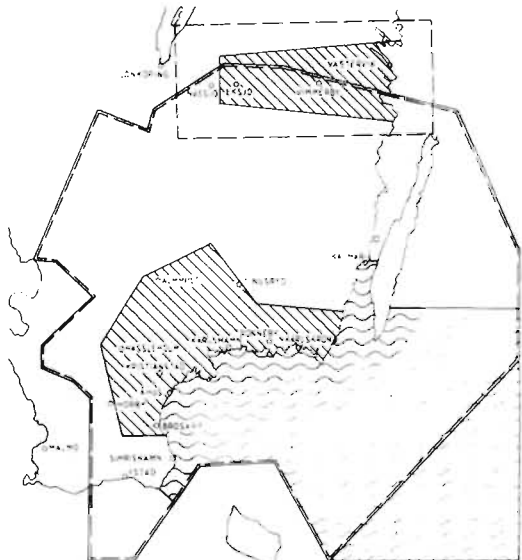


FMÖ del 2 1982



Foto: N.G. Wich

ÖVNINGSOMRÅDEN



	Ämneövning		Miljöövning
	Flygövning 19-20-21-22		Flygövning 23-24-25

SYD FRONT

Truppförutsättning

Under sommarmånaderna hade strider pågått i centrala och norra Europa.

Sverige hade bevarat sin neutralitet. Risken för att vårt land skulle anfallas hade dock ökat på senare tid och vi hade därför höjt den civila och militära beredskapen. Förband ur alla lörsvars-



Foto:
Bo Dahlin



Foto: Bo Dahlin

grenar hade kallats in till repetitionsutbildning. De hade bl a särskild utbildning i åtgärder för att skydda sig mot fientligt flyg och i skydd mot verkan av ABC-stridsmedel. Under september hade främmande stridskrafter flera gånger kränkt svenskt territorium till sjöss och i luften. Fienden inledde 21 september överraskande flyganfall mot södra SVERIGE. Anfallen riktades främst mot flygbaser och mobiliseringsplatser samt mot kustförsvarsanläggningar och förband grupperade längs SMÅLANDS och SKÅNES ostkust samt mot BLEKINGE. Regeringen deklarerade omedelbart att krigstillstånd rådde och anbefalldes allmän mobilisering och högsta beredskap för totalförsvaret. Vårt eget luftförsvaret bekämpade de fiendliga anfallsföretagen. Efter hand som våra förband mobiliserats sattes de in i strid. Vissa förband var dock grupperade i anslutning till utbildnings- och övningsplatserna.

Erfarenheter för Flygvapnet

Denna för Flygvapnet (FV) ovanligt stora anspänning, där FV i respektive övning personellt och materiellt har deltagit med huvuddelen av sina förband, har kunnat genomföras tack vare förredömlig planläggning och genomförande av alla berörda FV-förband. Totalt sett är resultatet klart tillfredsställande. Flygvapnet har kunnat bevisa sin stora insatsberedskap och flexibilitet – att med önskad effektivitet utgöra en väsentlig del i Sveriges sköld vid eventuellt fientligt angrepp över våra gränser.

Övergripande övningsändamål var, liksom vid FMÖ "Norrskén", att samöva staber och förband från samtliga försvars-

grenar i samband med en invasion; att lösa uppgifter uppkomna under ett verkligt krigsläge; att genom så realistiskt som möjligt spelad verklighet ge all personal insikt om eget förbands uppgifter samt de krav som därmed uppstår; samt sist men inte minst att för de i övningen engagerade skapa en uppfattning om betydelsen av den egna insatsen – för försvarsmaktens roll i Sveriges säkerhetspolitik.

● ● "Sydfront" var en tillämpad övning. Detta innebar att de övade staberna och förbanden i förväg inte (i detalj) kände till de uppgifter man skulle ställas inför. Därför hade övade chefer stor handlingsfrihet att lösa tilldelade

uppgifter m h t egen bedömning av stridsläget. En "viss" styrning är dock alltid i fredstid nödvändig m h t fredsverksamheten i det civila samhället. Vad avser FV bedöms övningsledningen i huvudsak ha lyckats genomföra styrningen så att alla förbanden upplevt frihet att handla krigstaktiskt riktigt.

De samlade övningsändamålen nödvändiggjorde dock ett bundet förlopp. Därför har "Sydfront" inte helt återspeglat ett fullt realistiskt förlust- och skadeutfall eller reducerat samband för ledning m h t angräparens bekämpning.

En angräparers sannolika insatsmöjligheter mot Sektor Syd har inte fullt ut kunnat efterliknas

Foto: John S. Dahlin



Ovan: Del av vaktstyrkan som bevakar bastroppen.

Nedan: Bastroppen på väg till rörlig klargöring.

Foto: N. G. Wjdh



Foto: Jann Björkgren



Ovan: Med bastroppens fordon följer även ny beväpning.

Nedan: Rörlig klargöring av AJ 37 på krigsbas.

Foto: Jahn Charlevilla



Foto: John S. Dahlin



JaktViggen under rörlig klargöring.

av anfallsförbanden. I allt väsentligt bör taktik och insatsprinciper emellertid kunna tillskrivas en verklig angräpare.

Trots de nämnda begränsningarna bedöms övningen ha givit en god uppfattning om sektorns och attackeskaderns förmåga att lösa sina krigsuppgifter – i varje fall vad gäller övningsändamål.

Övningsändamålen under "Sydfront" innebar för FV:s del bl a:

A) Ledningsförband:

♦ Samverkan mellan Sektor Syd och E1 (1. flygeskadern) samt ledning av underställda förband;

♦ Samverkan mellan flygförbanden inbördes samt mellan förband och staber, även ur övriga två försvarsgrenar.

B) Flygförband:

♦ JaktViggen i luftförsvaret;
♦ Spaningsmetodik med SpaningsViggen;
♦ Jaktförsvaret i varierade stridsledningsnivåer.

C) Stridsledningsförband:

♦ Vidareutnyttjande av FV:s nya radarstationer, PS-860.

D) Basförband:

♦ Krigsförbandsövning vid basbataljon;
♦ Utnyttjande av Vägbas 90 och reservvägbas;
♦ Rörlig klargöring.

● ● Låt oss därefter skärskåda vissa delavsnitt. Vi börjar med:

1) Bastjänst. – Sektor Syd har för första gången i större skala övat rörlig klargöring av flygplan. Rörlig klargöring innebär att klargöringstropparna utrustats med ett antal specialfordon för bränsle, ammunition, kraftförsörjning m m. Tropparna kan från skyddad uppehållsplats snabbt nå fram till den plats där flygplan ställs upp efter landning. Denna metod med växlingar av klargöringsplatser minskar avsevärt risken för utslagning av flygplan och materiel på marken. Övningen har givit övervägande positiva erfarenheter av klargöringstropparnas kapacitet.

Utrymning och förstöring av flygbas har övats. Basförbanden omgrupperades med flyg- och landsvägstransport. Nyttiga erfarenheter erhöles.

Transport av flygande personal i närheten av flygbaserna är (med tanke på sabotage och diversionsförband) ett svårbeaktat problem. – På en av krigsbaserna visade skydds kompanichefen mycket stor inlevelse och uppfinningsrikedom för att säkerställa den flygande personalens förflyttning till och från basen. – Bra gjort!

På en annan bas har utbyggnad till Bas 90 påbörjats. I området kring den typ av start- och landning bana som vi har i dagens bassystem byggs ett flertal

Nedan: AJ 37 AttackViggen klargörs & beväpnas av vpl på krigsbas.



s k vägbas 90. Dessa byggs så långt möjligt på befintliga vägar. Detta är tillräckligt för flygplan 37



Foto: Owe Gellermark

Viggen och för 90-talets kommande flygplan JAS 39. – Tillgång till många rullbanor, ett varierat utnyttjande av dessa och det stora antalet klargöringsplatser, ökar avsevärt vår uthållighet. – Under "Sydfront" övades uppträdande på vägbaser med flygplan 37 Viggen och 35 Draken.

● ● 2) **Stridsledningstjänst.** – Strilförbanden förser många kunder med underlag för taktiska beslut. Luftförsvarsorienteringarna till totalförsvaret (bl a innebärande: underlag för alarmering av befolkningen) var mindre bra. Samarbetet med alarmeringsfunktionen har dock fungerat mycket bra.

Strilförbanden leddes av strilbataljonsstaber med delvis ny krigsorganisation. Erfarenheterna av denna är i allt väsentligt positiva. Arbetsformer och ansvarsfördelning mellan strilbataljonsstab och sektorstab har naturligtvis (bl a mot bakgrund av den nya organisationen) utvecklats ytterligare.

Den nya radarn PS-860 har deltagit i övningen. Stationen gav goda möjligheter att upprätthålla radartäckning i svåra motverkans- och stormiljöer. Prestandemässigt motsvarar 860-stationerna våra stora förväntningar.

Utnyttjandet av transportabla sambandsresurser för radio och radiolänk ger god flexibilitet och har under övningen ersatt utslagna radio- och radiolänksta-



Ovan: AJ 37 (med rb 75 Maverick) under start.

Nedan: AJ 37 (med 2 rb 04) startar från vägbas.



tioner, vilket förbättrat uthålligheten. Bra erfarenheter vanns och bra insatser gjordes.

en större övning i Sektor Syd. Samtliga jaktdivisioner (alltså inklusive J 35 Draken) har kunnat utnyttja baserna med god flexibilitet. Under "Sydfront" har över 400 flygplaninsatser gjorts. Ett

● ● 3) **Luftförsvar.** – JaktViggen (JA 37) deltog för första gången i



T h: J 35F Draken under start från krigsvägbas.

Foto (t h + nedan): Bo Ingver Jönsson

Nedan: Rörlig klargöring av J 35F Draken.



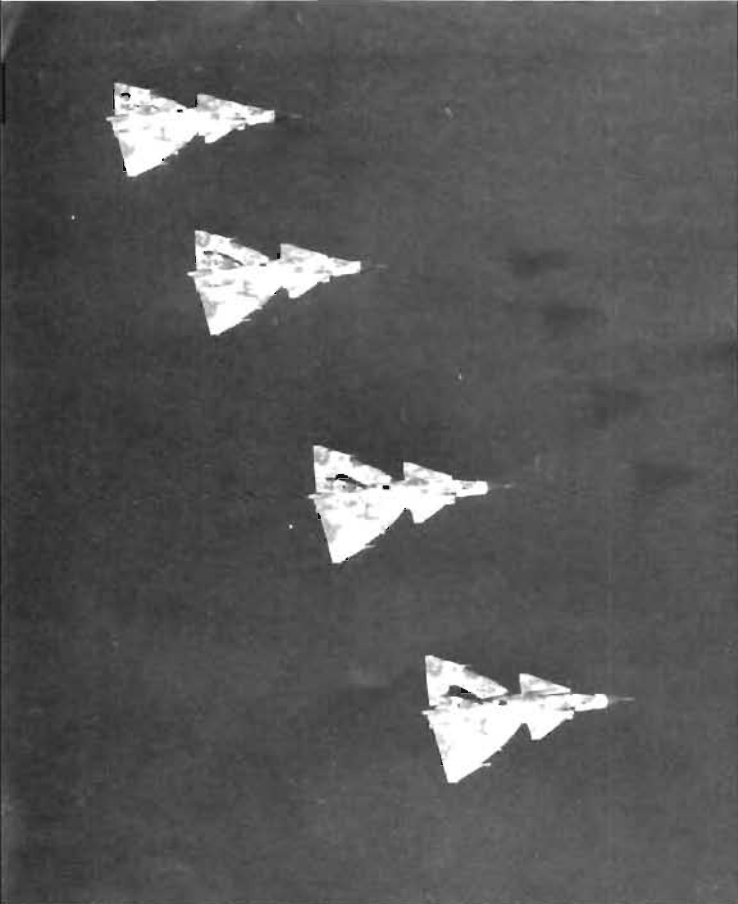
Foto: Jahn Charleville



Foto: Bo Dahlin

Foto: Jahn Charleville





Överst t h: JaktViggen (ur F17) under start från länsväg. Foto: N.G. Widh.
 Övan: 4-grupp JA 37 över Östersjön. Foto: Bo Dahlin.

Övan: JA 37 på krigsbas i väntan på startorder. – Foto: N.G. Widh.

mycket stort antal bekämpningar har kunnat verifieras med utnyttjande av registerutrustning. – I synnerhet JaktViggen har uppvisat en mycket stor bekämpningsförmåga. JA 37 har på ett bra sätt integrerats i sektorns luftförsvär.

Luftvärnssamverkan – syftande till att nå bästa luftförsvärsresultat samtidigt som vådabeskjutningar förhindras – har tidigare letts av lv-samverkanschef med stab, direkt underställd MB och

grupperad i Lfc. Lv-samverkanschefen var under övningen försöksvis underställd sektorchefen. Lv-samverkansstaben var uppdelad på sektorstab resp stril-bataljon. Övningen har visat att denna organisationsförändring varit till fördel. Den ger goda möjligheter till direkt samordning mellan luftvärn och flyg. För att luftvärnssamverkan bli skall resultera i samordnad insats, är det viktigt att fiendens taktik och uppträdande samt läget vid våra

stridskrafter – stril, jakt och luftvärn – fortlöpande följs upp.

Övningen har visat att denna samordning är nödvändig och möjlig. Resultatet är gott och ger underlag för fortsatt utbildning och övning.

● ● 4) Flygspaning. – Spaningsverksamhet genomfördes av divisioner bestående av både foto- och havsövervakningsversionerna av Viggen samt av spaningsflyggrupp SK 60. Uppgiften att



Fallskärmsoldater på väg ur TP 84 ned bakom Fi:s linjer.

Under FMÖ "Sydfront" gjordes flera fällningar av fallskärmsoldater från TP-84 Hercules.



Foto: Bo Dahlin



Foto: Bo Dahlin



Foto: Bo Dahlin



Ovan: Spaningsresultaten granskas i specialutrustade, mobila vagnar.

Ovan: SH 37 SpaningsViggen (havsövervakningsversionen) drar på för start och nytt uppdrag från krigsbas. – Foto: N.G. Wildh.

flygspana inom MB S operationsområde var omfattande och ställde därför stora krav på en hård prioritering.

Utom under två nätter (då dåligt väder förhindrade flygspaning) har det samlade underrättelsebehovet kunnat tillgodoses med bra resultat.

● ● 5) **Attack.** Första övningsdagen var attackeskadern insatt i annat militärområde. Därefter blev attackeskadern inlednings-

vis insatt mot mål inom milo S område i begränsad omfattning. Efterhand som invasionshotet ökade beordrades all medeltung attack lyda under MB S för insats mot invasionsföretag.

Attackflygförbanden har i koncentrerade anfall bekämpat såväl invasionsfartyg långt ute till havs som fartyg under urlastning. Maximal insats har även gjorts mot mål inom landstigningsområdet. Den lätta attacken har i direkt samverkan med ar-

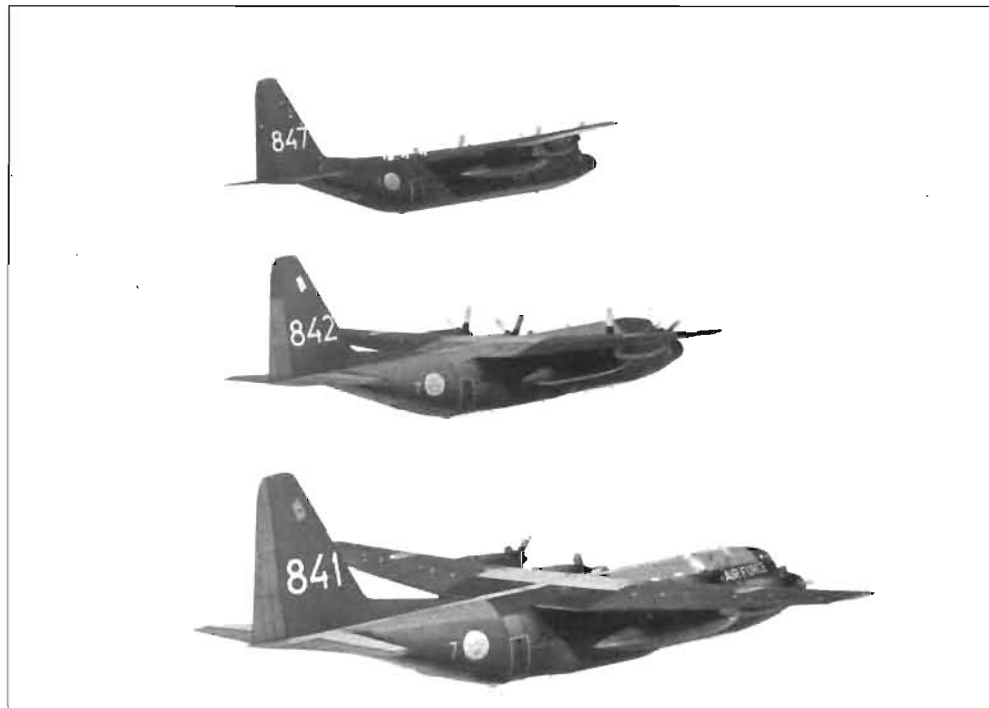
méförband genomfört anfall mot mål enligt resp arméförbandschefs intentioner.

Militärbefälhavaren har genom övningens uppläggning helt naturligt valt att kraftsamlat slå mot invasionsstyrkan. MB S order har av attackeskaderstaben omsatts i eskaderorder till berörda attackflygförband.

Vid planläggning av attackflygföretag krävs god samordning. För samordning av anfallsverksamhet inom område där både



Foto: Bo Ingvar Jönsson



All tyngre transport (materiel o/e soldater) Irakas med TP 84 Hercules.

Foto: Bo Dahlin

ytattack och attackflyg kan verka måste samverka ske mellan direkt ansvariga chefer.

Under övningen har E 1 genomfört ca 100 gruppövningar. Resultaten pekar på god verkan, särskilt med hänsyn till delvis försvärande väder.

● ● 6) **Flygsäkerhet.** "Sydfront" har för FV:s del genomförts under tidvis besvärliga väderförhållanden, bl a dimma och låga moln samt hög flyttfågelfrekvens. Trots detta har övningen kunnat genomföras med mycket hög flygsäkerhet.

Det allvarligaste tillbudet inträffade i samband med landning, då ett flygplan S 37 kolliderade med två ålgar. – En ljudbang av våda i början av övningen resulterade i ett antal anmälningar med skador, som dock snabbt reglerades. Rapporter om störande överflygningar har i övrigt varit mycket få.

Materiefunktionen har genomgående varit mycket tillfredsställande.

● ● 7) **Sektorstaben** har övats i den nya organisationen. Ny arbetsfördelning i uppföljning och genomförande samt planläggning har tillämpats.

● ● **SAMMANFATTNINGSVIS** kan sägas att bas-, stril- och flygfunktionerna är väl samordnade med varandra och att de enskilda förbanden har visat god förmåga att genomföra strid enligt givna riktlinjer.

Dynamiken i flygoperationer gör att angriparens målval och taktik snabbt kan förändras. Sektorstaben har här en svår uppgift att uppfatta och rätt tolka händelseutvecklingen. På grundval av denna uppföljning måste angriparens handlingsmöjligheter bedömas, så att sektorchefen har hög beredskap för att anpassa basering, stridsledning och inriktning av luftstriden.

En samlad erfarenhet av övningen är att utbildningen i krigsstabsjänst för i staberna krigsplacerade chefer bör intensifieras. – Vi bör också ta till vara alla möjligheter att öka kunskaperna om tänkbara angriparens utrustning och taktik. God kunskap härvidlag är en förutsättning för att våra staber skall kunna rätt värdera en angriparens handlingsmöjligheter och åstadkomma bästa försvar mot dessa.

● ● Övningsledningen hade inför övningen särskilt anbefallt att utbildningen i **ABC-skydd** och **Folkrätt** skulle genomföras. Under övningen fanns särskilda spelgrupper som genomförde övningsmoment inom dessa områden. Bl a begärde fienden att få genomföra en ambulansflygning



Övningsledaren genlt S-O Olson i samtal med HMK Carl Gustaf.
Foto: Bo Ingvar Jönsson

över svenskt område med mellanlandning på en svensk flygbas.

● ● Bland många andra ansträngningar som gjordes för att följa upp och värdera effekten av "Sydfront" kan nämnas att **Riksrevisionsverket (RRV)** hade en grupp på sju personer insatt för att studera övningen (ur ekonomisk synvinkel). Gruppens arbete är avsett som en förstudie i ett program för att granska försvarets sätt att utvärdera krigsförbandens förmåga att lösa sina uppgifter efter mobilisering. –

RRV:s utvärdering emottogs med intresse.

● ● Övningsledningen hade före övningen deklarerat att den inte skulle ges uppvisningskaraktär och att särskilda förevisningar inte skulle anordnas. Vissa moment, främst stridsskjutningarna, blev dock så att säga automatiskt lämpliga besöksobjekt. Därför kunde delar av "Sydfront" följas av bortom 1.000 gäster fördelade på 800 (!) besöksgrupper. Hans Majestät Konungen hade 1 ex avdelat två och en halv dag för att följa övningen. Bl a besök-

Flertalet moment i underhållstjänsten bedrevs så långt var möjligt på samma sätt som i krig, bl a omhändertagande av skadade och sjuktransporter inom och från stridsområdet. Övning i kirurgisk kirurgi genomfördes i anslutning till dessa moment. – Foto: Bo Ingvar Jönsson.



te HMK en krigsflygbas och studerade stridsskjutningen på Ramlunda pansarskjutfält, där attackeskadern med erkänd sekundprecision och en fulltalig pansarbataljon med kraft kunde slå tillbaka den landstygande, fiendliga styrkan.

● ● Massmedierna visade ett mycket stort intresse för "Sydfront". Till övervägande del redovisade journalisterna sina intryck sakligt och initierat. Lokalradion i Kristianstad producerade ett särskilt program "Radio Sydfront", som sändes direkt efter det ordinarie lokalradioblocket under ca halvtimmen. Dessa sändningar genomfördes under fyra dagar. Utöver dessa sändes telefonväktarprogram med milostabschefen före övningen och med militärbefälhavaren efter övningen. Genom eterprogrammen framgick bl a att folk ur hemvärnet och civilförsvaret anmälde intresse att få delta i liknande storövningar.

Vid milostaben hade en krigsorganiserad informationsavdelning upprättats, vilken bl a bestod av inkallade, krigsplacerade journalister från skåneområdet. Därifrån försågs massmedierna med basfakta. Dessutom utgav man tre utgåvor av en speciell övningsledning benämnd *Sydfront*. Däri uttalade övningsledaren efter övningen bl a:

"På det hela taget har det varit en bra övning. Men jag är medveten om att allt inte har gått frictionsfritt. En del brister får skyllas på mig som övningsledare. Andra bär Ni som varit övande själva skulden till. Åter andra är orsakade av opåverkbara omständigheter." – "Övningen visar oss själva – och omvärlden – vad vi kan och vad vi vill med vårt försvar. 'Sydfront' har omfått förband ur alla vapenslag i södra Sverige. För oss som har vår dagliga gärning inom försvaret gäller det att åtgärda det som brustit och ta vara på det som gått så bra att vi når vårt mål med försvaret: Att vara fredsbevarande och i en krissituation hålla oss utanför kriget genom att vår neutralitet respekteras. Det skall kosta för mycket att angripa oss."

● ● Nästa försvarsmaktövning genomförs hösten -83, då i östra Mellansverige. Även om förutsättningen blir annorlunda krigsspelsmässigt, kommer erfarenheterna från 1982 års övningar då att kunna utnyttjas för att ytterligare stärka samoperationerna mellan våra tre försvarsgrenar. Därefter följer så årsvis nya försvarsmaktövningar enligt fastställt ÖB-plan. ■

Milo S, FS/Övn & Red

Inom många områden av vårt samhälle pågår en debatt om medborgarnas bristande förmåga att producera originella och färgstarka tankar. I ett radioprogram nyligen berättade den kände radiomannen Kjell Stensson minnen. Då intervjuaren kom in på personligheter vid radion i dag, uttryckte Stensson stor förvåning. Personligheter – sådana fabriceras nuförtiden varken ute i samhället eller på Sveriges Radio, menade han. I en nöjesriksdag (också nyligen) ondgjorde sig festarrangörer och andra över den svaga tillväxten av estradarister. Samtliga etablerade artister är i dag över fyrtio år. Några nya färgstarka artister tycks inte finnas.

Flera skönlitterära författare har också behandlat färglösheten och det statiska i vår tillvaro. Många anser att det genomorganiserade samhället ger för litet spelrum åt de enskilda individerna. Så skriver t ex Sven Fagerberg i sin "De blindas rike" att samhällets uppgift inte är att reglera – utan att stimulera.

● Man kan alltså lätt konstatera att det talas mycket om färglösheten, men väldigt få försöker analysera fenomenet eller göra något åt det. Det sägs också ofta att färglösheten i den sektor av samhället där man rör sig inte är unik – så är det överallt. Just detta att det inte är unikt tycks legitima fenomenet.

Själva begreppet färglöshet är till sin natur så luddigt att det kan vara svårt att få grepp om de bakomliggande faktorerna. Dessa är dessutom av så mångdimensionell karaktär att fenomenet på intet sätt är enkelt. En tämligen säker iakttagelse man emellertid kan göra, är att ökad ålder och kritik mot färglöshet tycks vara korrelerade. Men detta får man inte avfärda som ett allmänt kvirr över att allting var bättre förr, professorerna var färgstarkare osv. Ökad ålder ger större erfarenhet och möjligheter till vidare överblickar. Jag tycker man ska ta kritiken på allvar.

● ● Nu har debatten även aktualiserats i Flygvapnet. Folke P Sandahl recenserade i FLYGvapenNYTT 3/82 en utredning utförd vid Militärhögskolans flyglinje och psykologen Inger Mårtensson (FS/UTK) kommenterade begreppen färgstarka och färglösa förare i samma nummer. Avsikten med detta mitt inlägg är inte att gå i polemik mot de kloka

tankar, som både Sandahl och Mårtensson framför, utan att fästa uppmärksamheten på ytterligare några aspekter på debatten.

Jag har talat med några äldre förare i Flygvapnet om förarprofiler, den tekniska utvecklingen, förändringar i stridsmiljön osv. Man talar gärna om 29-epoken och berättar om gruppleddare som hade särpräglad förmåga att leda sina förare i hisnande sköna kurvor till perfekta kontakter. De här gruppleddarna betonade också vikten av att uppträda på ett kreativt och för fienden oberäkneligt sätt i luftrummet, att vara initiativrik och att hela tiden ha ögonen öppna för olika handlingsalternativ. Dessa gruppleddare ansåg man vara föredömen. De kännetecknades inte på något sätt av ett braverande

beteende ger motståndaren ett övertag.

Dagens och morgondagens flygsystem är teknologiskt högt utvecklade. Med ökad grad av teknisk sofistikerad och krav på bättre systemutnyttjande blir människan emellertid en alltmer intressekrävande faktor.

● ● Jag tror att man missar något väsentligt om man ensidigt tolkar angreppen på den påstådda färglösheten i Flygvapnet som en onyanserad kritik av den moderna flygutbildningen. I stället tycks angreppen böttna i en stor oro. De egenskaper, som de tidigare nämnda gruppleddarna uppenbarligen hade och som gjorde dem färgstarka i mina sagesmäns ögon, är egenskaper som i dagens och än mer i framtidens stridsmiljö ytterligare kommer att

Kommentar till Sandahl/Mårtensson (nr 3/82)

FÄRGLÖSA FÖRARE ett hot inför JAS



uppträdande eller spektakulär indisciplinär flygning.

● Här så en enkel fundering över stridsituationen som sådan och över stridsmiljöns utveckling. Det ligger i stridens natur att en angripare försöker åsamka sin motståndare så stor skada som möjligt. Samtidigt försöker självklart försvararen förhindra angriparens agerande så gott han förmår.

Det här spelet är på intet sätt statiskt. Det ger möjligheter för bägge parter att bedöma olika situationer, att sätta in olika stridsmedel, att agera taktiskt. Framgång får den som har de bästa vapnen, kan agera klokast och har erforderlig motivation.

De uppgifter som den militära flygföraren har att lösa kan ofta vara av typen nya, oväntade och ovanliga problem. Variationerna är många och enkelt, rutinartat

accentueras. För en iakttagare utifrån tycks önskan om mer färgstarkhet vara en önskan om bättre anpassning till den moderna flygstridsmiljön.

Ingen vill ha ett statiskt samhälle och ingen vill heller ha ett statiskt Flygvapen. I Flygvapnet har man lyckats mycket väl med att skapa ett utbildningsklimat som främjar inläring. Möjligen kan man säga att utbildningsin-satserna koncentrerats på klimatsidan och att fostringsidan fört en mera nertonad tillvaro. Man kan kanske se undervisningen som en process som avgränsas av två linjer. Den ena handlar om kunskaps- och färdighetsinhämtning och den andra om fostran. Det råder inget motsatsförhållande mellan dessa två linjer. Bägge är dock beroende av ett gott utbildningsklimat.

Låt oss se färgstyrka som något som definieras genom egen-

skaperna kreativitet, initiativkraft, förmåga att lösa okända och ovanliga problem, förmåga att se olika handlingsalternativ osv. En önskan om ökad färgstyrka skulle då innebära att man framtonar fostringslinjen. Detta är egentligen en förhoppningsfull trend. Man säger faktiskt samma saker som moderna beteendevetenskapliga forskare – människan är flexibel och utvecklingsbar och attityder går att påverka.

Att det är fostringslinjen kritiker av färglösheten är ute efter framgår också av att man ofta talar om stil- och disciplinfrågor. Analysen av formell och funktionell disciplin är en yttring av detta.

● ● Det har i debatten om påstådda yngre färglösa förare i Flygvapnet framskynt, att ett grundläggande fel skulle ligga i flygutbildningen vid Krigsflygskolan. För man en sådan linje, driver man enligt min mening en skendebatt. Vad det i stället handlar om är, som jag försökt antyda ovan, att förstärka fostringstankarna. Här ligger ingen motsägelse.

Människan är en komplicerad varelse med ett rikt och skiftande register. Det är mångfalden som ger en organisation dess styrka – att människor gör olika saker, kan olika saker och tycker olika. Därför måste Flygvapnet inte bara acceptera olikheter utan tvärtom stimulera var och en att ta till vara sina speciella förutsättningar, utveckla sina anlag. Sådana egenskaper som kreativitet, fantasi, beslutsamhet och självständighet (dvs färgstyrka) utvecklas inte med någon bredd i auktoritära och konformistiska system.

● JAS-systemet innebär inte bara en övergång från en vapenplattform till en annan. JAS är mer eller mindre ett nytt sätt att tänka – en ny filosofi. Ska det här nya systemet bli framgångsrikt måste det byggas runt människan.

Så till slut något som verkligen handlar om färg. Många av artonhundratalets bildkonstnärer var också militärer. Officerskåren hade ett stort humanistiskt intresse och ett brett samhällsengagemang. Man var kulturbärande. Jag vet inte om våra blivande JAS-förare ska börja måla, men säkert blir de bättre officerare om de breddar sitt register. Kanske kan de hitta inspiration om de (även) tittar bakåt i historien? ■

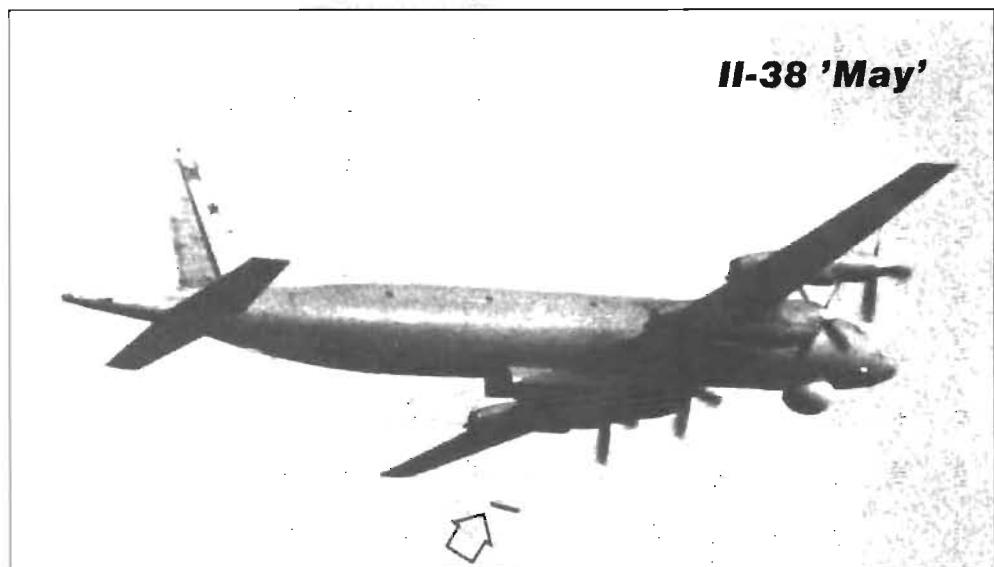
Lars Christoffersson

Utvecklingsarbetet med det sovjetiska ubåtsjaktflygplanet Il-38 May startade troligen medio 1960-talet. Som grund låg då Ilyushins passagerarflygplan Il-18 Coot, ett fyrmotorigt turbopropdrivet flygplan. Flygkroppen på Il-38 förlängdes något och vingarna placerades något längre fram jämfört med Il-18. Il-38 kom i förbandstjänst ca 1970. Totalt har ca 60 flygplan producerats. Förutom vid det sovjetiska marinflyget finns tre Il-38 i Indien. Dessa tre är före detta sovjetiska Il-38.

Förutom en ytspaningsradar under nosen bakom nosställsluckorna och MAD-bom i aktern är flygplanet säkerligen utrustat med ytterligare elektronisk utrustning för ubåtsjakt.

I vapenarsenalen för ubåtsjakt bedöms bli minor, torpeder, sjunkbomber och hydrofonbojor ingå. All denna utrustning tas i det inre bombrummet, eftersom Il-38 saknar yttre vapenbalkar.

Ett antal Il-18 har modifierats till radar- och signalspaningsflygplanet Il-18 Coot A. De utseendemässigt mest framträdande skillnaderna mellan May och Coot A är den senares avsaknad av MAD-bom och ytspaningsra-



Il-38 'May'

dar. Däremot har Coot A en ca 11 m lång utbyggnad under flygkroppen mellan nosställ och vingens framkant. Denna innehåller en SLAR (Side-Looking Airborne Radar) med vars hjälp ytmål kan upptäckas såväl på marken som på havet. Dessutom har Coot A en utbyggnad på var sida av flygkroppen framför vingarna samt ett antal antenner runt om på flygkroppen.

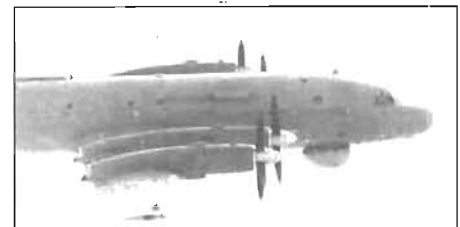
Både May och Coot A uppträder i östersjöområdet.

Ovan: Fallskärmsburen hydrofonboj släpps i Östersjön av sovjetiskt ubåtsjakt-fpl.

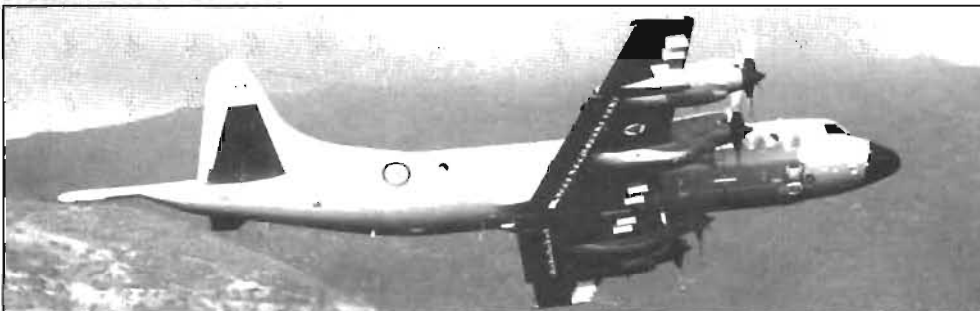
Photo via MoD

Data & prestanda (Il-38):

Spännvid:	37,4 m
Längd:	39,6 m
Tomvikt:	ca 35 ton
Max startvikt:	ca 64 ton
Aktionsradie:	ca 3 600 km
Besättning:	12



Aktuella i Sveriges



Ovan: Norska flygvapnet opererar med sju Lockheed P-3B 'Orion'. Utskjutningen baktil är en s k MAD-bom, (MAD = Magnetic Anomaly Detection.)

T v: P-3C ur US Navy av senaste version = 'Update 2'. 1984 kommer 'Update 3', som förses med signalutrustning.

Nedan: Över Östersjön ses ej sällan sovjetiska marinens signal- & radarspanings-fpl Il-18 Coot A.



Ovan: Sovjetiskt ubåtsjakt-fpl typ Il-38 May över Östersjön.

Nedan: En av Nederländernas tolv P-3C.



Il-18 'Coot A'

Photo via MoD

Photo: Swedish Air Force

Il-18 'Coot A'



Ovan: Sovjetiskt signal- & radarspanings-fpl fotograferat över Östersjön av svensk jakt-incidentberedskap.

Photo: Swedish Air Force/Flygvapnet

Temaserie

ID

IDENTIFIERING

**Redaktör:
ULF HUGO**

Nedan t.v.: Signal- & radarspanings-fpl EP-3E ur US Navy ses över Östersjön.

Photo via MoD



flygplan närområde



Produktionsarbetet med den amerikanska P-3A Orion startade i början av 1958 i samband med att Lockheed erhöll kontrakt

från US Navy på ett nytt ubåtsjaktflygplan. Som grund för det nya flygplanet låg Lockheed Electra, ett fyrmotorigt turbo-

propdrivet passagerarflygplan. Den första flygningen med P-3 gjordes i augusti 1958. Sedan dess har flygplanet byggts i en

rad versioner och genomgått såväl diverse modifieringar som moderniseringar. Den senaste versionen är Kanadas CP-140 Aurora. Totalt har över 550 P-3 producerats. Flygplantypen ingår som ubåtsjaktresurs hos en rad länder; bl a Norge och Nederländerna.

Förutom en ytspaningsradar i nos och MAD-bom i aktern är flygplanet försett med diverse sensorer, bl a viss signalspaningsutrustning. Som hjärta i hela detta system tjänar en digital dator, typ ASQ-114.

I vapenarsenalen för ubåtsjakt ingår bl a minor, torpeder, sjunkbomber (konventionellt alt kärnladdade) samt hydrofonbojar. Lasten bärs dels i det inre bombrummet (2,03 x 0,88 x 3,91 m), dels på tio yttre beväpningsbalkar. Dessutom finns ett speciellt utrymme för 87 hydrofonbojar.

Tolv P-3 (tio P-3A och två P-3B) har modifierats till den marina signalspaningsversionen EP-3E. Sex är baserade vid VQ-1 divisionen på marinbasen Agana på ön Guam i Fjärran Östern. De övriga sex, VQ-2 divisionen, är baserade på basen Rota i Spanien (men man flyger också från andra europeiska baser). Flygplan ur VQ-2 uppträder sålunda regelmässigt i östersjöområdet.

De utseendemässigt mest framträdande skillnaderna mellan P-3 och EP-3E är den senares kanotformade stora radomer på flygkroppens över- och undersidor samt den runda radomen på flygkroppens undersida framför vingarna. Dessutom har EP-3E ingen MAD-bom utan enbart en kortare utbyggnad. ■

Data & prestanda (P-3C):

Spännvidd:	30,4 m
Längd:	35,6 m
Tomvikt:	35 ton
Max startvikt:	64,4 ton
Aktionsradie:	3 835 km
Besättning:	10



Photo: Swedish Air Force/Flygvapnet



Brittiska fregatten HMS "Antelope" exploderar ... sedan man försökt desarmera en blindgångare, en argentinsk järnbomb.

FALKLAND-KRISEN 1982

Viktigare händelseförlopp

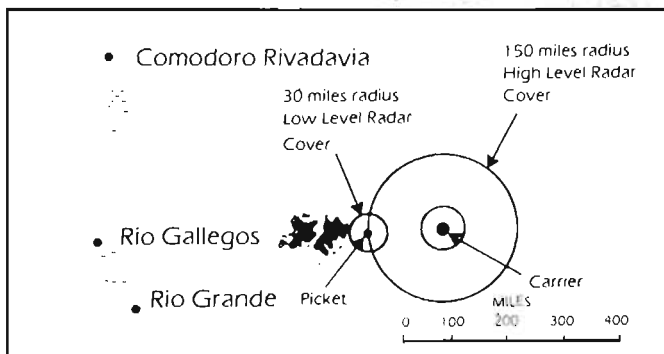
- 02-27 Förhandlingar inleds än en gång i New York mellan Argentina och Storbritannien om Falklands-öarnas framtid.
- 03-19 "Flaggincidenten" på Sydgeorgien.
- 03-30 Brittisk beredskapsvarning: "Potentially dangerous situation" sedan det stått klart att en argentinsk invasion var omedelbart förestående.
- 04-01 Brittiska FN-delegationen begär att säkerhetsrådet sammanträder.
- 04-02 KI 08.00 inleds en argentinsk invasion på Falklands-öarna och Sydgeorgien.
- 04-03 FN:s säkerhetsråd utfärdar resolution nr 502 innehållande krav på tillbakadragande av de argentinska förbanden och på förhandlingslösning.
- 04-05 KI 10.15 avseglar den första brittiska marina operationsgruppen från Portsmouth.
- 04-12 Britterna upprättar en krigszon om 200 distansminuters bredd kring Falklands-öarna.
- 05-01 De första brittiska flyganfallen mot flygfält på Falklands-öarna.
- 05-02 Den argentinska kryssaren "General Belgrano" sänks utanför zonen av torpeder från brittisk ubåt.

- 05-03 Brittiska jagaren HMS "Sheffield" sänks av Exocet-robot från argentinsk Super Etendard.
- 05-07 Britterna upprättar krigszon intill tolv distansminuter utanför argentinska kusten.
- 05-12 Britterna inleder landstigning vid Port San Carlos.
- 05-25 Ro/ro-fartyget "Atlantic Conveyor" sänks av Exocet-robot.
- 05-28 Britterna intar Port Darwin och Goose Green.
- 06-10 Slutanfallet mot Port Stanley inleds
- 06-14 Argentinske befälhavaren på Falklands-öarna begär vapenvila. ■



Brittisk bärbar rb 'Blowpipe', med vilken 8 argentinska tpl sköts ned.

Falklands-öarna samt argentinska fastlandflygbaser.



Britternas havsbundna radaräckning var inte bara otillräcklig utan också ytterst sårbar.

Den 2 april 1982 landsteg omkring 1000 argentinare på Falklands-öarna. Efter en kort sammanstötning med de 80 brittiska marinsoldater, som svarade för ögruppens säkerhet, ockuperades öarna och förklarades vara en del av den argentinska republiken. Ungefär samtidigt ockuperades ögruppen Sydgeorgien av ett mindre argentinskt förband. Dessa händelser skulle komma att initiera den största amfibieoperationen sedan andra världskriget.

FALKLAND-KRISEN

föråldrat luftkrig i modern tappning

Av överstelöjtnant INGEMAR STRANDBERG

Ett luftkrig med dimensioner. – Falklandskriget innebar för båda parter operationer på räckvidds-marginalerna. För Storbritannien i form av mycket långa underhållslinjer – den närmaste fasta punkten före landstigningen var ön Ascension – drygt 6000 km från Falklands-öarna. För Argentina i form av anflygningsvägar på räckviddsgränserna för tillgängliga flygplan – upp till 800 km.

Omsatt i mer lättförståeliga termer skulle dessa förhållanden t ex motsvara en amfibiestyrka, som med Kanarie-öarna som närmaste bas efter att ha rundat Skottland färdades till Gotland, för att där anfallas av försvararnas attackflyg, som utgångsbaserats norr om Umeå. Problematiken ger sig självt.

För Argentina kom Storbritanniens beslutsamhet att genomföra en amfibieoperation av denna dimension som en obehaglig överraskning. När det stod klart att britterna var beslutna att slå tillbaka, började Argentina ladda

upp försvaret på ögruppen. Så småningom kom detta att uppgå till ungefär 11.000 man, huvudsakligen infanteri, men också smärre enheter ur flottan och flygvapnet.

Huvuddelen av infanteriet bestod av värnpliktiga med endast ett par månaders grundutbildning bakom sig. Det fanns emellertid också en mindre del elitsoldater.

● ● Den brittiska amfibiestyrkan kom efterhand att byggas upp till ansevärd dimensioner:

- ◆ 2 hangarfartyg (HMS "Hermes" och "Invincible"),
- ◆ 29 jagare och fregatter,
- ◆ 2 atomdrivna ubåtar (HMS "Splendid" och "Conqueror"),
- ◆ 1–3 konventionella ubåtar,
- ◆ 2 amfibieattackfartyg,
- ◆ 5 landstigningsfartyg,
- ◆ 13 trupp- och materieltransportfartyg (Rekvirerade, bl a "QEII", "Carberr", "Atlantic Conveyor"),
- ◆ 9 försörjningsfartyg (ur Royal Fleet Auxiliary eller chartrade),
- ◆ 20 understödsfartyg (ur Royal Fleet Auxiliary eller rekvirerade),
- ◆ 33 tankfartyg (ur Royal Fleet Auxiliary eller chartrade).

ombord på fartygen fanns helikoptrar samt vertikalt startande flygplan av typerna Sea Harrier FRS1 ur Royal Navy och Harrier GR3 ur RAF. Som motståndare hade dessa ett av tredje världens starkaste flygvapen, det argentinska, som förfogade över både moderna attackflygplan och moderna attackrobotar. Genom den brittiska blockaden av Argentinas kust, kraftigt understruket av sänkningen av den argentinska kryssaren "General Belgrano" tvingades de argentinska sjöstridskrafterna till relativ överksamhet. Detta medförde att det argentinska marinflygets operationer samordnades med det argentinska flygvapnets.

Styrkeförhållandena i luften (reservation för inaktuella skadade flygplan) ges i **tabell A:**

● ● **Amfibieoperationer fortfarande att räkna med.** – Den första lärdom man kan dra av Falklandskriget är, att de som häv-

dat amfibieoperationens omöjlighet i ett krig i vår tid haft fel. Visserligen måste man vara mycket försiktig när man drar slutsatser omsatta till vår/Sveriges hotmiljö, men en sak har Falklandsoperationerna emellertid klart bevisat – trots de i många avseenden negativa oddsen, trots en snabbt improviserad planläggning och trots bristen på förövning – en operation av detta slag kan lyckas ... om man är tillräckligt fast besluten att lyckas. – Amfibieoperationer är alltså fortfarande ett akut hot att räkna med.

Mycket skulle kunna skrivas om operationernas förlopp. Då de emellertid dels förmodligen är väl kända för många läsare, dels i huvudsak följer normalmönstret för en landstigning – förbekämpning, uppmjukning av markförsvaret, landsättning och upprepning – behandlas de i fortsättningen inte, utom i de avseenden de direkt berör dragna erfarenheter: ▶

Flygfältet vid Port Stanley "fylld" med argentinska attackflygplan IA-58 "Pucarà" (skadade vid brittiska bombraider). In för landning ses en C-130 "Hercules" ur RAF.



● ● **Harrier i hetluftspremiär.** – Harrier är utan tvekan ett i dagens hotmiljö prestandamässigt underlägset jaktflygplan. Den har dock vissa egenskaper som rätt utnyttjade kan ge stödsöverlägsenhet. Den kan starta och landa vertikalt, den kan med hjälp av sin V/STOL-förmåga svänga bättre än sina motståndare och den kan i det närmaste "tvärnita" (!) i luften med hjälp av de vridbara utblåsmunstyckena. (Se *skiss sid 22–23.*)

Harriers motståndare, Mirage och Skyhawk, hade båda varit fartöverlägsna, om de inte tvingats operera på gränsen för sina räckvidder – och ibland därutöver. De hade därför inga marginaler för luftstrid eller för att hålla stridsfart inom målområdet. Det enda argentinska stridsflygplanet med tillräcklig räckvidd var Canberra – men det var i övrigt av musealt intresse.

De fem tillgängliga Super Etendard, som kunde bära Exocet-roboten, hade en räckvidd av under 700 km. De kom därför vid insats att låsa Argentinas luft-tankningsflotta om två KC-130 Hercules. Detta kom helt naturligt att gå ut över verksamheten vid övriga attackförband.

● Enligt argentinska uppgifter skall eskort ha förekommit en-

dast vid ett fåtal tillfällen, då Mirage eskorterade Skyhawk vid attackanfall. De jaktrobotar (typ Matra 530 och Magic 550) som utnyttjades av argentinarna förefaller underlägsna (!) de (Sidewinder, typ AIM-9L) som britterna utnyttjade på sina Harrier. Britterna hade snabbmodifierat Harrier för att bära AIM-9L.

Trots dålig radarförvarning – flygburen sådan saknades helt – var oddsen otvivelaktigt på det brittiska jaktförsvarets sida, så länge de båda hangarfartygen var intakta. För att förbättra Harriers operationsmöjligheter hade britterna också försett ett antal stödfartyg med landningsdäck och tankningsmöjligheter för Harrier. Härigenom slapp man belasta hangarfartygen med Harrier vid tankning. Efter vapeninsats måste emellertid landning och tankning ske på något av hangarfartygen.

Harriers tillgänglighet var hög – över 80 proc – och endast 1 proc av planerade företag måste inställas pga materiell. Varje Harrier ombord flögs 9 tim dagligen – sex pass om vardera 90 min. RAF-förare med attackutbildning sattes att flyga jaktpatrulluppdrag med Sea Harrier för att avlasta Navy:s förare.



Royal Navys "Sea Harrier" FRS 1 här under vertikalstart från HMS "Hermes".

● ● Det är intressant att notera proportionerna maskin – människa. Ur RAF tillfördes 14 Harrier GR3, 16 förare och 170 mekaniker, dvs ett medeltal av 11 mekaniker/flygplan – alla stamanställda befäl. Den höga flygplantillgängligheten bör till stor del kunna sökas i denna satsning. – En jämförelse med vår organisation ger sig osökt ...

En annan erfarenhet: Trots britternas tekniska överläge i luftstrid (som tillgången på Sidewinder 9L innebar) kom alltför många argentinska attackflygplan igenom den tunna jaktförsvarskärmen. Britterna hade för

få flygplan för att kunna någorlunda effektivt lösa jaktförsvarsuppgiften. – Den korrekta relationen kvalitet/kvantitet visade sig ånyo vara beroende av motståndarens insatsstorlek, kvalitet och motivation. (!)

Trots resursbegränsningarna hävdas från brittisk sida, att Harrier skjutit ned 27 argentinska flygplan, varav 24 med Sidewinder 9L och tre med automatkanon. 27 Sidewinder AIM-9L avfyrades – de tre missarna bedöms bero på att förarna avfyrat roboten innan målsökaren låst på målet.

Efter kriget har det från brittisk

I förgrunden 1 v tre RAF-Harrier GR3 (den närmaste beväpnad med laserstyrda ("smarta") bomber; de två andra med konventionella bomber). Vidare (överst + t h) ses Sea Harrier ur Royal Navy samt en helikopter typ Sea King. Alla ombord på hangarfartyget HMS "Hermes".



Tabell A

Flygplantyp	Antal	Uppgift	Beväpning: akan/bomb	Anmärkning
ARGENTINA				
Mirage 3EA	17	AJ	2x30 mm/1500 kg	Vid krigets början var 82 operativa enl argentinska källor
IAI Dagger	36	AJ	2x30 mm/1500 kg	
A-4P Skyhawk	39	AJ	2x30 mm/4000 kg	
A-4Q Skyhawk	14	AJ	2x30 mm/4000 kg	
Canberra B62	6	B	2x20 mm/4000 kg	
Super Etendard	5	A	2x30 mm/4500 kg	
Pucara IA-58A	50	LA	2x20 mm/1500 kg	
MS 760 Paris	39	LA	2x8 mm/400 kg	
Aermacci 326	7	A	2x8 mm/2000 kg	
S-2A Tracker	6	S/ubj	1400 kg	
S-2E Tracker	6	S/ubj	1400 kg	
P-2 Neptune	9	S/ubj	4000 kg	
KC-130H	2	S/Tank		
C-130E/H	7	Tp		
Div tp-lpl	33	Tp/sb		
Div hkp	165	Tp/ubj		
Boeing 707	2			Fellowship, Friendship, Skyvan m fl. Chinook, Lynx, UH-1A, Agusta A.109 m fl.
STORBRIANNIEN				
Sea Harrier FRS1	28	JAS	2x30 mm/AIM-9L/ arakpod/1500 kg	1 på "Ascension", 3 sjönk med "Atlantic Conveyor"
Harrier GR3	14	ASJ	2x30 mm/AIM-9L/ arakpod/1500 kg	
Chinook	1			
Sea King	20			
Wessex	12			
Lynx	15			
Wasp	6			
Scout	15			
Gazelle	15			Urmannens Brigade Air Squadron och arméns Army Air Corps

Till de brittiska flygresurserna skall också läggas de flygplan, som opererade med ögruppen Ascension som bas, nämligen Vulcan B Mk.2, Nimrod MR Mk.2, Victor K2 och Hercules. Deras insatser var kostnadskrävande, tidsödande och ibland av liten effekt. De hade dock en icke obetydlig del i britternas totalframgång i Falklands-konflikten.



T v: Argentinarnas A-4 "Skyhawk" gjorde ett gott jobb trots att Ipl inte äger överljudsprestanda.

Ovan: Trots att Mirage 3 är ett överljudsplan led argentinarna svåra förluster härmed – 26 nedskjutna.

sida hävdats, att man behövt ett jaktflygplan utrustat med medeldistansjaktrobotar, typ Sparrow eller Sky Flash. Detta för att bättre kunna lösa jaktförsvarens uppgifterna, trots att kortdistansroboten Sidewinder 9L visade sig högst effektiv i "dog fight"/luftstrid flygplan mot flygplan.

Med Sea Harrier genomfördes över 1500 företag och med Harrier GR3 150 företag under kriget. Navys Sea Harrier utnyttjades i första hand som jakt och i andra hand som attack, medan RAF Harrier GR 3 i huvudsak utnyttjades för attack och spaning.

● ● **Det argentinska flyget – ett dödligt hot mot britterna.** – Argentinas flygvapen hade vid krigsutbrottet 82 tillgängliga attack/jaktflygplan av typerna Mirage/Dagger och A-4 Skyhawk. Argentinska marinen disponerade dessutom 14 A-4 Skyhawk och fem Super Etendard.

I första hand satsade argentinarna på att försöka sänka britternas båda hangarfartyg samt deras trupptransportfartyg. Britterna var å sin sida medvetna om riskerna. De höll sig därför väl öster om gränsen för argentinarnas flygräckvidd – utan lufttankning.

Under de 45 dygn som flygkriget pågick – 1 maj till 14 juni – var argentinska flygoperationer pga dåligt väder inte möjliga under 20 dygn. Under återstående 25 dygn planerades 505 flygplanföretag med flygvapnets 82 attackflygplan. 445 företag genomfördes. Av dessa nådde 302 målen eller målområdet. Enligt Argentina förlorades 34 av flygplanen, vilket ger 41 proc förluster. 2.782 flygtimmar förbrukades under dessa 25 dygn för attack. Nästan lika många flygtimmar förbrukades för spaning, lufttankning och andra specialuppdrag.

● Det argentinska flygvapnet, inklusive marinens flygstridskrafter, fick ta den värsta stöten under Falklands-kriget. Efter sänkningen av kryssaren "General Belgrano" förekom inga sjöoperationer från den argentinska flottans sida. I stället satsade argentinarna allt på flygstridskrafterna. De hade så när lyckats, om inte oturen varit emot dem ... och de långa flygdistanterna.

Det kan synas som ett ödets ironi, att Argentinas CFV som enligt vissa uppgifter motsatt sig Falklands-äventyret skulle vara den som tvingades försöka bära av mot britterna. Följderna för det argentinska flygvapnet blev om inte förödande så dock svåra att bära.

Från brittiskt håll har framförts, att om Falklands-öarna legat 150 km närmare Argentina, hade krigets utgång sannolikt blivit väsentligt annorlunda. Denna uppfattning är säkert riktig. Med tan-

ke på det argentinska flygets hänsynslösa insatser, torde ut-sagan närmast kunna betraktas som ett "understatement".

● ● **Super Etendard och Exocet.** – Vid krigsutbrottet disponerade det argentinska marinflyget fem flygklara Super Etendard – det enda flygplanet som kunde utrustas med sjömålsroboten Exocet. Argentina satsade sina få Exocet-robotar på att sänka britternas hangar- och trupptransportfartyg. För att lokalisera dessa utnyttjade man dels marinens Neptune, dels flygvapnets Boeing 707 för havsövervakning med radar. Vissa uppgifter säger att Argentina dessutom hade tillgång till spaningsunderlag från sovjetiska satelliter.

Sammanlagt avfyrades fem Exocet-robotar från Super Etendard. Av dessa träffade två/tre. 26 Etendard-företag genomfördes.

Falkland – de köande lågtryckens öar

Med avseende på klimat och topografi torde Falklands-öarna utgöra ett av jordens kärvarste och mest ogästvänliga bebodda områden. Klimatet är svakt; – vintertid -7° – $+1^{\circ}$; sommartid $+14^{\circ}$ i dygnsmedeltemperatur. Man har sommar när vi har vinter och tvärt om. Årsnederbörden är ca 700 mm – dvs ungefär densamma som vi har i stockholmsområdet, fast med 1/2 års förskjutning. Snöfall förekommer ca 50 dagar/år. En praktiskt taget oavbruten kedja av lågtryck passerar öarna från SV/NV. Storm är normalt vintertid och av vindarna är 64 proc starkare än 20 knop.

Ögruppen består av två huvudöar och ca 200 småöar om totalt drygt Skånes yta. Sundet mellan huvudöarna är på smälaste stället 4,5 km brett. Kustlinjerna är starkt oregelbundna med många vikar som lämpar sig för landstigning – om inte drivande sjögräs hindrar. Inlandet är mycket stenigt och svår-

framkomligt med högsta kullar på 400–600 m. Normalt ligger dock terrängen under 30-metersnivån. Växtligheten består mest av gräs och ljung på heddar och myrar. De få träden är planterade. I ost/västlig riktning är ögruppen ca 250 km och i nord/sydlig riktning ca 120 km.

På öarna fanns vid argentinarnas landstigning ca 1800 civila Innevånare (varav i Port Stanley ca 1200), 268.000 får, någon miljon pingviner, tre pubar, tre kyrkor och en maroonfärgad londontaxi, som även utnyttjades som tjänstefordon för den brittiske guvernören.

● ● **Varför är då Falklands-öarna så attraktiva för Argentina och Storbritannien? Kortfattat kan motiven tänkas vara:**

- ♦ Stora oljefyndigheter finns under den omgivande havsbotten;
- ♦ Havet innehåller stora mängd-

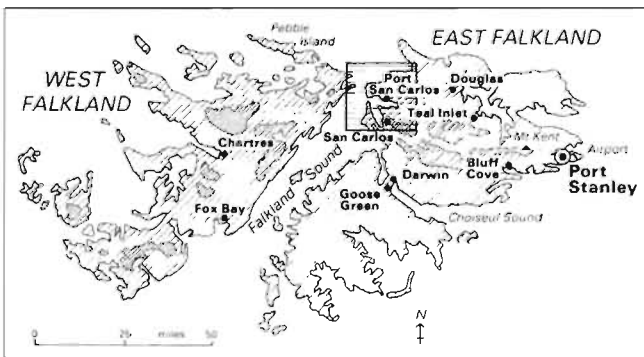
der krill, en räksort som har ett mycket högt näringsvärde och som kan tänkas utgöra en framtida föda för mänskligheten;

♦ Stora mineralfyndigheter finns sannolikt också i området.

Till dessa motlv kan läggas

behovet för den argentinska regeringen att genom ett lyckat "återförvande" av Falklands-öarna skapa goodwill hos det argentinska folket som ersättning för det missnöje, som en undermålig ekonomi och en skyhögt inflation fört med sig. ■

Västra och östra Falklands-öarna med aktuella Ortsnamn. Rutan i centrum visar platsen för britternas landstigning den 82-05-21.



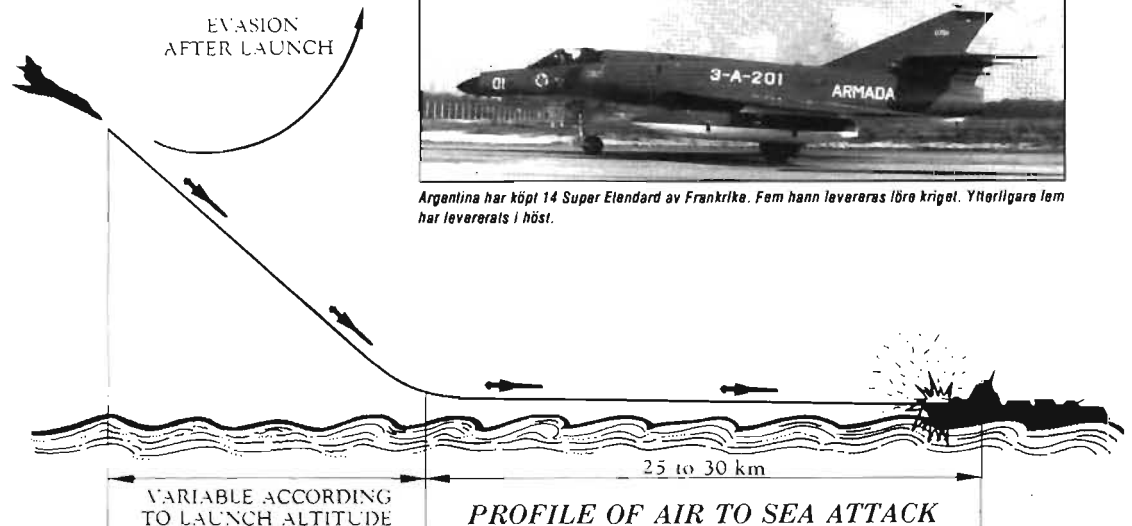
A) I det första lyckade anfallet anflög en Etendard mot ett tidigare lokaliserat mål som troddes vara åtminstone ett av hangarfartygen. Vädret var minst sagt dåligt – 500 m sikt och 150 m molnbas – varför anflygningen skedde på lägsta höjd under moln och radartyst. På beräknat lämpligt avstånd från målet tändes flygplanradarn, varvid två mål upptäcktes och anfölls. Ingen motverkan från britterna kunde konstateras. En robot träffade jagaren "Sheffield", som råkade i brand och senare sjönk. Robotens stridsdel exploderade sannolikt inte, utan fartyget antändes av bränsleresten i robotens drivmotor. (!)

Att skadorna trots robotens felfunktion blev så allvariga beror främst på dels bristande sektionering i fartyget, dels förekomsten av brännbart material i fartyget – mängder av plast i isolering och kablage samt ett lager *matolja* för besättningens matlagningsbehov.

B) I det andra lyckade anfallet anflög två Etendard i en omfattningsmanöver mot hangarfartyget "Hermes" samtidigt som andra attackflygplan anföll från väster.

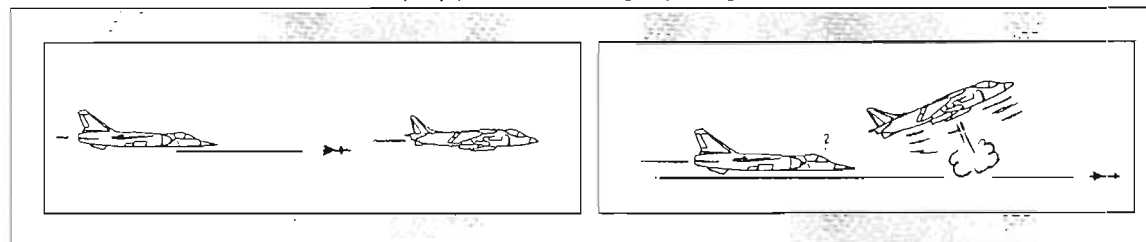
Två Exocet-robotar avfyra mot "Hermes". Den ena avledes från målet genom insats av aktiv och passiv störning. Den andra roboten missade helt, påstår britterna.

Olyckligtvis upphörde man med störningen när roboten avletts från "Hermes". Den låste då på nytt ... nu mot transportfartyget "Atlantic Conveyor", som träffades och senare sjönk. Om bord på fartyget fanns de 900 tält, som skulle utnyttjas av de landstigna förbanden. Bara den omständigheten innebar (med



Ovan: Principskiss av Exocet-robotens flygbana vid avfyring från luften.

Nedan: En överraskande undanmanöver (för att undgå beskjutning) hos Harrier var "vhhiffing", där lyftförmågan (vridning av jettblåsmunstycken) utnyttjas för både bromsning + lyftsväng.



tanke på klimatet) ett allvarligt hot mot landstigningen. Dessutom följde tre Chinook-helikoptrar och en hel division Wessex-helikoptrar med i djupet. De Harrier GR3 som fanns med ombord hade (turligt nog för britterna) strax innan ombaserats till hangarfartygen; liksom en Chinook-helikopter.

Enligt fransk/argentina uppgifter troddes "Atlantic Conveyor" vara hangarfartyget "Invincib-

le", varför fartyget anfölls. Båda Exocet-robotarna träffade – den andra roboten påstås ha träffat i hålet efter den första! En av robotarna exploderade eventuellt inte. – Avståndet mellan "Hermes" och "Atlantic Conveyor" (= flera sjömil) kan stödja dessa uppgifter.

Slutfacit blir alltså: Av fem från flygplan avfyra Exocet-robotar träffade två/tre, varav egentligen

ingen det avsedda målet – ett hangarfartyg. Följderna blev ändå svåra för britterna. Hade ett hangarfartyg träffats hade det kunnat bli katastrof.

● ● Exocet och motmedel. – Hur kunde nu jagaren "Sheffield" träffas, utan att någon åtgärd hunnit vidtas ombord för att bekämpa Exocet-roboten?

Förklaringen är "enkel". Man hade (enligt britterna) i samband

Fregatten "Broadsword" med en lyrkantilg plåt sveltad över hålet efter en argentinisk "dum järnbomb", som studsade genom fartyget utan att brisera.



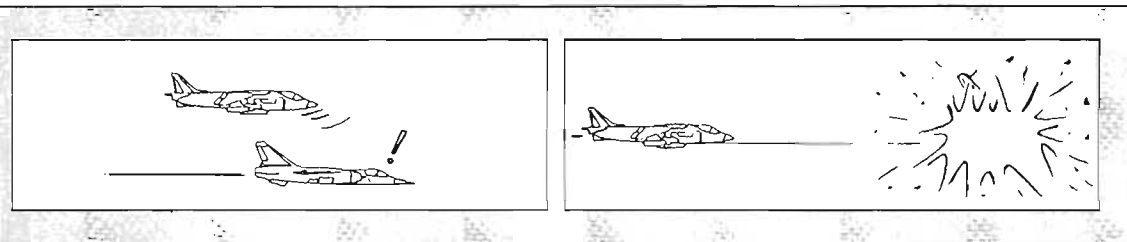
Nedan: Argentinsk Mirage/Dagger manövrerar sig undan brittisk lv-rb-beskjutning. En rb ses explodera i bergsslutningen.





Ovan: Förvisso träffades jagaren "Sheffield" av en Exocet-rb. Förvisso sjönk hon senare. MEN rb briserade sannolikt INTE. Det var rb:s bränslerester som antände "S". Elden spred sig via plastisoleringen (pga för lå säkra lartygsskott; ett lackligt bekvämlighetskrav) till ett lager matolja ... som orsakade totalbrand. – Dyrköpta erfarenheter.

Brinnande rb-bränsle, bristande sektionering, mängder av plast (!) + matolja (!!) sänkte "Sheffield"



girade, var på väg att passera ut ur molnet. Träffen kom därför att bli i jagarens helikopterhangar, dvs i akterns övre del. Jagarens hangar med helikopter förstördes.

Slutsatsen av duellerna Exocet/motmedel tycks bli, att rätt insatta motmedel ger ett förhållandevis gott skydd mot enstaka robotar.

med ett satellitsamtal tvingats stänga av den utrustning som kunnat upptäcka roboten – spaningsradarn. Detta eftersom den störde samtalet. När roboten slutligen upptäcktes optiskt några sekunder före träff, var det självfallet för sent att utnyttja motmedel eller att bekämpa den med luftvärn. Den förklaringen har dock ifrågasatts i fackpressen. Fackjournalisterna vill lägga skulden på radarstationens dåli-

ga prestanda mot lågflygande robotar.

I det andra fallet – "Hermes"/"Atlantic Conveyor" – hade man lärt av skadan, varför elektroniska motmedel kunde insättas i tid. Anfallsmålet kunde också skyddas ... även om "Atlantic Conveyor" kom att bli offret av missstag. (Brittiska uppgifter.)

Ytterligare ett brittiskt fartyg kom att bli mål för en Exocet-robot. I detta fall en normalt far-

tygsburen sådan, som provisoriskt grupperats vid Port Stanley som kustartilleri. Jagaren "Glamorgan", som bekämpat argentinska anläggningar vid kusten, träffades av en robot och skadades – dock utan att slås ut. Roboten upptäcktes på kort avstånd. Likväl hann man skjuta upp remsraketer så att ett moln bildades runt om jagaren. Roboten låste på ekocentrum av remsmolnet ... och jagaren, som

• • Smart avlonik och "dumma" järnbomber. – Det kan tyckas märkligt att så mycket intresse har fokuserats på det faktum, att en Exocet-robot för 1 milj kr kan sänka en jagare för 250 milj; och att så liten uppmärksamhet har ägnats åt att en järnbomb för 25.000 kr eller en laserstyrd bomb för 65.000 kr kan göra detsamma.

Argentinas järnbomber svarade för huvuddelen av britternas fartygsförluster – HMS "Antelo- ▶

Nedan: Argentinsk Mirage 3 (israeliskbyggd "Nesker") efter attack mot Iregatt och de brittiska landstigningsstyrkorna.



Hangarfartyget "Invincible" med sin last av Harrier. Hade argentinska Ilyget lyckats med sin primäruppgift att sänka de brittiska hangarfartygen, hade någon segerparad i London aldrig blivit av.



Historik

pe", "Coventry", "Arden" och "Sir Galahad". Dessutom träffades sex andra fartyg ... som klarade sig enbart genom att bomberna inte briserade.

Under kriget fälde argentinska flygvapnets 82 attackflygplan 173 bomber. Av dessa beräknas endast ungefär 50 proc ha briserat. Skälen till detta kan vara flera. Dels kan tändrören ha varit felaktiga eller ha hanterats felaktigt vid aptering/hängning. Dels kan den extrema låghöjdstaktik som argentinarna använde ha medfört, att bomberna inte hann armeras pga kort falltid. Det kan också vara så, att man avsiktligt utnyttjat någon fördröjning hos tändröret. Detta för att ge flygpla-

net en chans att hinna ur bomb-brisadens riskzon.

Den bästa verkan av argentinarnas bombanfall erhöles i anslutning till landstigningarna. Man kunde anflyga i skydd av terrängen och på så sätt erhålla överraskning gentemot britterna, vars radar och luftvärn skymdes av tärrängmaskerna.

Britternas Sea Harrier ombord på "Hermes" flög 869 företag, fälde 42 st 450 kg bomber samt 21 BL 755 multipelbomber. 27.000 30 mm avfyrades. Harrier GR3 gjorde 60 företag från "Hermes", fälde 150 st 450 kg bomber (inkl "Paveway 2" laserstyrda bomber) samt 25 BL 755. ■

Övli Ingemar Strandberg

I nr 1/83 fortsätter redogörelsen om Falklands-kriget/konflikten. Då behandlas bl a flygburen luftbevakning, luftvärnsrobotar, improvisationer, bomförelag/lufttankning, helikoptersatser, specialförband samt samlade erfarenheter. FLYGVAPENNYTT nr 1/83 beräknas utkomma mars/april.

Port Stanley-flygfältet den 14 juni = eid-upphör-dagen. Flera tpl typ MB.339A + Pucará föll i britternas händer.

År

Händelse

- | | |
|---------|---|
| 1592 | Den brittiske kaptenen John Davis upptäcker Falkland. |
| 1690 | Britten John Strong utforskar Falkland och döper sundet mellan huvudöarna till Falkland-sundet efter 3:dje earlen av Falkland, som tillhörde amiralltetet. |
| 1716-14 | Franska fartyg angör öarna, som döps till Les Isles Malovines (förspanskning: "Los Malvinas"). |
| 1764 | En fransk koloni grundas i Port Louis (östra Falkland) av Bouganville, som hävdar fransk suveränitet över öarna. |
| 1765 | Den brittiske kommandören Byron landstiger på västra Falkland och hävdar brittisk suveränitet över öarna. |
| 1766 | En brittisk koloni grundas i Port Egmont på västra Falkland. |
| 1767 | Spanien hävdar suveränitet över Los Malvinas. Motiv: Falkland är en utpost av Sydamerika, vars sydligaste del är en spansk koloni. Frankrike godtar detta mot en ersättning motsvarande 600.000 pund. |
| 1770 | Den spanske guvernören i Buenos Aires invaderar på eget bevåg västra Falkland. Spanska regeringen lämnar tillbaka västra Falkland efter krigshot från britterna. |
| 1774 | Britterna överlämnar västra Falkland till Spanien pga reduktioner av försvarsanlaggen. |
| 1775 | Kapten Cook upptäcker Sydgeorgien och Södra Sandwich-öarna. |
| 1810 | Argentina blir republik. - Spanien lämnar Falkland för gott. |
| 1820 | Kapten Jewitt angör Port Louis och gör anspråk på Falkland för Argentina. Britterna protesterar men vidtar inga övriga åtgärder. |
| 1829 | Argentina deklarerar att man övertagit alla Spaniens rättigheter till Falkland och öarna vid Kap Horn. |
| 1831 | Guvernören på Falkland kapar ett amerikanskt fartyg som jagat säl i arkipelagen. Korvetten US Lexington under kapten Duncan anfaller som represalle på eget bevåg Port Louis och tar åtskilliga fångar. |
| 1832 | Britterna återtar Falkland och gör öarna till en brittisk koloni med ca 2000 Inneväanare. Sydgeorgien och södra Sandwich-öarna administreras från Falkland. |
| 1945 | Argentina kräver på nytt överhöghet över Falkland. |
| 1965 | FN:s generalförsamling förmår Argentina och Storbritannien att förhandla mot bakgrund av öinneväanarnas egna inträsen. (Förhandlingarna fortsätter sporadiskt till 1 april 1982). |
| 1977 | Inför hotet om en argentinsk invasion sänds en brittisk Task Force till Falkland. Öinneväanarna deklarerar att de vill tillhöra Storbritannien. ■ |





Ovan: Argentinska flygvapnets förremsblem

Argentinas flygmuseum i Buenos Aires

Det finns flygmuseer runt hela vår värld. Man har mer och mer börjat inse att teknik och flyg är en del av vår kultur – något att bevara. Stor omsorg och möda läggs ner på att restaurera gamla flygplan och att kartlägga flygets historia. Många länder hyllar sina flygpionjärer genom att ge ut speciella frimärken.

Vid Buenos Aires inrikesflygplats, *Aeroparque*, ligger ett av de sydligare flygmuseerna på vårt klot. Museet sköts av det argentinska flygvapnet, men samlingarna har både civila och militära inslag. Flygplanen är intressanta och museet är välskött.

I det argentinska flygvapnet är man mycket stolt över sitt museum, man är glad för besök och man tar mycket väl hand om sina gäster. De utställda flygplanen finns i en vacker park och museibygnaden ansluter väl till omgivningen.

Äldsta flygplan i museisamlingarna är en Bleriot XI från 1909. Motorn är en trecylindrig Anzanimotor på 25 hk. Flygplanet har en intressant hjulupp-hängning. Bland de äldre föremålen kan också nämnas ballongen "Eduardo Newberry" som användes vid första flygturen över Anderna.

Den egna flygindustrin har tagit fram flera flygplan. Det första argentinska jetflygplanet byggdes 1947, *Dinfia IAE-27 "Pulqui 1"*. Flygplanet var en prototyp till ett jetjaktflygplan. Med erfarenheterna från "Pulqui 1" konstruerade man sedan "Pulqui 2", som flög första gången 1950.

IAE-35 "Huanquero" är ett tvåmotorigt helargentinskt flygplan från 1953. Både flygplan och motorer är byggda i Argentina. Flygplanet var avsett för transport, spaning m m.

Förutom flygplanen i parken finns i museibygnaden en mängd föremål, bilder m m utställda. Museet är väl värt ett besök. Både den flyghistoriskt intresserade och den som allmänt tycker om flyg har här mycket att studera.

Det finns ett stort flyghistoriskt intresse i Argentina och man kan också få se en hel del gamla flygplan tumla omkring i luften ovanför Pampas. Bl a finns väl bevarade Focke-Wulf "Stieglitz" och Bücker "Jungmann". ■

Lars Christofferson



Ovan: IAE-35 "Huanquero". Såväl skrov som motor av argentinskt ursprung. I tjänst 1953-73.



Ovan: Bland många, fina, äldre kolmotorer återfinns också ett exemplar av Ipl Blériot 11 från 1909.



Ovan: Prototyp till Argentinas första "realflygplan" byggd 1947: IAE-27 "Pulqui 1".



Ovan: Tre år senare, 1950, började "Pulqui 2" (*Dinfia IAE-33*) att serieframställas.

Nedan: Brilliska Avro Lincoln B.2 var i argentinsk tjänst 1947-67.

Nedan: Tysktillverkad Junkers Ju.52/3m tjänstgjorde i Argentina 1937-54.



ÖB
General Lennart Ljung

Vår omvärld visar stort intresse för underrättelser rörande vårt totalförsvaret. Man söker svar på frågor om vår beredskap, vår försörjning, våra fasta anläggningar och baser, våra sambandsmedel m m.



Signalspanarna lägger pussel

BEHÅLL DIN BIT!

Man samlar in underrättelser olika vägar bl a genom signalspaning, som kan bedrivas utan provokationer. Vi får ofta indikationer på att sådan signalspaning sker mot svensk signalering. Spaningsverksamheten visar inte någon tendens till avmattnig.

Vi har inom vårt totalförsvaret skapat goda möjligheter att skydda oss mot signalspaning på ett sätt som skall ge spaningen ett minimalt utbyte i såväl fred som krig. Men det beror i sista hand på hur vi omsätter signalskyddets

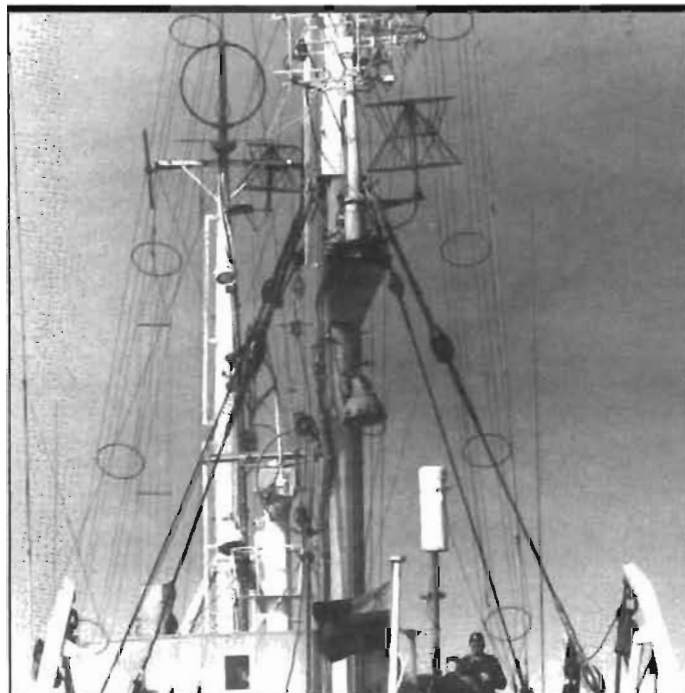
föreskrifter i praktiskt handlande. Tyvärr finns exempel på signalering där signalskyddet satts åsido, varför spaningen helt onödigt kan ha fått underrättelser.

Vid utbildning på alla nivåer är det nödvändigt att påvisa telehotet mot samband och hur vi skall skydda oss mot detta. Jag har för övrigt gett riktlinjer för sådan utbildning – en utbildning som skall syfta till en begränsad och disciplinerad signalering som i krig skall kunna genomföras i störd miljö

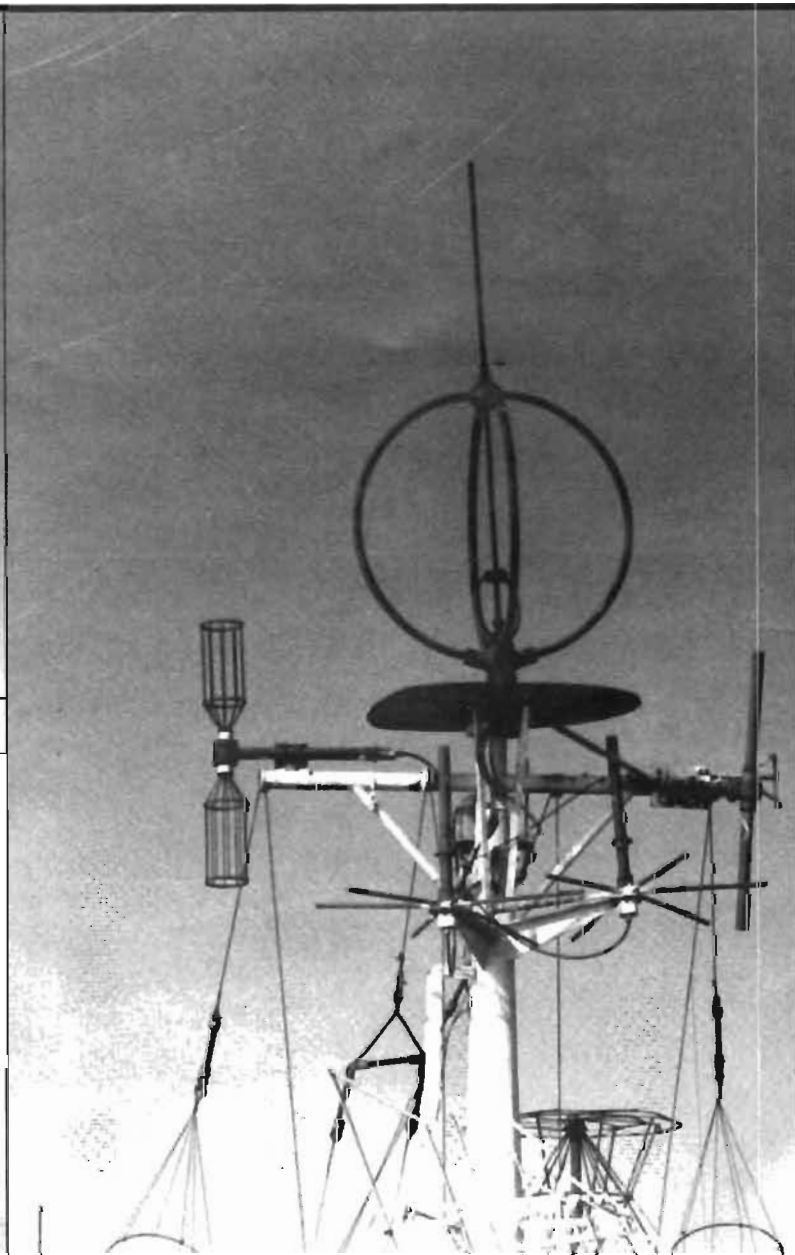
och med stor uppmärksamhet på risken för falsk signalering.

Jag uppmanar alla chefer med ansvar för sambandsutbildning att ägna stor uppmärksamhet åt telehotet och våra möjligheter att skydda vår signalering mot detta hot. ■

Lennart Ljung



"Zond" – ett sovjetiskt signalspaningsstartyg av Okean-klass. Övan + t h förstoringar av signalutrustningen.

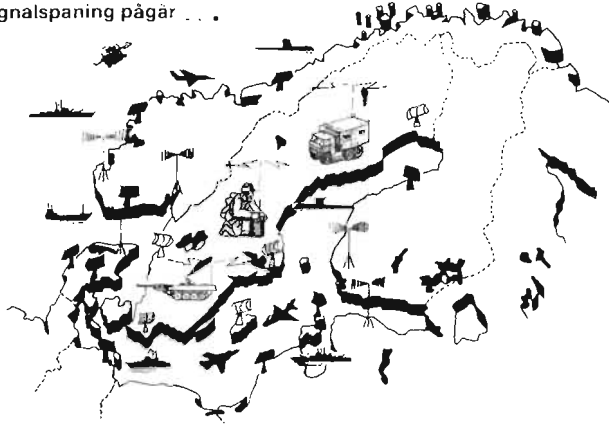




Ovan + nedan: Sovjetiska lyssnarespanare typ An-12 Cub B + Tu-22 Blinder C.

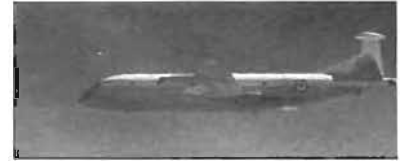


Signalspaning pågår ...



Ovan: Amerikanskt signalspanings-fpl typ RC-135.

Nedan: Brittiskt d:o, typ Nimrod (också över Östersjön).



Telehot mot totalförsvarets samband

Telekrigföring innebär i huvudsak signalspaning, falsk signalering och störsändning. Art och omfattning av förväntad telekrigföring benämns telehot.

Signalspaning. – Hela året, varje dag, varje stund pågår signalspaning runt om i vår omvärld. Också mot vårt land. Vi kallar detta strategisk signalspaning. Denna spaning utförs normalt från platser utanför våra gränser. Där insamlas och bearbetas uppgifter om vårt totalförsvär, där försöker man kartlägga vår beredskap, våra sambandssystem, vår sambandsutrustning m m. Signalspaningen kan ske från markstationer, fartygsburna och flygburna stationer och från satelliter. Av stort intresse för främmande signalspaning är våra ra-

diolänkstråk. Radiolänktrafiken kan normalt avlyssnas från fartyg och flygplan som befinner sig i länkstråkens förlängning och utanför vårt luftrum eller vår territorialvattengräns.

Samtidigt som avlyssning sker kan pejling förekomma för att lägesbestämma våra sändare.

För att rätt kunna utnyttja insamlad information sker bearbetning av materialet. Bearbetningen delas upp i textbearbetning, trafikbearbetning och teknisk bearbetning.

Textbearbetning. – Efter sortering av inkomna meddelanden, databehandlas materialet så att exempelvis forceringsöppningar kan erhållas via felaktiga krypto-meddelanden.

Trafikbearbetning. – Analys av nätbilder, trafikvolym och trafikvariationer och av användningen av anropssignaler och frekvenser.

Brister i signaldisciplin kan här ge mycket goda underrättelser.

Teknisk bearbetning. – Teknisk analys av olika radio- och radiolänkstationer för att bli fastställa eventuella identifieringsunderrättande "fingeravtryck".

Efter bearbetning sker mixning från denna signalspaning med exempelvis uppgifter från signalspaning mot radar och med fotospaningsresultat, agentrapporter m m.

Signalspaning i krig. – I krig tillkommer taktisk signalspaning. Den bedrivs främst mot radiöfbindelse på kortväg, ultrakortväg och mikrovåg. Spaningen sker vanligen nära frontlinjen och spaningsmaterialet bearbetas på fältet eller vid bakre centraler. Till skillnad från strategisk signalspaning, måste taktisk signalspaning snabbt bearbetas och delges efter kort tid.

I krig tillkommer också telekrigföringsförband (störförband) samt resurser för falsk signalering. Den senare kan utföras från signalspanings- eller telekrigföringsförband eller av agenter och infiltratörer bakom våra linjer.

Störsändning sätts in för att hindra eller försvåra användning av signalmedel, främst radio och radiolänk. Störsändning kan sättas in mot arméförband, marina enheter och luftförsvär och kan, i kombination med avlyssning och pejling, bli ett effektivt vapen. Största hotet är mot arméförbanden.

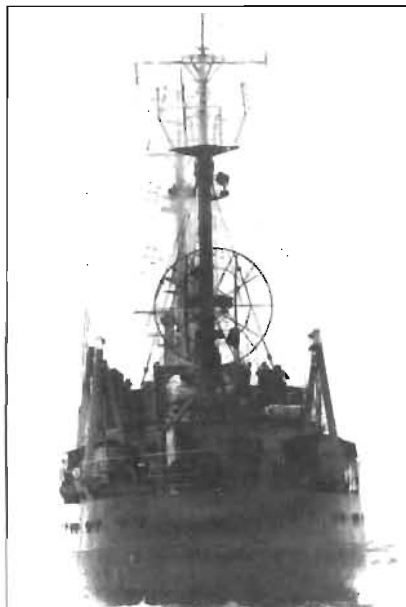
Falsk signalering syftar till att inhämta underrättelser, vilseleda eller förvirra ledningsfunktioner och störa sambandet. Insats av falsk signalering kräver noggranna förberedelser och ett gott underlag, bland annat från signalspaning. ■

Klas-Göran Lundberg/TSA

Nedan: Västtyskt signalspaningsfartyg, typ A-50, "Alster".

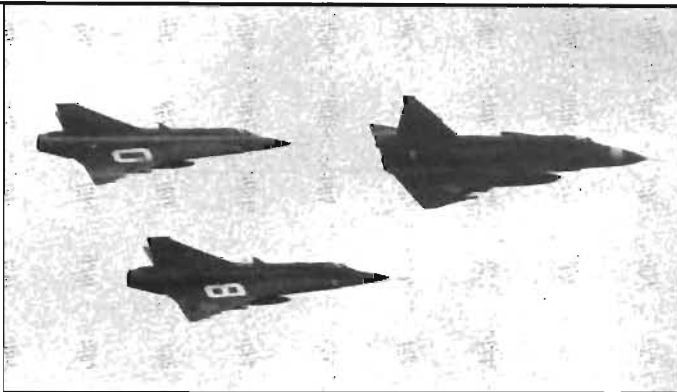
I mitten: Sovjetisk signalinformatör av Majak-klass, GS-242.

Längst i h: Västtyskt d:o, typ A-52.



När DU signalerar kan "ANDRA":

- ◆ ...höra Dig!
- ◆ ...lura Dig!
- ◆ ...störa Dig!



Norrbottnens flyglottiljif21, Luleå har under hösten 1982 inlett en ny epok. I början av oktober hämtades den första JaktViggen till F21 av chelen för 3:de divisionen, kapten Frank Fredriksson. På bilden (ovan tv) ses en rote Drakar

JaktViggen nu även i Norrland

bilda hederskort vid leveransflygningen. F21 förses nu succesivt med ytterligare JaktViggen för att lram mot 1985 ha två divisioner i tjänst. - Markutbild-

nngen på flygplan JA 37 lortskrider programenligt. Man har nått halvvägs i den tekniska djupdykningen. All lå göra bekantskap med ett nytt flyglanssystem

innebär en stimulans i tjänsten för berörd personal. Det är förste flygverkmästaren Ingvar Bondesson, Flygverks Halmstadsskolor, som med ca 20 instruktörer genomför utbildningen.

Förbundsstämma i Västerås

Västmanlands lottaförbund höll i november årsstämma. Som gäst hade man inbjudit FV:s nye chef, genit S-O Olson. Han talade över ämnet "Genvägar till fred - finns de? Dessutom avtackade CFV avgående förbundsloftachefen Gudrun Larsén. Till ny ordförande valdes Nini Andersson, flyglotta i Västra Aros lottakår.



Ovan: Fr v ses Gudrun Larsén, Sven-Olof Olson och Nini Andersson.

Foto: G-I Andersson

Läsvärda flygskrifter

Under det gångna året har flera historiska flygidskrifter sett dagens ljus. Så även flygböcker. Glädjande initiativ, intressanta läsningar. Tag t ex:

Tema "VAMPIRE". - Årets sista nummer (59) av "KONTAKT" behandlar J 28/De Havilland "Vampire". På 48 sidor avhand-

40-åring hedrad

Gävleborgs Lottaförbund firade 40-årsjubileum i Gävle sista helgen i oktober. Ett 100-tal lottor från hela länet deltog i banketten. Bland gästerna fanns bl a ÖB/general Lennart Ljung, C F15/överste Roland Magndal och SLK:s vice ordförande Birgitta Clarholm.

ÖB uttryckte i sitt tal till jubilarer sin uppskattning till lottorganisationen för dess stora insatser inom totalförsvaret och för den gemensamma strävan att värna om vår fred och frihet. Han betonade också att lottornas frivilliga insatser utgör en mycket viktig del av vårt totalförsvaret.

Detta har också uppmärksamats utanför Sveriges gränser. Den svenska lottarörelsen är unik i världen och bidrar till vårt försvars trovärdighet inför omvärlden.

● Till ny förbundsloftachef efter Ann-Rita Åsåker (avtackad efter sex år) valdes flyglotta Ingela Sten, Sandviken.

Det kan klart konstateras, att Sveriges Lottakårer nu har ordentlig vind i seglen. Nyrekryteringen går bättre än på mycket länge. Kvinnan av i dag tycks inse vikten av att ha ett starkt försvaret. Därför vill de själva verka för att bevara vår fred och frihet.

Ingrid Hummarberg
Gävleborgs Lottaförbund

Gärna semester men först frivillig utbildning



Den 1 oktober slutade skede 2 i den femte HLK (högre ledarkurs) för avtalsbunden personal som anordnats. Det var 20 lottor - Ar-

mén (8), Marinen (2) och FV (10) samt sex frivillig-assistenten ur Armén - som då lämnade F14 efter det tvåveckors teorisken som ingår i kursen.

HLK är indelad i tre skeden. Den börjar med en ledarskapskurs på 36 tim följt av ett teorisken på 90 tim, dvs det skede som avslutades på F14. Det återstående tredje skedet är ett praktisksken på två veckor. Då skall lottorna tjänstgöra som kurschef eller stf kurschef vid lokal eller central kurs som anordnas för avtalsbunden personal, dvs lottor.

Efter att ha genomfört alla tre skeden kan de nuvarande fanjunkarna förordnas till fänrikar. Bakom sig har de då en utbildning och en praktik på i allmänhet ca 25 veckor - allt genomfört under semester eller annan ledighet. - Bra gjort!

Isa

Veteran avtackas efter 44 år i FV

Den 30 sept-82 pensionerades en av FV:s verkliga veteraner, förste flygverkmästare ALLAN BÄCKMAN, F 21. - A.B anställdes som volontär vid F4 38-11-01. 1948 placerades A.B vid F 21 och tillträdde - 70 tjänsten som chef för dess flotttiljverkstad. - T h ses dåvarande sektorfloftiljchefen, överste Lars Bertil Persson överlämna myndighetens officiella TACK-gåva till Allan (t h).



Foto: Ivar Blixt

Foto: Bertil Bergen



BELÖNADE

T v: Vid Kungl Krigsvetenskapsakademiens 186:e högtidsdag 82-11-12 belönades ur Prins Bertils hand bl a 1. forskare **BENGT ANDERSSON** + major **MATS HELLSTRAND (FS)** samt 1. forskare **OVE KALLIN (FOA)** och **GÖRAN HAWÉE (F16)**. Var och en erhöll 5.000 kr för stödande insatser av Sveriges försvar.



Ovan: Vid KVA:s högtidsdag i Armemusei stora sal höll flygstabschefen, generalmajor **EVERT BÄGE**, sitt inträdesanförande i KVA. Ämnet behandlade erfarenheter från Falkland- & Libanon-kriserna och lanns publicerad i "Gula Skriften".

las hela flygplanets historia med utförlig text samt foton och ritningar. Planets användning inom Flygvapnet granskas såväl ur förarens som vpl-mekanikerns synvinkel. För kalenderbitaren finns sex sidor tabeller med uppgifter om varje enskilt exemplar med tjänst i Sverige.

"KONTAKT", som utges av Kontaktgruppen för flyghistorisk forskning i Göteborg, har under året även avhandlat: Nr 55: Douglas DC-6/DC-6B; Nr 56: Percival 'Proctor' i Sverige, J 2/ Nieuport 29C-1 samt TP 80/Avro 'Lancaster'; Nr 57: S14 Fieseler 'Storch'; Nr 58: Douglas DC-7/DC-7C.

Medemsskap i "KONTAKT" erhålls genom att sätta in 75 kr på PG: 87 28 45-3. Adressen är Kontakt-gruppen, Box 4015, 422 04 HISINGS BACKA.

Tema "Svenskt jaktflyg" efter VK2 behandlas i en välredigerad skrift benämnd "COUPÉ 11". Tonvikten är lagd på stor bildokumentation och läsaren ser alla jaktflygplan från 1946-82 ur de flesta vinklar. Berömvärt är den

beledsagande engelska texten. För 35 kr erhålles tidskriften. Insättes på PG 27 66 15-2, Coupéredaktion, Göteborg. - "COUPÉ 10/Svenskt spaningsflyg" kostar inkl frakt 30 kr.

Flygets Årsbok -83 ("I luften") finns nu tillgänglig. 208 sidor för dryga 100-lappen. Lite dyrt kanhända men mycket stimulerande läsning. Eller vad sägs i ex om Rymdkrig, flygplanprojekt på Saab-vinden, Sovjet i rymden, Tante Ju/Junkers grand old lady, helikoptrar över Nord-sjön? Årskalendern baktill blir till stor hjälp för framtida historiker. - Detta är den fjärde raka årsboken från förlaget Liber. FV hoppas även få se den femte. Sådana här böcker behövs för flygkulturens bevarande och stärkande!

Red.

PS!

Vartför inte ge någon vän eller väninna FLYGVAPENNYTT som present? Nordens största flygtidskrift - 26.000 ex per utgåva. 4 ggr/år. För bara 15 kr! - Gör det!

Otrolig bytesaffär

Flygvapenmuseum Malmslätt har lyckats "få" en raritet. Spitfire MK.19. Hon (PM 627) kom i oktober med en C-130 från Canada. Sju års segsliken färd. Trots att det är praktiskt taget omöjligt för icke miljardärer att bli ägare av sådana ting, står hon nu på svensk jord - en bytes affär med många intriger. Förmedlare av bytet var Military Aircraft Restoration Corporation/Los Angeles. För två A 32 Lanser, en DC-3/TP 79 (79008) + en Skyraider fick vi byta oss till en kanadensisk MK.19. (Som så småningom skall bli en S 31 ur F11.) MEN det

saknas in- o yttre utrustning. Har Du några delar så nng numret. 013-29 92 70. TACK!

Medio Januari -83 startar äntligen bygget av museet del 1. Det blir en färdig "lägerhydda" på gamla F3:s fotbollsplan. 6,8 milj kr kostar kallasat. Blir klar hösten-83 och beräknas invigas i början av -84.

Red.



Nyttillkomna ITV-program för FV-personal

FV 81-176	<i>Kavalkad 81</i> Programtid 26 min U-matic-kassett	FV 82-202	<i>Time to stop again</i> Programtid 25 min U-matic-kassett
FV 81-182	<i>Flygsäkerhetsanalys 80/81</i> Programtid 24 min U-matic-kassett	FV 82-204	<i>Nyhetskassett nr 17 - "Norrskan"</i> Programtid 8 min U-matic-kassett
FV 81-190	<i>Flyget som jag minns</i> Männen på marken Programtid: Del 105 min - " - : Del 156 min	FV 82-207	<i>Utan spaning ingen aning</i> Programtid 15 min Färgfilm och U-matic-kassett
FV 81-191	<i>Svensk JAS</i> Programtid 27 min U-matic-kassett	FV 82-213	<i>Dick Stenberg - 43 år i flygvapnet</i> Programtid 22 min U-matic-kassett
FV 81-194	<i>Fågelkollisioner</i> Programtid 11 min U-matic-kassett	FV 82-214	<i>Med blicken framåt - Sven-Olof Olsson</i> Programtid 32 min U-matic-kassett
FV 81-195	<i>FV:s basräddningstjänst</i> Programtid 19 min U-matic-kassett		
FV 81-197	<i>FS nya organisation och arbetsuppgifter</i> Programtid 17 min U-matic-kassett		

Se vidare upplysningar på löpsedel AV-nyheter eller ring FS /Utöplan i Bastionen, tel: 08/788 22 71 eller ITV-studion på Barkarby, tel: 08/36 22 71.

Helge Sahlin

FBS tidigare "Flygvapnets bomb- och skjut-skola" döptes den 1/7 1981 om till "Flygvapnets flygbefälsskola". Anledningen till namnändringen var främst att uppgifterna vid FBS förändrats med åren. FBS huvuduppgift i dag är att utbilda till flygtjänstledande befattningar (flyg-, divisions- & gruppchef). Vid sidan av denna chefsutbildning genomför FBS systemkurser för jakt-, attack- och spaningsförband i syfte att uppnå och bibehålla en hög kunskapsnivå hos våra förare beträffande aktuella flygplan- och vapensystem.

TA och GE teori OCH praktik motto för

FLYGVAPNETS FLYGBEFÄLSSKOLA

FBS är Flygvapnets minsta skolförband. Organisationen framgår av bild A.

Totalt består FBS i dag av fem befattningshavare, men inom en snar framtid skall kursavdelningen utökas med två regementsofficerare. Detta för att kunna planera och genomföra utökad utbildningsverksamhet.

Simulatorgruppen består i dag bara av en chef ... samt av handläggare (vakant). På förbanden disponerar C FBS emellertid till ca 25 proc en simulatorsystemledare per simulatortyp.

● ● Den snabba tekniska utvecklingen på flygsimulatorsidan och FV:s utbildningsuppgifter i JAS-systemet kommer att kräva stora arbetsinsatser för att ta fram och driftsätta lämpliga flygutbildningshjälpmedel. Mot denna bakgrund har C FBS begärt hos CFV att få utöka simulatorgruppens organisation med ovan nämnda simulatorsystemledare. Nuvarande kursverksamhet vid FBS:

- Flygchefskurs 1 gång/år
- Flygsäkerhets-officerskurs (FSO) 1 gång/år
- Taktik- och system-officerskurs (TSO) 1 gång/år
- Gruppchefskurs 2 gånger/år
- Divisionschefskurs, del 1 2 gånger/år *
- Divisionschefskurs, del 2 1 gång/år
- Simulatorinstruktörskurser

* Numera blandkurser med representanter från alla vapenslagen i FV. Även flygförare från Armén och Marinen deltar i teorit utbildningen.

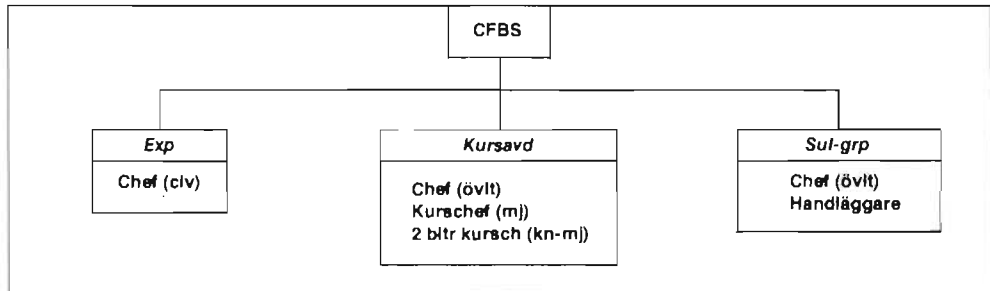


Bild A

Bl a på grund av divisionschefens (div-ch:s) utökade arbetsområde planeras en ny kurs, divisionschefskurs del 2 med start januari 1983. Tyngdpunkten i utbildningen kommer att läggas på riktlinjer och principer för ledning av division såväl i fred som under mobilisering och krig, samt modern ledarskapsutbildning.

Utbildning av Flygvapnets tak-

tik- och systemofficerare (TSO) innebär ytterligare en ny kurs i FBS-regi. TSO:s huvuduppgift vid förband är att under flygchefen ansvara för divisionernas taktikutvecklingsarbete. Den första TSO-kursen genomförs under mars 1983.

● ● En div-ch av i dag har inte bara ansvar för ledningen av

flygtjänsten. Han har även chefsansvar för krigs- och mobiliseringsförberedelser. Dessutom skall han ansvara för vidareutbildning av sin personal på många områden. Div-ch skall också svara för sin divisions personalvård.

Divisionschefen måste organisera sin division på rätt sätt och engagera flygförarna i ett effektivt lagarbete, så att alla optimalt kan utnyttja den tekniskt komplicerade flygmaterielen. Härigenom skapas en slagkraftig krigsdivision med bibehållen hög flygsäkerhet.

● Vårens (-82) div-ch-kurs har genomförts med gott resultat. Kursen var som vanligt uppskattad och omtyckt av eleverna. Efter fem veckors komprimerad teorit utbildning i FBS-lokalerna på Malmen genomfördes sex veckors praktiskskede. Nio elever delades upp på flottiljerna F7, F10, F13 och F21. Det var den första kurs där alla vapenslag (jakt, attack, lätt attack och spaning) var representerade.

Kurschefen Kn Sunell (t h) hjälper eleven Kn Robertsson att flygsäkerhetsmässigt bäst nå ett taktiskt mål





*Skolchefen - C FBS
Överstelöjtnant Hans Hagberg*



*Chef för skolexpeditionen
Byråassistent Hillevi Olofsson*

Under praktikskedet får eleverna normalt öva två veckor som div-ch, två veckor som stf div-ch och två veckor som officer till förtogande. Eleverna tar härvid över chefskapet från ordinarie div-ch och agerar div-ch i så stor utsträckning som möjligt. Strävan är att praktikskedet skall förläggas på en främmande flottilj. Det ger eleverna nya infallsvinklar och utvecklingsmöjligheter. Utbildningen syftar till att få fram en div-ch med följande egenskaper:

- Vara en god flygare;
- Ha goda ledaregenskaper - i ex vilja ta ansvar, inge förtroende, kunna fatta beslut;
- Vara stabil;
- Ha gott omdöme;
- Ha god samarbetsförmåga;
- Ha stor arbetskapacitet;
- Vara intresserad av uppgiften.

Den elev som har dessa egenskaper kan se fram emot ett av de mest stimulerande och fascinerande jobb man kan tänka sig - divisionschefens.

● ● Av naturliga skäl anses div-ch-utbildningen mycket viktig. Planeringen av FBS fackutbildning för flygfacket i NBO har påbörjats. C FBS utbildningsansvar kommer, utöver visst samordningsansvar för de olika flygutbildningsleden, i stort motsvara dagens. Huvudvikten kommer att läggas på utbildning till flygtjänstledande befattningar med tyngdpunkt på div-ch-befattningen, utbildning i aktuella vapensystem samt i taktikutvecklingsarbete. ■

Kapten Weikko Sunell

*Kurschef (1)
Major Ove Carlsson*



*Kurschef (2)
Kapten Weikko Sunell*



*Chef för simulatorgruppen
Överstelöjtnant Per Haglund*



**Bättre divisionschefer } FBS
= bättre flygsäkerhet }**

(Diskussion vid FBS: Från Li Weman (F15), C FBS - till C Jonsson (F7))

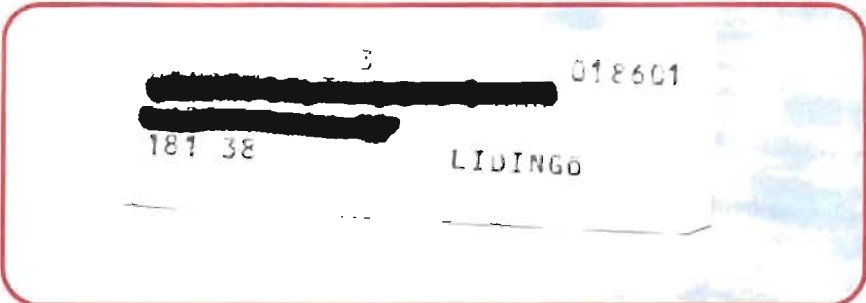


Masskorsband

FÖRSVARSMAKTEN
Flygstaben
104 50 Stockholm



Tjänste
Taxe percue
Sverige



SW • ISSN 0015-4792

"En sexa
SKÅNE"



FLYGVAPNETS
uppvisningsgrupp
TEAM 60



Foto: John S Dahlin
Hans Gyllingmark
Bo Dahlin