

EN
SISTA
GÅNG
ÖVER
SVERIGE
Sid 32



Foto: PETER LIANDER

Nordens största flygfödskrift 28.355 ex.

FlygvapenNytt

Nr 1

1984

Inför 1987:



FLYGVAPENMUSEUM
MALMEN INVIGT

Sid 28-30

Lägesrapport
JAS 39 Gripen
Sid 3-5



Nye Flygstabschefen har ordet

När detta läses har jag varit chef för flygstaben ungefär en månad. Skälet till att jag på det här sättet tar ledarutrymmet i FLYGvapenNYTT i anspråk är inte någon sorts överdriven uppfattning om den egna personens betydelse. Men min befattning innehåller avsevärda möjligheter att påverka Flygvapnets utveckling, underlag för CFV:s beslut och förslag till hur dessa bör utformas är exempel på områden där min befattning ger möjligheter till ett betydande inflytande. Det måste därför bedömas vara ett klart och rättmätigt intresse för FV:s personal att få en uppfattning om hur den nytillträdde flygstabschefen ser på sitt arbete. Utrymmet gör att jag begränsar mig till det jag anser vara allra väsentligast.



Den övergripande uppgiften för CFV är att göra rätt bruk av de medel som våra politiker genom sina beslut ställer till hans förfogande. Inom ramen för denna uppgift gäller det för flygstaben att inspirera, sammanhålla och leda CFV:s förbandsproduktion. Med detta menar jag allt från förslag till CFV rörande FV:s utveckling och verksamhet på lång och kort sikt till årlig uppdragsformulering till flottiljer och skolor. Det är givetvis också fråga om allt från personal- till materiel- och byggnadsfrågor. I uppgiften ligger också att på ett begripligt sätt informera både utåt och inåt om FV:s tillstånd i dag och den sakliga innebörden av olika utvecklingsalternativ.

● ● Det är tillfredsställande att kunna konstatera, att FV av i dag är av god klass även med internationella mått mätt. Vi ger ett beaktansvärt bidrag till landets säkerhet.

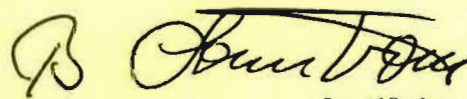
Det finns en del problem med utvecklingen på sikt om nuvarande resurstilldelning i olika avseenden skulle permanentas. Denna problematik – som främst rör numerär och kvantitet i krigsorganisationen – får mötas med omavvägningar så långt det går och därutöver med saklig information till dem det vederbör i syfte att få erforderlig resurstärkning till stånd. Det är nämligen angeläget att så långt möjligt åtminstone söka bevara dagens situation i nämnda avseenden. FV ligger nu på ett *balanserat minimum*.

Ovan antydda problem fördunklar dock inte bilden i stort av ett svenskt flygvapen fram till sekelskiftet, som vad avser

kvaliteten är i takt med vad tiden kräver. Den avsedda utvecklingen (JAS 39, Bas 90, Stril 90) är i materiellt avseende i god samklang med både hotbild och uppgifter. Vi kommer att behöva arbeta en hel del med detaljutformningen av olika system. Men grunden finns där redan.

● ● En väsentlig sak nu är att säkerställa att *människan* i våra förband och system hänger med. Det gäller att vidareutveckla och finslipa våra insikter om det moderna kriget i syfte att klarlägga vilka kunskaper och färdigheter, som personalen i krigsorganisationens staber och förband måste ha. Det gäller att nå fram till de effektivaste formerna för att inrikta och genomföra den framtida utbildningen. Det gäller att frigöra den potential, som finns hos personalen av olika kategorier, att dra sina strån till stacken. Det gäller vidare att prioritera insatserna. Vi kan inte nöja oss med att göra saker och ting rätt. Vi måste vara säkra på att *vi gör rätt saker*.

Vad jag nu framfört innebär krav på fortsatt hårt arbete. Skall trycket aldrig lätta, frågar Ni er kanske? Men det är nog så ändå att det bara är i ett hårt arbete ledande till positiva och ur professionell synvinkel välunderbyggda bidrag till ett viktigt ändamål, som tillfredsställelsen i och utbytet av ens yrkesverksamhet ligger. Det viktiga ändamålet med vår uppgift – att bidra till att hålla Sverige utanför eventuella framtida krig – är sedan lång tid klarlagt för oss av statsmakterna. Kvaliteten i arbetsresultatet beror på vår inställning och anda. Det jag har lärt mig i de avseendena under årens lopp om FV:s personal gör mig full av tillförsikt. Det finns svårigheter och motigheter på vägen, men de är inte större nu än förr. Tillsammans skall vi klara av dem. Ett alliansfritt Sverige behöver ett förstklassigt flygvapen även i framtiden. ■

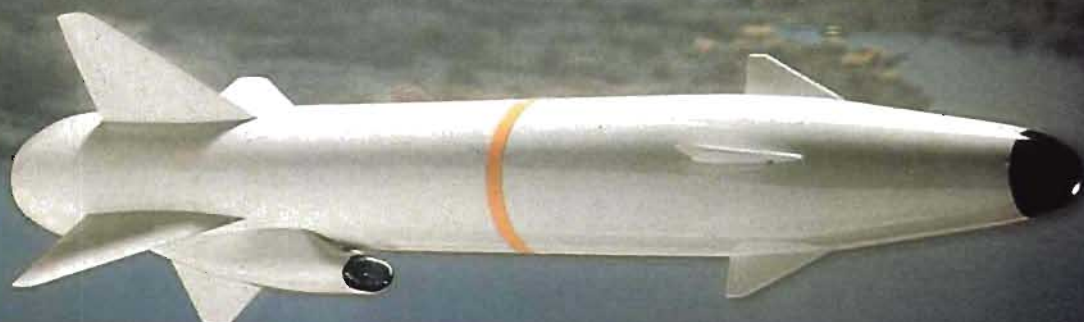

Bengt Lönnbom

PS: I egenskap av ny flygstabschef från 84-04-01 ikläder sig generalmajor Bengt Lönnbom också rollen som chefredaktör och ansvarig utgivare av FLYGvapenNYTT. Men då denna utgåva, nr 1/84, färdigställts tidigare än detta datum, kvarstår tidigare flygstabschef, genom Evert Båge, som detta nummers ansvarige utgivare.

Red

LÄGESRAPPORT

JAS 39 Gripen



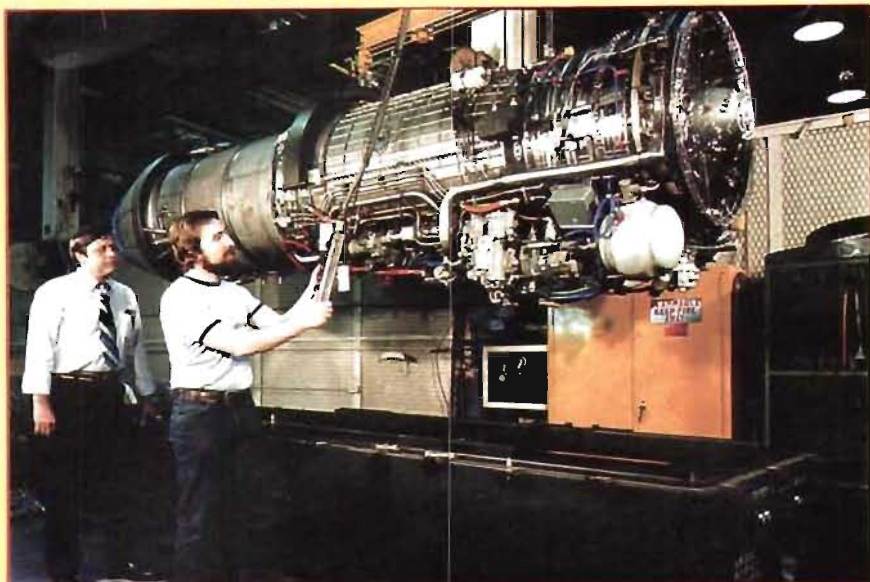
Sjömålsrobot RB 15F

RBS 15F är en vidareutveckling av den under isarens belfärliga sjömålsroboten RBS 15M – avsedd att besätta Marinens robotbåtar. Till det yttre skiljer sig de bägge robottyperna åt endast genom att flygversionen inte har startskoter och vikbara vingar. Roboten är försedd med en turbojetmotor, som startas med hjälp av wind-milling efter skötlag. Skötlagets och startmotorns konstruktion är av betydelse för flygversionens stabilitet och manövrerbarhet. Genomförd utprovning av RBS 15M (varianter 1) har givit mycket goda resultat och detta tillsammans med befärlig guidning till målet (som huvudsakligen i projektet) skapar goda förutsättningar för att RBS 15F skall bli en elegant och effektiv sjömålsrobot för Flygvapnet/JAS 39 Gripen. Stor vikt har lagts på robotar som ökar robotens flexibilitet och förmåga att möta ett framtidigt stort och mångsyftigt behov.

Knappt tre år återstår till den första flygningen med JAS 39 Gripen. Det första provflygplanet (39-1) planeras lyfta från Saab-fältet i Linköping någon gång i början av 1987.

Luftdopet kommer att föregås av ingående kontroller, testkörningar och förnyade kontroller innan testpiloten får klartecken att släppa loss motor RM-12:s ca 5000 kilopond (ebk:n sparar vi så länge) och med hjälp av det heltidsarbetande elektriska styrnings- och stabiliseringssystemet försiktigt lyfter upp den lilla dubbeldeltan i sitt rätta element.

Landstället kommer troligen att få vara kvar utfällt. Man brukar göra så under första-flygningar för att inte få trubbel med luckor eller mekanism vid in- och utfällning. Ett följeflygplan med observatör och fotograf kommer att ledsaga den nyfödde. Data från de olika systemen ombord kommer att sändas kontinuerligt till en övervakningscen-



Gripens automatkanon av märket Mauser.



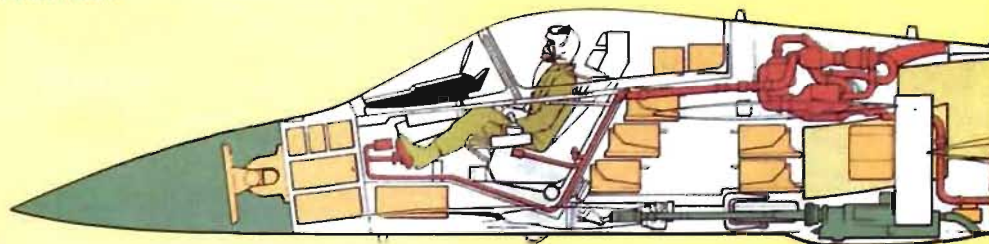
tral på marken, där den tekniske provledaren direkt kan följa, kontrollera och dirigera de olika provmoment som skall utföras. Precis som i Houston under en rymdflygning, således.

Nåväl, det här är kanske att gå händelserna lite väl mycket i förväg. Man kan dock konstatera, att den här dagen för 39:ans första flygning inte är alltför avlägsen.

● ● Hur står det då till med JAS-projektet nu, K minus tre år, för att tala i nedräkningstermer?

Jo tack, ganska bra svarar flygstabens JAS-avdelning, som under större delen av den gångna hösten-vintern deltagit i den första av de sju projektvärderingarna som skall göras var 18:e månad fram till serieleverans 1991/92. Dessa innebär att projektets tekniska läge, tidsplaner, ekonomi m m penetreras. Arbetet grundar sig på tillverkarens IG JAS redovisning till FMV och dess noggranna granskning. Därefter avrapporteras allt, efter CFV:s och ÖB:s bedömningar, till regeringen.

● ● Resultatet av denna första projektvärdering har nyligen inrapporterats. Den säger i stort att projektet i allt väsentligt framskrider enligt uppgjorda planer. De beräkningar och prov som hittills kunnat göras pekar på att förväntade grundprestanda sannolikt kommer att kunna innehållas.



Radarn levereras av svenska Ericsson, men signalbehandlaren är av brittiskt ursprung.

Tekniskt sett finns givetvis ännu en del olösta svårigheter i detta avancerade projekt. Områden som härvid framstår som krävande för konstruktörerna är de nya teknikerna med kolfibervinge och elektriskt styrsystem samt den omfattande datoriseringen i flygplanet. Delar av dessa teknikområden kommer dock huvudleverantören IG JAS att köpa från utländska underleverantörer.

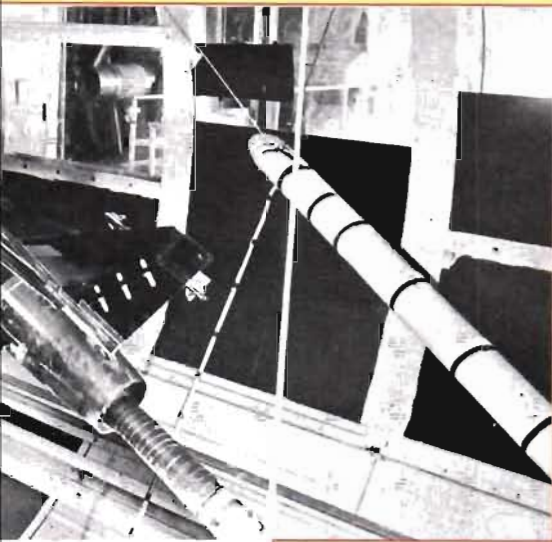
● ● Bland den provverksamhet som genomförts kan nämnas, att den fläkt till motorn RM-12 som Volvo-Flygmotor provat fram uppfyller ställda krav på hållfasthet och prestanda även vid fågelkollision. RM-12, som är en svensk-utvecklad version av General Electric F404-motorn, har anpassats för Gripen med vissa flygsäkerhetshöjande åtgärder för enmotorinstallation samt ca 10 proc ökad dragkraft. Erfarenheterna från de F404-versioner som för närvarande flyger (i F/A-18 Hornet och F-20 Tigershark) är mycket goda. De pekar

mot att G.E.-motorn var ett lyckat val för JAS 39 Gripen.

Genom bl a omfattande vindtunnelprovning har flygplanetets yttre konfiguration nu bestämts. För det fortsatta arbetet med installationer och granskningar har IG JAS tillverkat en **fullskaleattrapp**. Dess utseende är helt naturligt sekretessbelagt.

● ● Flygsäkerhetsarbetet bedrivs med hög prioritet redan från början. Bl a görs omfattande felmod-analyser och granskningar av ingående utrustningar och delsystem. Målsättningen är att åstadkomma en avsevärd reducering i haverier, såväl tekniskt som handhavandemässigt betingade, jämfört med tidigare flygplantyper inom FV. Detta kommer bl a att kräva speciella anpassningar i förarmiljön. Förutom man-maskinoptimerad kabin-layout studeras åtgärder som skall förbättra förarens motståndskraft visavi höga g-krafter.

På räddningssystemsidan kommer FV



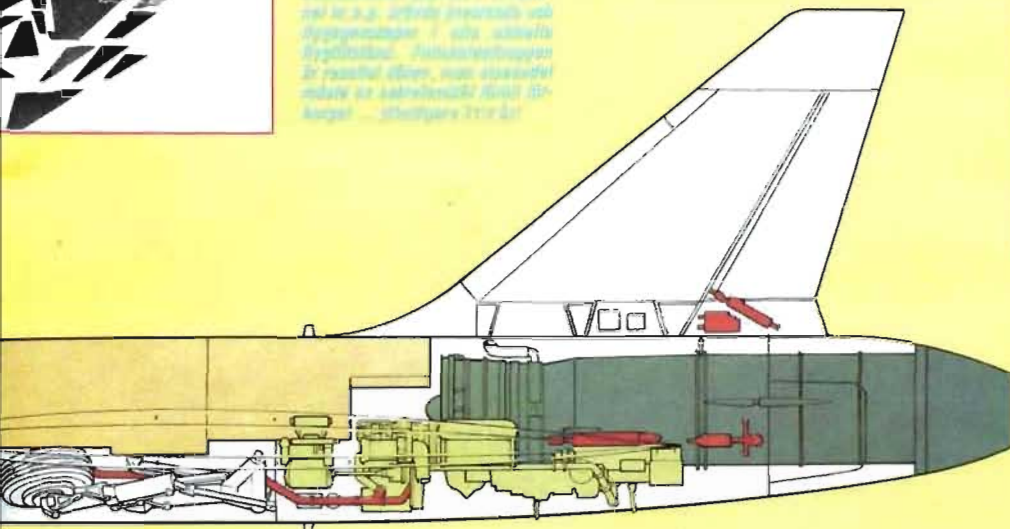
Leverantörer till JAS-systemet:

- ◆ **Landställ m m:**
AP Precision Hydraulics, England.
- ◆ **Bränslesystem:**
Intertechnique, Frankrike.
- ◆ **Noskon:**
Bofors Plast, Ljungby.
- ◆ **Styrssystem:**
Lear Siegler Inc., USA.
- ◆ **Pumpar:**
Abex, Väst-Tyskland.
- ◆ **Siktlinjesindikator:**
Ericsson Radio Syst/Hughes A/C Co.



Vingkoppelspantet, som är den mest komplexa enheten i skrovet, kräver mycket bearbetning i femaxlig NC-maskin.

Gripen - i v. Gripen utövar ett formidabelt tryck på leverantörerna. Detta gör att leverantörerna får stå i konkurrens med andra leverantörer i andra länder. Detta gör att leverantörerna får stå i konkurrens med andra leverantörer i andra länder. Detta gör att leverantörerna får stå i konkurrens med andra leverantörer i andra länder.



Motorn är ursprungligen amerikansk (General Electric F404J) men blir för Gripens räkning förstärkt-bältrad av Volvo-Flygmotor AB.



Gripen utrustas med raketsol från brittiska Martin Baker.

att återknyta bekantskapen med den från flygplan 34 (= Hawker Hunter) välkända *Martin Baker*-stolen. Den nu för Gripen valda versionen är MB MK.10 LS (Light Weight, Swedish). Mk.10 finns monterad i ca 3000 flygplan runt om i världen och med dokumenterat goda prestanda; speciellt på lågfartsidan. Anledningen till att det inte blev en svensktillverkad Saab-stol var, att kraven på låg vikt- och liten volym (som genomgående är påtagliga för JAS 39 Gripen) påkallat alltför omfattande nykonstruktioner och utprovning. En ny svensk raketstolslösning hade medfört fördyring och troligen också försening av hela JAS-systemet.

● ● Vad gäller JAS-projektets ekonomi konstaterar FV, att ingen ökning av grundkostnaden i det ursprungliga pris- och valutaläget från 1981 har inträffat. Däremot har den utländska valuta-utvecklingen varit ogynnsam under de senaste två åren. Detta har medfört att

totalkostnaden för de planerade 140 flygplanen med kringutrustning fram till år 2000 för närvarande överskrider tilldelad ram med 2,8 miljarder kronor.

Som tidigare har behandlats, bl a i FV-nytt 1/83, kommer olika vägar att prövas för att lösa dessa penningbekymmer. Senareläggningar, ambitionsförändringar beträffande reservdelar och annan utrustning eller att avstå från två-sitsig Gripen är **bara exempel** på tänkbara åtgärder. Förändringar i valutaläget eller ändrade förutsättningar i den framtida planeringen för försvaret kan heller inte uteslutas.

Som exempel på USA-dollars inverkan på projektet kan nämnas, att en kronas kursändring innebär ca 1,5 miljard kronors förändring i Gripen's kostnader! (Prisläge febr -83.) - Det är kanske tur att det är långt kvar till år 2000.

● ● En annan del i JAS-projektet som fortfarande är delvis öppen och som

kan påverka kostnadsbildningen är beväpningen. Här skall dock påpekas, att prutningar på vapensidan av operativa skäl i det längsta kommer att undvikas. I vapensarsnalen kommer bl a att ingå Saab-Bofors sjömålsrobot *Rb 15 F* samt möjlighet att bära *Rb 75 Maverick* och de jaktrobotar som finns/kommer att finnas för JA 37 Viggen.

I likhet med JA 37 kommer JAS 39 att få en inbyggd automatkanon. Av utrymmes- och viktsskäl (återigen) dock inte samma vapentyp som JA, utan en 27 mm akan av märket *Mausser*, vars prestanda dock är i ungefär samma klass som JaktViggens något större Oerlikon-kanon.

För övriga vapen och motmedel samt spaningskapsel pågår fortfarande studier och överväganden av teknisk/taktisk/ekonomisk natur. - Till detta och mycket mer återkommer FLYGvapen-NYTT.

● Kontentan av denna lägesrapport är således, att Flygvapnets kommande multirole-flygplan JAS 39 Gripen är på god väg att ta form. Vid den nu genomförda värderingen har FV konstaterat att projektet tekniskt i stort framskrider enligt planerna. Utvecklingen av JAS-systemet/flygplan 39 Gripen bedöms därför - såväl tids- som specifikationsmässigt - som fullt tekniskt realiserbart. Men det är en lång väg kvar ... ■

JAS-red/S.H.



US NAVY'S NYA PROGRAM FÖR GRUND- FLYGUTBILDNING

★ ★ Den militära flygtekniska utvecklingen går oerhört fort. Förmågan hos vapensystemen har dramatiskt förbättrats på mycket kort tid. Med avancerade sensorer, tröghetsplattformar, datorer och förbättrad taktisk presentation har dagens förare fått flygplan i vilka han kan strida och vinna i krävande elektronisk krigföring under mycket svåra väderförhållanden.

★ ★ För att fullt ut kunna utnyttja alla tekniska landvinningar krävs emellertid en motsvarande satsning på människan i de ytterligt sofistikerade stridssystemen. Människa-maskin-problematik och utbildning blir alltmer intressekrävande och betydelsefulla områden. ★ ★ ★

D

et moderna kriget fordrar militära organisationer som är vitala och flexibla och som snabbt kan ställa om till en skiftande verklighet. Av individerna kräver man dessutom kreativitet, handlingsförmåga och mod att ibland våga göra det annorlunda. Det här är något som flygvapnen i dag världen över arbetar med och utbildningsfrågor tycks stå i centrum överallt.

En av de mest ambitiösa och stor-slagna utbildningssatsningarna någonsin står US Navy för. Under en längre tid har den amerikanska flottan bedrivit forskning och analys för att specificera ett helt nytt grundflygutbildningssystem (VTXTS). Okonventionellt är också greppet att förverkliga detta. US Navy köper nämligen utifrån in ett helt utbildningspaket på ett bräde. Kännetecknande för alltsammans är helhets-synen och konsekvensen med vilken man tillämpar modern pedagogik och hur man låter slutprodukten, den färdiga flygföraren, definiera hela utbildningskedjan.

I utbildningspaketet ingår flygplan, simulatorer, undervisningsmaterial (läromedel, program, datorer), underhålls-

system och ett datorbaserat kontroll- och ledningssystem. Fullt utbyggt blir grundflygutbildningsprogrammet först 1991 med samtliga flygplan, simulatorer, osv levererade.

Med tanke på att US Navy utbildar ca 2000 flygförare per år förstår man att det nya utbildningspaketet inte bara är stort till sitt innehåll utan även till sin omfattning.

Flygutbildningen i US Navy är uppbyggd på ett något annorlunda sätt än vår. Man börjar med en allmän militär grundutbildning om 14 veckor. Först därefter börjar man flyga och då i ett propellerskede, som omfattar ca 20 veckor. Efter detta delas eleverna in i olika grenar.

För de blivande jakt- eller attackförarna börjar därefter jetutbildningen. Den omfattar en elementär del på 24 veckor och en avancerad del på 21. Det är under första delen av jettfasen man första gången landar på hangarfartyg och också börjar få taktisk utbildning. Efter den avancerade delen får eleverna sina vingar.

Själva grundflygutbildningen för jakt- och attackförarna omfattar alltså totalt 79 veckor. Kanske kan man bäst jämföra den med vår GFU plus GTU och en utökad militär grundutbildning.



För att bättre åskådliggöra flygutbildningen i US Navy, framför allt med avseende på det helt nya grundflygutbildningssystemet VTXTS, har en intervju företagits med chefen för Naval Training Command, Rear Admiral **PETER B. BOOTH**.

Intressant i intervjun med amiral Booth är kanske att lägga märke till att man redan i mellanfasen av grundutbildningen lägger in flygtaktiskt tänkande. Utbildningen blir på det sättet mer verklighetsnära. Eleverna blir motive-rade och man vinner fördelar som god kontinuitet i utbildningen.

Vid genomförandet av intervjun har attachéavdelningen på Amerikanska Ambassaden i Stockholm varit behjälplig. Captain *David Moss* (Naval Attaché) har bidragit med värdefulla synpunkter och har förmedlat kontakterna med US Navy.

Rear Admiral Peter B. Booth är alltså chef för Naval Training Command i US Navy. Under honom i hans utbildningsorganisation sorterar sex flottiljer med tjugo divisioner. Antalet flygplan är 900 och personalen uppgår till 14 000. Man har både civilt och militärt anställda. Både män och kvinnor utbildas till flygförare. Man har även kvinnliga flyglärare.

Intervjun använder Admiral Booth två förkortningar med likartad betydelse, *VTXTS* och *T45STS*. **V** betyder divisionen, **T** = utbildning, **X** = experimentflygplan och **TS** = utbildningssystem. **T45** är flygplanet Hawk, **S** = står för elev och **TS** = utbildningssystem.

L.C: Dagens militära flygförare, som t ex flyger ett jaktflygplan, måste fungera i en högst sofistikerad teknisk miljö. Han är utsatt för våldsamma kraftpåkänningar och han måste kunna strida på ett kreativt sätt. Det här kommer säkert att vara än mer sant i framtiden, då taktiken ändras på nya vapensystem och med flygplan som uppträder på okonventionellt sätt. Amiral Booth, hur vill Ni beskriva en sådan förare? Vilka egenskaper ska han ha, hur ser hans inre profil ut?

att egenskaper som att vara flexibel, att kunna ta initiativ och att kunna handskas med en fiende som uppträder på ett oberäkneligt sätt, är utbildningsmål? Eller är dessa egenskaper delar av individens inneboende karaktär?

Am.B: Böckerna, klassrummen och utbildningsövningarna drar försorg om grunddoktrinerna. Men det är individens karaktär och erfarenheter som i slutändan har att stå upp emot den verkliga utmaningen.

L.C: Om en utbildning ska vara maximalt effektiv måste den på något sätt vara i harmoni med individens fortsatta yrkesutövande. Hur vill Ni kommentera detta? Är ert nya utbildningsprogram (*VTXTS*) en sådan god utbildning?

Am.B: *VTXTS*-programmet kommer verkligen att leva upp till de krav som vi ställer inom Naval Air Training Command. Med nödvändighet är det ett intensivt och specialiserat utbildningsprogram, som direkt och primärt är konstruerat för att ge flygskicklighet. Vi framhåller också att det handlar om grundflygutbildning. Våra förare är inte färdiga för flottooperationer förrän de har genomgått en fortsatt utbildning. Den fortsatta utbildningen får de vid de divisioner, som för tillfället är landbaserade. Den består huvudsakligen i inflygning på stridsflygplan och att skaffa sig kompetens på flygplanens vapensystem. Naval Air Training Command tillhandahåller utbildning som ger någon grad av yrkeskompetens inom varje erforderad färdighet utom nattoperationer på hangarfartyg och lufttankning. Flygeleverna får underhålla sin fysiska kondition och

Intervju med

Amiral PETER B. BOOTH



Chef för US Navy:s
Naval Air Training Command

Am.B: De flygelever som jag kommer i kontakt med här i US Navy är en sjusärdeles god grupp människor. De har i huvudsak samma egenskaper som sina föregångare, utom att de är mer i samklang med avancerad teknik. De kommer från alla våra femtio stater och de uppvisar ett stort spektrum vad beträffar utbildnings- och familjebakgrund. Vad jag iakt-tar är god karaktär, stark fysik, intelligens, äventyrslystnad och en mycket positiv attityd. Jag är verkligen stolt över den kvaliteten som de män och kvinnor har som påbörjar vår flygutbildning.

L.C: Amiral Booth, anser Ni

de tränas inom andra områden som är betydelsefulla för den fortsatta karriären som flygofficerare vid US Navy.

L.C: VTXTS-programmet är en helhetslösning. Kanske den största utbildningssatsningen någonsin inom ett enda område. Amiral Booth, hur skulle ni vilja beskriva dess filosofi och idéer?

Am.B: Till att börja med var det uppenbart att vi måste ersätta våra skolflygplan T-2 och TA-4 i slutet av åttitalet. Likvärdigt med behovet av nya flygplan uppkom då kravet på simulatorer. Flygplan och simulatorer är dyrbara ting. Sådant uppmärksammar allmänheten därför lätt. Annat som inte är lika spektakulärt men ändå vitalt är utbildningsmanualer,

rymme för individen, där denne kan agera med tillräcklig frihetsgrad. Amiral Booth, hur hanterar Ni ett sådant problem?

Am.B: Det enskilda, viktigaste elementet i vårt flygutbildningspaket är flygläraren. Så har det alltid varit och så kommer det alltid att förbli. I ett tidigt skede upptäckte vi en tendens att låta maskiner/datorer stå för en mycket hög procent av klassrumsundervisning eller annan markutbildning. Vi fastslog snabbt gränser, under 60 procent, av hur mycket av den teoretiska utbildningen som skulle erbjudas eleverna med andra hjälpmedel än lärare. Förutom den uppenbara uppgiften att lära eleven flygteknik, måste flygläraren stå som modell för elevens roll.

vitet. De har emellertid *inte* kontrakt på att tillhandahålla utbildning eller att fastställa utbildningsvägar.

L.C: Amiral Booth, var i grundflygutbildningen introducerar Ni taktiskt tänkande?

Am.B: US Navy's flygelever möter de taktiska faserna i utbildningen så snart det är möjligt, efter ca 150 timmars flygtid. Det handlar om lågnavigering, skjutning mot markmål etc. Detta inträffar i slutet av mellandelen i grundflygutbildningen.

L.C: Hur integreras VTXTS-programmet i andra militära aktiviteter som flygeleven deltar i?

Am.B: Flygutbildning är ele-

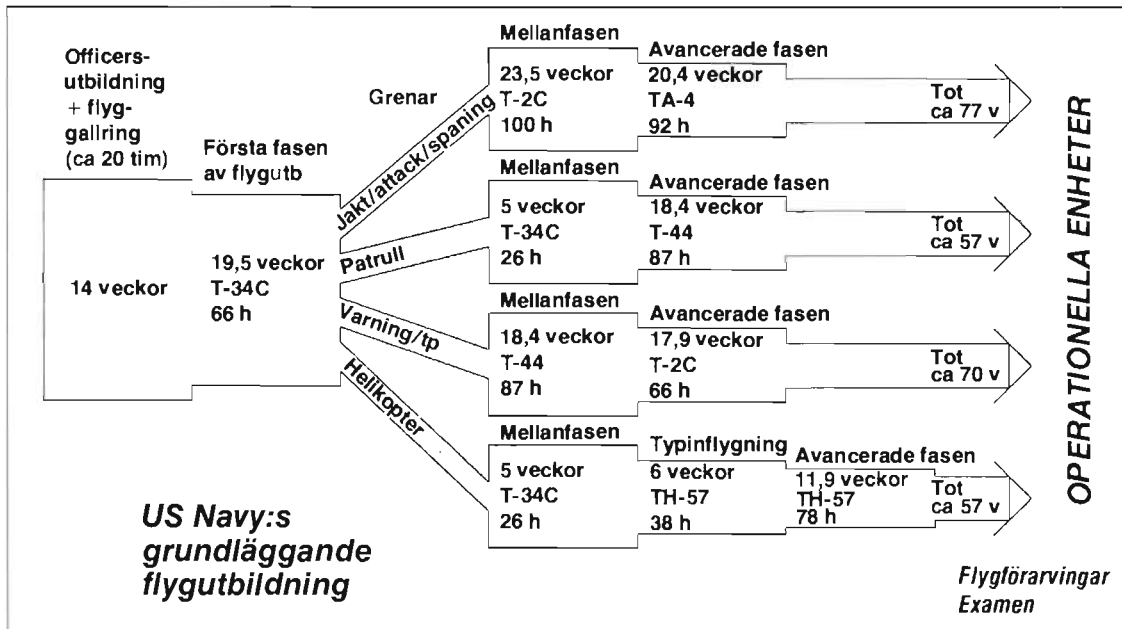
laterer, datorer, datorstödda utbildningsenheter osv – är väl utprovad utrustning som var för sig på andra ställen i andra sammanhang har använts innan vi stöter på dem.

L.C: Under utbildningsteknologins glansdagar betraktades utbildning nästan på samma sätt som en mekanisk industri. Amiral Booth, är Ni säker på att VTXTS-programmet inte är ett nytt skott på den här idén? Vilken är skillnaden?

Am.B: Termen "utbildningsteknologin" antyder och framkallar bilden av utbildning med maskiner eller maskiner som utbildar. I själva verket är något sådant inte möjligt såvida eleven inte själv lär. Vad den tekniken gör, är det eleven som står för inläringen. I VTXTS/T45STS används undervisningsteknik för att bistå eleverna vid deras inlärande. Vi fokuserar undervisningstekniken speciellt mot förberedande delar som definitioner, beskrivande fakta, vad dessa fakta betyder för elevens förmåga att kunna lära sig nästa utbildningsuppgift osv. Markutbildningen i T45STS, som stöts av en rad media och undervisningshjälpmedel, har utformats så att eleven i luften ska lära sig såväl bättre som snabbare och med större förståelse då han/hon tillämpar markkunskaperna. Det här betyder, att T45STS inte bara är en samling av undervisningsteknologiska produkter. Det är ett organiserat program av undervisningstillfällen som är så konstruerat/formgivet att det ska göra det möjligt för flygeleven att maximalt kunna utnyttja sitt nästa utbildnings-/övningstillfälle.

L.C: Det talas i dag en hel del om datorstödd undervisning. Amiral Booth, uppenbarligen kommer Ni att använda det mediet i Er flygutbildning. Skulle Ni vilja beskriva hur det fungerar och hur Ni kopplar samman det med själva flygningen?

Am.B: Datorstödd undervisning hänför sig till en utbildningsmiljö i vilken eleven sitter vid en dataterminal och studerar lektioner som presenteras på bildskärmen. I följd genomgår eleven prov på den information som han/hon har studerat, bearbetat och lärt sig med hjälp av datorn. Då ett prov har klarats av väljer datorn nästa utbildningssekvens och provrutinen upprepas. Om en elev inte klarar sitt prov, förser datorn ofta eleven med kompletterande material på de



lektionshandböcker, mindre utbildningshjälpmedel, videosekvenser osv. En del av detta är dessutom knutet till den speciella flygplantypen. Vi uppmärksammade också att en förbättring behövdes i hur vi skulle hantera all den data och information som en verksamhet av den här storleksordningen för med sig. Då vi satte samman alla våra krav, blev resultatet ett "totalt helhetssystem" – och varför inte? Allt behövs i samverkan. Efter-som vi måste fortsätta att producera flygförare för US Navy och eftersom införandet av VTXTS "ändå måste genomföras", ansåg vi att systemmodellen erbjuder den bästa lösningen.

L.C: Då man konstruerar en utbildning eller ett träningsprogram finns det alltid en tendens att man gör det för bra. Man lämnar för litet ut-

Flygläraren är det enda "hjälpmedel" som vi känner till som kan skapa de attityder hos eleven som är så betydelsefulla för att denne ska lyckas inom US Navy's flygväsende.

L.C: Som huvudentreprenör av det nya grundflygutbildningspaketet är McDonnell Douglas Corporation ansvarigt för utvecklingen av VTXTS. Betyder detta att McDonnell Douglas kan införa nya idéer och metoder i US Navy's flygutbildning?

Am.B: McDonnell Douglas är som huvudentreprenör ansvarigt för leveransen av specificerade artiklar samt för integreringen och sammankopplingen av de nödvändiga undersystemen. I samband med utvecklingsarbetet härmed har McDonnell Douglas föreslagit ett stort antal idéer och metoder. Nästan alla av dessa har handlat om utbildningseffektivi-

vens primära uppgift. Tid är emellertid avsatt och planerad för fysisk utveckling, vaktjänst, allmän militär utbildning och inspektioner.

L.C: Utbildningsekonomi och humankapitalteorin handlar om hur man handskas med mänskliga och materiella resurser och förstås om pengar. Är VTXTS-programmet i dessa avseenden en kostnadseffektiv utbildning? Om så, amiral Booth, vill Ni förklara hur?

Am.B: Vi är helt övertygade om att vi i VTXTS-programmet får det mesta för våra dollar. Utformningen av systemet kommer att stödja vart och ett av våra utbildningsmål. Den nya tekniken kommer att förbättra tillförlitligheten, tillgängligheten och resultera i lägre operationella kostnader. Jag kanske ska tillägga, att varje del av systemet – dvs flygplan, simu-

delar som eleven inte har arbetat korrekt. Datorstödd undervisning kan presentera flygrelaterade lektioner på samma sätt. Till detta kan sägas att datorstödd undervisning kan användas för att underlätta flygelevernas inläring om och hur man opererar olika system i flygplanet. Då utnyttjas datorns förmåga att i bildform kunna avbilda sådana system som bränsleflöde, hydraulik och landningsställ. Eleven ges därvid tillfälle att vid dataterminalen utföra de operationer som han/hon senare ska praktisera i flygplanet eller simulatoren. Det är sådana hur rutiner av datorstödd undervisning som är inplanerade i T45STS.

L.C.: Betyder det nya VTXTS-programmet också en ny lärarutbildning? Om jag förstår saken rätt, baserar Ni Er flygutbildning på moderna pedagogiska teorier. Men medför inte detta att nya metoder och en ny läroplan för lärarna också måste införas?

Am.B.: VTXTS-läroplanen för flyglärarna kräver naturligtvis att vissa ändringar, på g a nya flygplan och nya utbildningshjälpmedel, måste genomföras. Men, som i elevläroplanen, blir våra ändringar endast om de syftar till förbättringar. I stort kommer vi dock att ligga nära det som vi håller på med i dag.

L.C.: Grundflygutbildningen är ju bara en del av hela den militära flygförarutbildningen. På vilket sätt minskar Er nya flygförarutbildning klyftan mellan att flyga ett skolflygplan och ett stridsflygplan?

Am.B.: Flygegenskaperna och karaktäristika hos Hawk anses vara ideala för att passa in mellan vårt förstaskolflygplan T-34C och de högprestanda-flygplan som används i våra flottoperationer.

L.C.: Var i VTXTS-programmet bestämmer Ni Er för om en flygelev ska bli jaktförare, attackförare osv? I amerikanska flygvapnet (USAF) finns det olika grenar i grundflygutbildningen för olika typer av piloter. Tillämpar Ni samma uppläggning?

Am.B.: Vid slutet av det första skedet i vår grundflygutbildning, då eleverna flyger propellerflygplanet T-34C, väljs eleverna för tillträde till antingen helikopter-, flermotor- eller jakt-attacklinjen. I den sista utbildningslinjen sker vid avslutad grundflygutbildning en uppdelning i jakt- eller attackförarrollen.

L.C.: Varje utbildning är som bäst då den har de rätta människorna att utbilda. Kommer VTXTS-programmet att ändra något på rekryterings- och antagningsprocedurerna?

Am.B.: VTXTS kommer inte att ändra vår policy vad beträffar rekrytering och urval. Dessa program är emellertid alltid uttagna för förfiningar. Och de bygger på de erfarenheter vi har av de framstående män och kvinnor som träder i tjänst hos oss. Jag önskar inga större förändringar på det här området.

L.C.: I flygplan T-45 Hawk siter lärare och elev i tandem. Vilka fördelar har detta arrangemang? Finns där några nackdelar?

Am.B.: Jag är säker på att där finns för- och nackdelar med både tandem och sida-vid-sida-utformningar av förarplatsen. Vi har förstått haft tandem i alla våra tidigare jetskolflygplan. Vi är nöjda med det. Tandemarrangemanget ger flygeleven en förarmiljö som mest liknar den i våra Navy-stridsflygplan.

L.C.: Efter hur många timmars flygerfarenhet börjar Era elever i det nya utbildningsprogrammet att flyga Hawk?

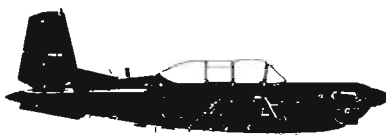
Am.B.: Flygeleven kommer att flyga ca 65 tim i T-34C innan han går över till Hawk.

L.C.: Simulatorer tycks vara en viktig och integrerad del i Er nya program. Amiral Booth, vad är det specifikt Ni kommer att träna i simulatorerna?

Am.B.: Vi använder inte flygsimulatorens för att lära ut flygskicklighet. I stället använder vi den för att slötta varje fas i vår läroplan för själva flygutbildningen. Dess användning blir då begränsad till att förstärka kunskapsmättade färdigheter, öva procedurer, träna tidsanpassade uppgifter och att göra sig bekant med förarutrymmet. Genomförandet av detta och träning i simulatoren ger eleven bättre möjlighet att utveckla flygskicklighet i det verkliga flygplanet. Efter att flygskicklighet har uppnåtts kan sedan simulatoren användas för att ge flyg-



T-45 Hawk är en väsentlig komponent i det nya programmet för grundflygutbildning.



65 tim i T-34C Mentor löregår flygning med T-45.

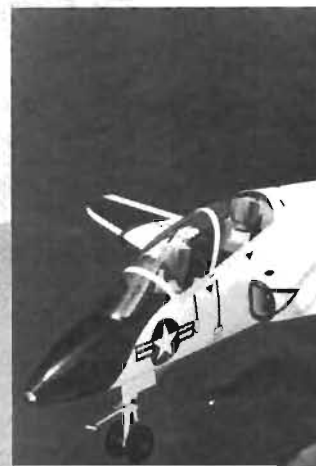
Pedagogisk, datorstödd undervisning utnyttjas. Olika läroplaner simuleras, procedurer tränas.



Buckeye ersätts av HAW



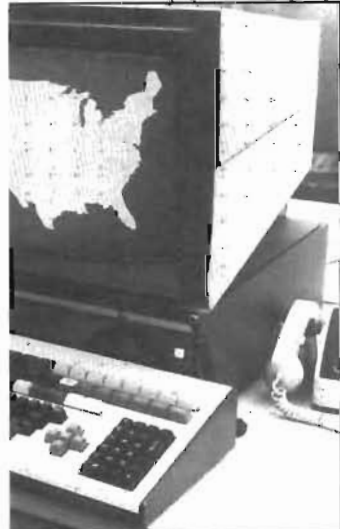
Rockwell T-2 Buckeye.



Förstärkt landställ + dubbla noshjulsäck.



I VTXTS-programmet ingår simulatorer, vilka levereras från Sperry.



VTXTS-programmet

Hela utbildningsprogrammet styrs med ett kraftfullt data- och kommunikationssystem.

Underhåll och materielförsörjning är kontrakterade. Köper US Navy alltså utifrån.



eleven en fördjupad färdighet inom områdena jag nämnt tidigare.

L.C: Finns det inte en fara i att flygandet av simulatorn i stället för det riktiga flygplanet minskar elevens uppbyggande av självförtroende? Vilka är Era erfarenheter på det här området?

Am.B: Jag vill framhålla igen, att flygsimulatorn inte är ett substitut för det verkliga flygplanet. Flygskicklighet utvecklas i ett utmanande flygplan. Utbildningshjälpmedel, av vilken sort de vara må, har såväl styrka som svagheter. Vart och ett av dem ska användas till sin fördel. Man får inte töja ut dem över deras förmåga.

L.C: Amiral Booth, skulle Ni vilja vara vänlig och beskriva hur läromedel, simulatorer och flygplan Hawk fungerar tillsammans? Kommer de att göra den nya utbildningen bättre än den gamla? På vilka sätt påverkar de olika komponenterna i systemet varandra?

Am.B: Första delen av frågan har jag berört tidigare. Jag tror inte att vi kommer att kunna tillhandahålla en bättre utbildning, men vi kommer att kunna erbjuda en effektivare. Vi spar tid och utbildningskostnaderna kommer att vara avsevärt lägre. Samverkan mellan utbildningssystemets baskomponenter kommer till uttryck i kurs- och läroplaner, det är klart. För övrigt kommer informationssystemet om utbildningens gång att länka samman de olika komponenterna – då främst vad beträffar användning, tillgänglighet och att tidtabellslägga in- och utdata.

L.C: Amiral Booth, skulle Ni vilja nämna något om Ert logistiksystem och något mera om Ert styr- och informationssystem för utbildningen? På vilka sätt ger de stöd och effektivitet åt utbildningen?

Am.B: Underhåll och materielförsörjning av VTXTS kommer vi att ha kontrakterade. Det har vi till en del redan i andra sammanhang och vi är nöjda med resultatet. Utbildningens informationssystem är ett mycket komplext och kraftfullt kommunikations-

och databehandlingssystem. Det kommer att ersätta eller komplettera några av våra nuvarande ADB-system. Informationssystemet kommer att ge oss möjlighet till delvis automatisk tidsplanering och kommer att göra manuella insamlingsmetoder överflödiga. Data, trender och hela utbildningens tillstånd kommer att vara tillgängliga för ansvariga beslutsfattare inom några få timmar. För en verksamhet av den här storleksordningen kommer det för ledningen att vara ett stort steg framåt.

L.C: US Navy är känd för sin forskning och för sin förmåga att tillgodogöra sig nya idéer. Många militära system är emellertid stela och mycket lite flexibla. Vad är det som gör US Navy känslig för förändringar och som gör att man kan leva upp till dem?

Am.B: Det finns ögonblick då jag tycker att vara flexibel är alltför stelbent! Kanske passar mina tidigare kommentarer om karaktär och erfarenheter in här?

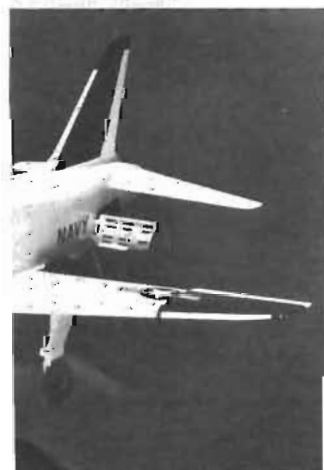
L.C: Om VTXTS-programmet av någon anledning skulle visa sig vara mindre framgångsrikt inom något område, är det då så konstruerat att det snabbt kan ändras?

Am.B: Som användare av VTXTS är vi nu djupt engagerade i att specifikt försäkra oss om att konstruktionen kommer att fylla våra utbildningskrav. Där kommer säkert att vara en del problem i början. Men vi är övertygade om att det mesta löser vi i utvecklingsfasen och det som återstår ska sedan vara lätt åtgärdat. Där finns mycket små risker i VTXTS; flygplan och motor har redan en imponerande bakgrund, flygsimulatorerna kommer inte att innehålla någon oprövad teknologi, den datorstödda undervisningen är en modell som har tillämpats länge. Och själva har vi ju sedan en lång tid tillbaka hållit på med den här verksamheten, att utbilda flygelever.

L.C: Amiral Booth, kommer T-45 Hawk att kunna beväpnas och inkluderas VTXTS-programmet också skjutning?

Am.B: Våra Hawk-maskiner blir utrustade för att fälla små övningsbomber och att skjuta 7 cm raketer. För skjutning mot luftmål utrustas Hawk med ett laserskjutningssystem och målet förses med reflektorer.

K som ersätter Skyhawk



TA-4F Skyhawk. I tjänst sedan 1966.



Flyttade luftbromsar + Ullmonterad landningskrok.



60 ÅR 1924 -84

● ● 1976 firade vi Flygvapnets 50-års-jubileum. – För två år sedan hyllade vi FVRF, Flygvapenföreningarnas riksförbund, som då fyllde 20 år. Samma år blev Flyglottaskolan på Bunge lika gammal. ● Nu har turen kommit att hylla lottorna, som i så många decennier hängivet och självuppsämrande stått vid vår sida. Lottarörelsen fyller hela 60 år. SLK, Riksförbundet Sveriges Lottakörer, är alltså två år äldre än självasse Flygvapnet! ● ● ●

Det var den 10 september 1924 som nio kvinnor i Stockholm, med Tyra Wadner i spetsen, inbjöd "fruar, kvinnliga anförvanter och bekanta" till en sammankomst i Stockholms Landstormsförbunds lokaler på Skeppsbron 26 "för bildandet av en förening med uppgift att ekonomiskt och på annat sätt understödja den frivilliga landstormsrörelsen i Stockholm." – Idén hade de fått från den finska "Lotta Svärd-organisationen", bildad 1921.

"Vårt mål är att bli landstormen till ekonomiskt stöd och bistånd, att understödja Stockholms Landstormsförbunds verksamhet genom att förmedels av skänkta arbeten, anordnande av samkväm, fester m m anskaffa penningmedel, vid kurser och övningar handha förplägnaden, bidra till stärkande av samhörighetskänslan och trevnaden inom landstormslörbundet, samt ge-

nom att i övrigt befrämja verksamheten", sade Tyra Wadner då i en pressintervju.

Fram till andra världskrigets utbrott ägnade sig lottorna till största delen åt att stödja landstormens verksamhet. En populär uppgift var att driva marketerörrelser vid landstormens övningar, där vinsten gick tillbaka som stöd åt landstormen. – Själva arbetade lottorna utan ersättning. Det var till och med så, att man själv betalade sin resa till tjänstgöringsplatsen.

SLK:s ursprungliga förankring i landstormen finner man i lottanemblemet. Det är nämligen landstormens märke – det gula korset på en rund blå botten – i vilket bokstäverna SLK är inskrivna. – Landstormsföreningarnas vapensköld lever för övrigt också kvar i FBU:s vapensköld.

● ● Vid Nazi-tyskarnas in-



Inlåtavgivaren Tyra Wadner (sittande i mitten) flankerad av Maja Schmidt + Dora Hammarskjöld. Bakom fr v: Astrid Rudebeck, Iru Thureson och Märtha af Klercker.

En försvarets ovärderliga länk – då som nu.



marsch i Polen 1939 hade SLK 26.000 medlemmar i 169 lottakörer.

Nu fick våra lottor visa vad de förmådde. Order gavs att sköta bespisningen av passerande trupptåg på olika håll över hela landet. På nyåret 1940 började de finska barntransporterna på allvar. 300-600 barn kom med varje transport. Lottorna tog hand om dem – badade, matade dem och transporterade dem till väntande fosterföräldrar i hela Sverige.

Vi som upplevde 2:a världskrigets beredskapstid minns dem på det sättet. Alltid på plats, beredda att hjälpa och alltid med en vänlig hand och ett varmt leende. Under beredskapsvintrarnas bitande kyla insvepta i de stora varma militärpalsarna. Men leendet fanns där under de röda kinderna. Handen var fortfarande vänlig, fast kanske stel av kölden.

Antalet lottor, som frivilligt ställde upp för Sveriges försvar, ökade kraftigt. Från 26.000 vid krigsutbrottet till 90.000 under 1941.

Försvaret krävde fler och fler lottor. Behoven var stora i signal- och expeditionstjänst. För att inte tala om behovet av luftbevakare. – Vi byggde på kort tid en mängd luftbevakningstorn. Skolungdom på ferie och lottor i tusentals utbildades till luftbevakare. Det var då som uttrycket "tornsvalar" myntades. Ett uttryck med en positiv underton, som fortfarande lever kvar.

Ersättningen till en luftbevakare var med dagens penningvärde rätt blygsam; 1:-/dag (efter 6 veckor 1:50), kost och logi, fria kläder, fria resor och i vissa fall krigsfamiljebidrag.

● Att verksamheten inte avstannade efter kriget framgår av en statistik från 1948. – Det året full-



Radarutbildning för luftbevakning, 1952.

gjordes 3.600.000 utbildnings-timmar och 37.200.000 tjänstgöringstimmar = 4.650.000 arbets-dagar om 8 timmar. Det blir 52 dagar per lotta vid 90.000 medlemmar! Ett i dag ouppnåeligt resultat ... med den konkurrens om fritiden som nu råder.

Den omedelbara reflexionen blir: Hur många tjänstgörings-dagar och utbildningstimmar sammanlagt under hela beredskaps-tiden? Tanken svindlar. Man bör då också göra en jämförelse med vad vi kräver av dagens flyglotta. När hennes utbildning är klar och hon har skrivit A-avtal med Flygvapnet (A-avtal = ständig tjänstgöring vid ofred), har hon en tjänstgöringsskyldighet under en 4-årsperiod om 10 till 16 dagar, beroende på tjänstegrenen.

● ● FLYGLOTTORNA tillkom under 1943. Men det var först i december 1946 som det i Stockholm bildades den första flyglottakåren. Vid den tiden fick flyglottorna också sin mörkblå uni-

form. Tidigare hade man använt Arméns m/39.

Erfarenheterna från beredskaps-tiden av att använda lottor inom luftbevakningen var genomgående mycket goda. Det var därför naturligt, när Flygvapnet 1948 tog över ansvaret för luftbevakningen från Armén, att bygga vidare på den erfarenheten.

Alltsedan dess har tiotusentals svenska kvinnor offrat sin fritid och sin bekvämlighet för att göra en frivillig insats i Flygvapnets krigsorganisation. – Visste Du förresten att ungefär var tionde man i vår krigsorganisation är en kvinna – en lotta!

1983 var ett normalår för lottaverksamheten inom Flygvapnet. Ungefär 3.300 lottor fullgjorde sin avtalsenliga repetitionsutbildning. Vi förlorade 600 lottor men fick i stället 670 nya. Den utbildning som flottiljerna bedriver lokalt hade sammanlagt 440 elever. I den centrala utbildningen vid våra lottaskolor deltog 680 elever.

Nedan: Sjukvårdstjänst. – Därunder: "Tomsvala".



Foto: Rune Rydh

LOTTA-rörelsen jubilerar

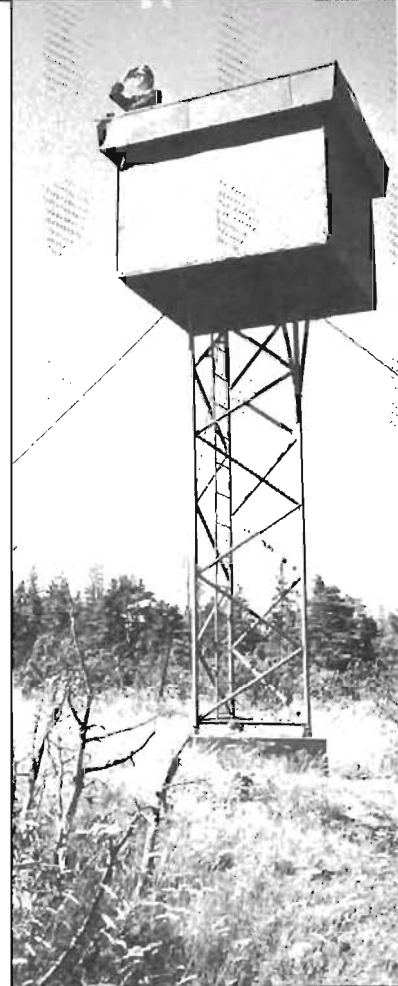
– Den första centrala lottaskolan anordnades förresten vid F16. Året var 1946. Då utbildades armé- och flyglottor tillsammans i nio olika tjänstegrenar.

● ● Vi har under senare år kunnat glädja oss åt ett ökande intresse för frivilligt försvarsarbete. Det vaknande intresset har även kommit SLK till del. 1981 vändes den sedan 18 år nedåtgående trenden och SLK kunde återigen visa en medlemsnettoökning. Vi hoppas alla att den gynnsamma utvecklingen fortsätter.

Flygvapnet var först med att anta kvinnor som yrkesbefäl. Det är knappast någon överdrift att påstå att de goda erfarenheter vi under åren haft genom att använda lottor i ledande befattningar i vår krigsorganisation gjorde detta beslut enkelt.

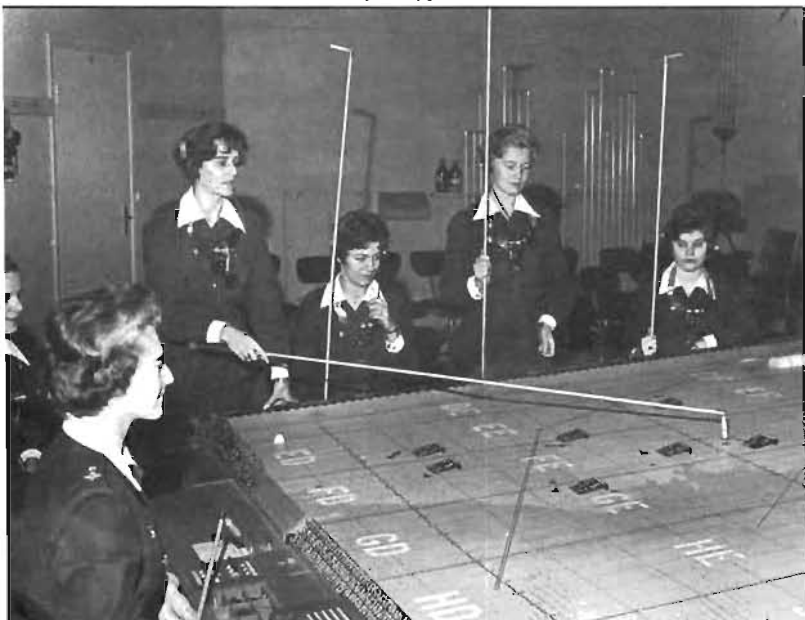
Vi önskar rikslottachefen *Christine Barke* med alla hennes duktiga och hängivna medarbetare inom lottarörelsen ett varmt lycka till och fortsatta framgångar för SLK.

Curt Israelsson, CFSJ/FRV



DEL 1

Lfc-övning vid flyglottaskolan vid F21/Luleå, 1960.



Luftbevakare inför luftdopet, 1953.

(O)klara besked?

Apropå

Trafikflygarhögskolan:

Logik. – När LIN behövde nytt folk hösten -83 tog de dem från Flygvapnet (FV) eller andra bolag. Inte bland dem som hade C/D teori + några hundra timmar civilt. – Varför skulle då trafikflygbolagen vara intresserade av nyutexaminerade TFHS-elever?

Motiven till att inte anta FV:s flygförare till utbildningen tycker jag är underliga:

- 1) En högskola skall ta ut de som har bäst förutsättningar.

2) Flygutbildningen vid TFHS har bara en begränsad likhet med den militära.

3) Den grundläggande flygutbildningen vid TFHS skall syfta till ett trafikflygcertifikat!

Den jämförelsen som visar att bara en mindre del skiljer GFU mot att erhålla B+I med C/D teo-

ri, skulle jag vilja ha närmare preciserad. Att det skulle vara frågan om en dubbel utbildning är inte sant, utom de första flygsäkerhetsmässiga övningarna.

Att regeringen gått på CFV:s linje (vid behandlingen av besvären på CFV:s beslut om antagning till TFHS) kanske inte är så

konstigt. Kanske CFV är remissinstans? Motiven verkar vara desamma.

Citat: "Ett öppnande av TFHS för FV-förare skulle därför öppna en rekryteringsväg till flygbolagen, som skulle kunna göra förarsituationen för FV värre än före riksdagsbeslutet om TFHS. Det faller på sin egen orimlighet".

I stycket ovanför heter det "Var och en skall ha full frihet att söka arbetsuppgifter inom de områden han eller hon finner för gott".

Jag tycker dessa båda citat skall jämföras med de tre argumenten som jag räknade upp betr TFHS klara besked.

Jag ser med tillförsikt fram emot de åtgärder som omnämns i samma artikel. Jag hoppas vi tillsammans ska bemästra de problem som omnämns, innan tiden går ifrån oss. ■

Bengt Nilsson

Flygstaben svarar

Bengt Nilsson tror inte att flygbolagen är intresserade av TFHS-eleverna. SAS och LIN har dock varit med och utformat utbildningen så att den passar deras behov. De tar även ut eleverna tillsammans med FV. Sannolikheten för att de efter utbildningen även anställer eleverna är stor.

Bengt Nilsson har fel när han hävdar, att det bara är de första flygsäkerhetsmässiga övningarna som är en dubbelutbildning och att resten således skulle vara helt artskild från vår GFU.

Den frågan har noggrant granskats inför regeringens ställningstagande till överklagandena från FV-förarna.

● ● Huvuddelen av flygutbildningen, **A-skedet**, är en grundläggande flygutbildning för elever utan tidigare flygerfarenhet – i varje fall en mer omfattande sådan. Den sammanfaller till stora delar med vår GFU men är mer inriktad mot navigering. **B-skedet** är mer direkt inriktat mot trafikflygarutbildning. Båda skedena är integrerade i fråga om teori m m. Man kan inte, i varje fall inte tills vidare, ansluta direkt på B-skedet.

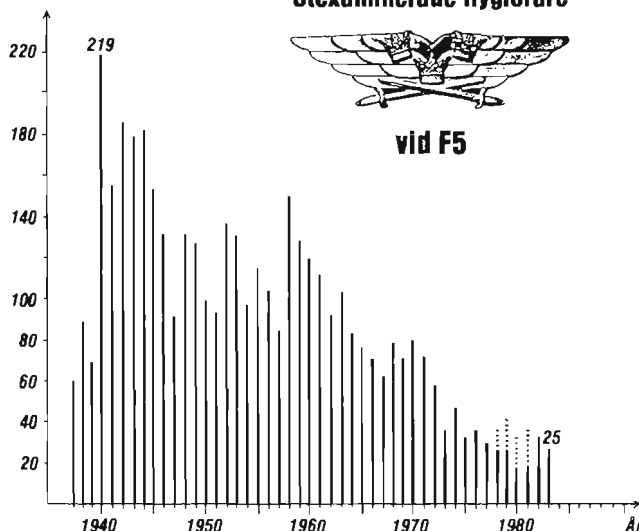
Utbildningen i teknik och ledarskap är i huvudsak densamma som under GFU. Stora delar av engelska, meteorologi, navigation, data m m är också densamma.

Motiven för CFV:s ställningstagande till THFS kanske lättare förstås om man granskar bilden här invid. Med en produktion av 100-200 förare per år och en utbildningstid till krigsplacering på två år gick det hyggligt att förse flygbolagen med piloter ur Flygvapnet (FV). ● ● När beslutet om TFHS fattades var SAS/LIN/Swed Air:s anmälda eller bedömda behov ca 35 piloter per år under slutet av 80-talet. ● ● Dessa siffror bör ställas i relation till FV:s utexaminering av 20-25 förare per år fortsättningsvis.

Utexaminerade flygförare



vid F5



● ● Det har bedömts att kompletteringsbehovet för en FV-förare för att nå samma nivå som en TFHS-elev är ca 20 flygtimmar; alternativt tio flygtimmar 2-motorflygplan och tio simulator-timmar. Tid för att komplettera flygtid och teori är ca tre månader vid en relativt koncentrerad och målinriktad utbildning för en förare som genomfört GFSU. Något längre för en GTU- eller TIS-elev.

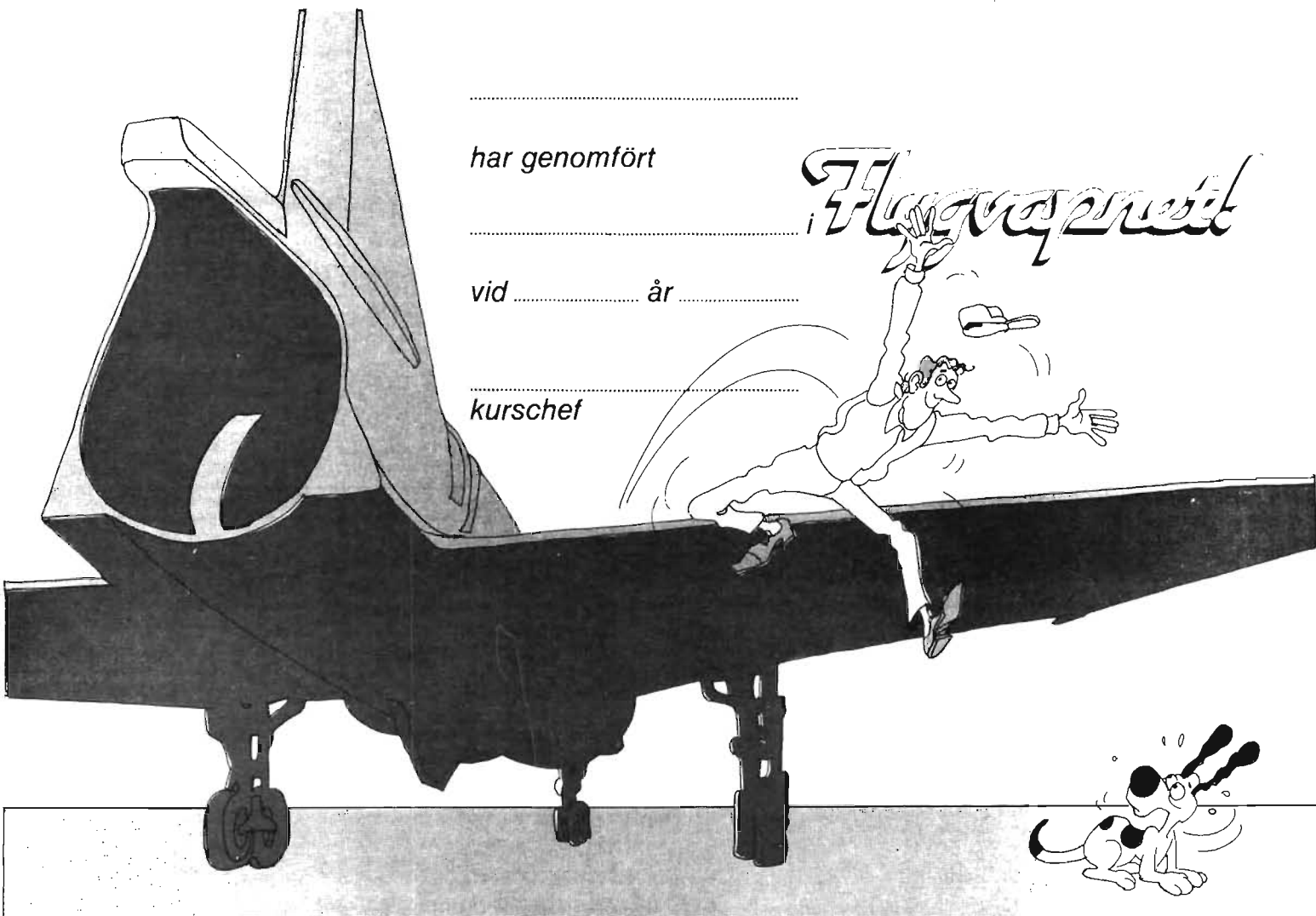
Detta bör jämföras med TFHS ca 18 utbildningsmånader.

Kostnaderna för en kompletteringsutbildning enligt beskrivningen ovan vid civila flygskolor underskrider avsevärt den skuld i form av studielån en TFHS-elev normalt kommer att ha efter utbildningen.

● ● Våra FV-förare är alljämt konkurrenskraftiga alternativ för flygbolagen, särskilt om de själva skaffat sig kompletterande utbildning. Det är därför vi fortsätter att arbeta för att förbättra våra flygförarens konkurrenssituation.

Bengt Nilssons inlägg uttrycker en besvikelse som vi har förståelse för. Samtidigt är Du, glädjande nog, optimistisk i Din avslutning. Du är välkommen till Flygstaben för mer detaljinformation och för att hjälpa oss i vårt svåra jobb med problemen inom flygfacket. ■

J-H Torselius, C FS/Sek 3



.....
har genomfört

.....
vid år

.....
kurschef

Paketlösning med diplom för våra vpl-tekniker

Flygvapnets värnpliktigas första mer ingående kontakt med flyg och flygplan sker vid flottiljernas tekniska skolor. De som står för denna kontakt är instruktörer och lärare. Det är dessa som ansvarar för att våra vpl (för det mesta med skiftande bakgrund) utbildas till kunniga och ansvarskännande flygplan-/vapenmekaniker.

Hur når då läraren bäst sitt mål? – Han kan bli plocka bilder ur de hyllmeter av rikt illustrerade beskrivningar och föreskrifter som står till hans förfogande. Men dessa är oftast alltför avancerade och komplexa för att passa in i utbildningen. De måste bearbetas. En sådan bearbetning skulle ta massvis av tid vid varje förband. – Det var inte rationellt och kostnadseffektivt.

Detta problem var en av många läromedelstrågor som låg bakom det utbildningspaket som en referensgrupp ur de tekniska skolorna vid F13, F17 och F21/SeÖN har enats om för alla JA 37-förband. Läromedelspaketet består av:

A) En bildpärm som innehåller ett stort antal teckningar av mekaniska detaljer, funktionsförlopp

och blockschemata över olika system. Teckningarna utgör en bildbank från vilken läraren kan hämta underlag till stordiabilder som han färglägger efter eget val.

B) Stordiabilder kompletterar bildpärmen. Originalen till dessa är i färg och mer detaljrika och produceras centralt.

C) Planscher i storformat över sådana system som bör ses ofta

eller repeteras samt SAAB-Scania's färgplansch "The Viggen fighter" till alla vpl.

D) Videoprogram som visar jaktvapenalternativen för JA 37. Laddning av automatkanonen och klargöring med robotarna 24J "Sidewinder" och 75 "Sky-Flash" samt ett program om handhavande av BRAGG (= beredskapsaggregat). Programmet började sändas ut till aktuella flottiljer under andra kvartalet.

E) Systembeskrivning JA 37 är ett häfte med lättillgänglig översikt över JaktViggen, dess uppbyggnad och system. Häftets 36 sidor följer lektionsplanen med avsikten att de vpl ska få en samlad (koncentrerad men lätt-smält) information som minnesstöd.

F) Diplom. En uppmuntran till de vpl efter allt inlärningsstöd. Ett bevis på väl genomförd utbildning.

Syftet har varit att ta ett nytt och ett samlat grepp på produktionen av läromedel för alla JA 37-förbanden. Och så blev det. Med utmärkt hjälp av Sture Mattsson på SAAB-Scania's kundutbildning, referensgruppen ur F13, F17 och F21/SeÖN. ■

FS Utb/Pol

Grodmanklädd ytbärgare (vpt) liras ned för att hjälpa en nödställd till säkerhet.



SUBVENIMUS

Vi kommer till undsättning

Det var den 22 mars som larmet gick till F17:s räddningshelikopter på Visby att sju fiskare från Färöarna skadats av senapsgas. De hade fått upp en läckande senapsgasbomb (från VK 2:s sista dagar). I två omgångar togs de skadade till Visby lasarett. ● Någon direkt beredskap för dylika räddningsuppdrag hade inte hkp-besättningen. Därför blev räddningarna extra besvärliga. Speciellt omgång två. De sista fyra fiskarna var då helt oförmögna att själva reda sig. De kunde inte se. Med hjälp av den medförda Visby-lakaren kunde dock den värnpliktige ytbärgningsmannen få upp alla i vinschen och helikoptern. Utan att själva få på sig den livsfarliga gasen. – Det visade sig senare att läkaren/dr Fridblom fått en brännskada på ena handleden. Även inne i helikoptern fann man mindre rester av senapsgas. Den blev därför sanerad av experter från P18. ● De sju färöiska fiskarnas hälsotillstånd blev dock sämre och därför beslöts att snabbtransportera dem till Rikshospitalet i Köpenhamn för expertvård. Denna transport ombesörjdes av ett av Flygvapnets åtta transportflygplan TP 84 (= C-130H Hercules). Det var första gången som F7-besättningen på fullt allvar fick visa upp Hercules som ambulansflygplan. Erfarenheterna från de senaste årens krigsmaktsövningar kom därvid väl till pass. ■

J. Ch

FLYGVAPNET till ALLMÄN tjänst



Foto:

Riskfylld F17-räddning av senapsgasskadade fiskare



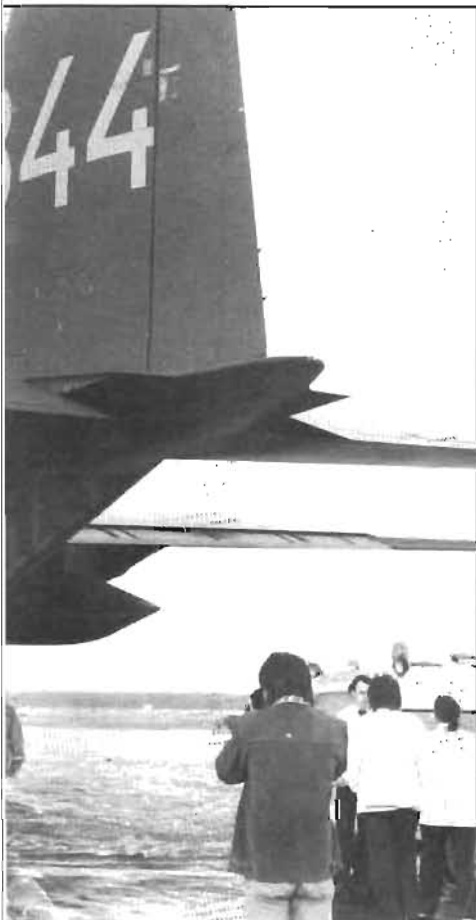
4/5 av F17:s hkp-besättning som med risk för egen säkerhet räddade de sju gassmittlade. – BRA GJÖRT!



APNET II HETENS nst



F15:s & F17:s hkp-besättningar + Rune Hedgren & Rune Rydh.



Den 27 november i fjol befann sig tre fiskare från Härnösand utanför helsingekusten i sin nyinköpta 12 m fiskekutter. Sjön var grov och besvärlig. Det var kallt och man sökte natthamn. Men oluren var framme. En bränsleläcka uppstod som tömde tankarna med motorstopp som resultat. Genast försökte man via radio och nödsändare påkalla assistans. Men ingen tycktes uppfatta signalerna.

Jo, en. Långt ovanför deras huvuden. En satellit, minsann. Den vidarebefordrade nödsituationen, som uppfattades i Toulouse/Frankrike. Därifrån gick SOS-meddelandet vidare till CEFYL (centrala flygräddningen) på Arlanda. Och till slut upp till Söderhamn och F15:s räddningshelikopter. Först på morgonen därpå lokaliserades haveristerna. De hade då drivit hårt upp på grund och fått tillbringa natten med slagsida.

Själva räddningen gick sedan enligt rutin och de huttrande fiskarna togs snabbt till F15 för uppvärmning och dito laddning.

När allt klaffar då det går snett är Flygvapnets räddningshelikopter oundgängliga. Det har visat sig hundratals gånger. En investering värd människoliv! ■

J Ch



Fiskekuttern på grund i Söderhamns skärgård



Förlista på ett skär Satellit larmade F15 via Frankrike



Till vänster de tre räddade fiskehaveristerna och till höger därom den alerta hkp-besättningen på F15:s räddningshelikopter. - BRA GJORT!

Alla känner säkerligen till att Sverige har ett totalt försvar. Det uppdelas i civilt, militärt, ekonomiskt, psykologiskt och övrigt totalförsvar. Vad som kanske är mindre känt är att överbefälhavaren (ÖB), som är högsta myndighet för det militära försvaret, leder och samordnar signalskyddstjänsten inom HELA totalförsvaret.

Totalförsvarets signalskyddsavdelning (TSA) är ÖB:s stabsorgan i signalskyddsärenden. Avdelningen är organisatoriskt placerad under chefen för opera-

tionssektion 3 i försvarsstaben, där för övrigt sambandsavdelning och stabstjänstavdelning återfinns. TSA är uppdelad i ett antal detaljer enligt bild 1:

Detalj	Arbetsuppgifter i stort, bl a:
► Planering	Programplaner, signalskyddsutrustning, inspektioner.
► Textskydd	Text- och dataskydd, målsättningar, kryptoanalyser.
► Trafikskydd	Trafikskydd, anropssignalsystem, telehot mot samband.
► Signalkontroll	Signalkontroll, vissa signalskyddsstudier.
► Produktion	Produktion och distribution av signalskyddsnycklar.

VAD ÄR SIGNALSKYDD?

Signalskydd syftar till att minska verkan av telekrigföring mot vår signalering och omfattar textskydd, trafikskydd och signalkontroll.

Textskydd syftar till att hindra eller försvåra för obehörig att tyda innehållet i ett meddelandes text under den tid detta behöver döljas. Textskydd åstadkoms genom att klartexten helt eller delvis döljs med hjälp av kryptosystem, täcksystem eller omskrivning.

Trafikskydd syftar till att hindra eller försvåra för obehörig att upptäcka, avlyssna eller pejla signalering, att analysera signaltrafik (utom ett meddelandes text) och att minska verkan av störsändning och falsk signalering. – Trafikskydd omfattar skydd mot signalspaning, störsändning och falsk signalering.

Signalkontroll syftar främst till att försvåra för främmande signalspaning att få ut något av värde ur vår signalering, att klarlägga vilka underrättelser signaleringen kan ha gett och att ge underlag för bedömning av våra sambandsbestämmelsers effektivitet.

Sovjetiskt signalspaningsflygplan typ An-12 Cub-B.



Foto: Flygvapnet

Signalskyddsutbildning. – I ÖB:s ansvar för totalförsvarets signalskydd ligger även att leda och samordna totalförsvarets signalskyddsutbildning. Inom ramen för ÖB:s direktiv och anvisningar leder:

- Chefen för Armén (CA) den centrala signalskyddsutbildningen inom totalförsvaret. Praktiskt så sköts denna utbildning av totalförsvarets signalskyddsskola (TSS), en enhet inom Arméns stabs- och sambandsskola (StabSbS) i Enköping.
- Försvarsgrenchef den regionala och lokala signalskyddsutbildningen inom egen försvarsgren. Armén har regional utbildning vid S1, S2 och S3; Flygvapnet vid F14 och Marinen vid Berga örlogsskolor.
- Övriga centrala myndigheter inom försvarsmakten och totalförsvarets civila sektor samt civilbefälhavare och länsstyrelse den lokala signalskyddsutbildningen inom eget ansvarsområde.



Text och foto:

Avlyssnare utmed



Västtyskt signalspaningsfartyg typ A53.

Foto: Flygvapnet

Amerikanskt signalspaningsflygplan typ Boeing RC-135.

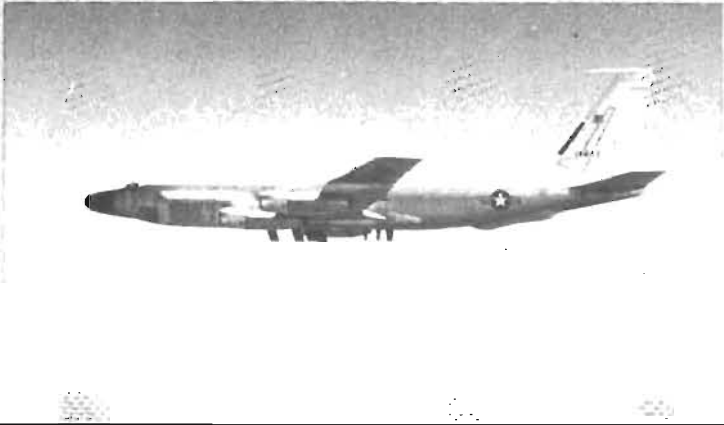


Foto: Flygvapnet

Signalkontroll av radiolänk-förbindelser.



Vilka skall utbildas? – Ett grundläggande krav är att all personal som handlägger signal-skyddsärenden, eller som betjä-nar eller på annat sätt handhar sambandsmedel skall ha erforderlig kunskap om signalskydd. Denna personal kan delas in i tre kategorier:

- 1) De som leder och övervakar signalskyddstjänsten eller som tjänstgör i signalskydds-befattning – sambandschefer, signalskyddsledare, kryptoc-hefer.
- 2) De som utnyttjar eller hand-har sambandsmedel – chefer, stabsmedlemmar, signalister, biträden.
- 3) Övrig personal.

Större delen av den första ka-tegorien och en del av den andra utbildas centralt, övriga utbildas regionalt och lokalt.

Viktigt är att komma ihåg att vid *all utbildning på alla nivåer* är det nödvändigt att påvisa *teleho-tet mot samband* och hur vi skall skydda oss mot detta. ÖB har för

Claes-Göran Lundberg

Sveriges kuster

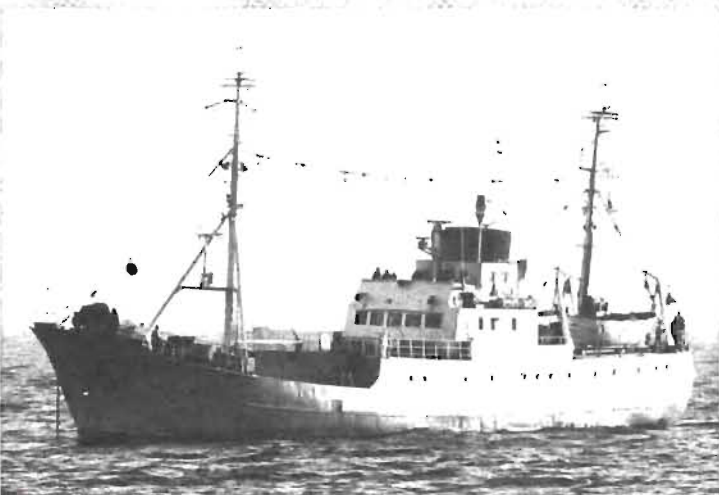


Foto: Försvarsmakten

Sovjetiskt signalspaningsfartyg typ Okean Mod.

Utbildning:

SIGNAL SKYDD

övrigt anmanat alla chefer med ansvar för sambandsutbildning att ägna stor uppmärksamhet åt just telehotet.

Uppföljning. – All utbildning måste underhållas. Grundsynen måste vara att signalskydd är en naturlig del i den dagliga verk-samheten. Signalskyddet, precis som all annan verksamhet, måste *ständig* övas i fred för att fun-gera i krig.

Med uppföljning menas också signalkontroll. Genom signal-kontroll får chefen veta om sig-nalskyddet fungerar som det ska, eller om han måste bättra på det inom sitt förband genom komp-letterande utbildning.

Ytterligare en form av uppfölj-ning är av mer formell karaktär – att med jämna mellanrum repe-

tera den utbildning personalen fått.

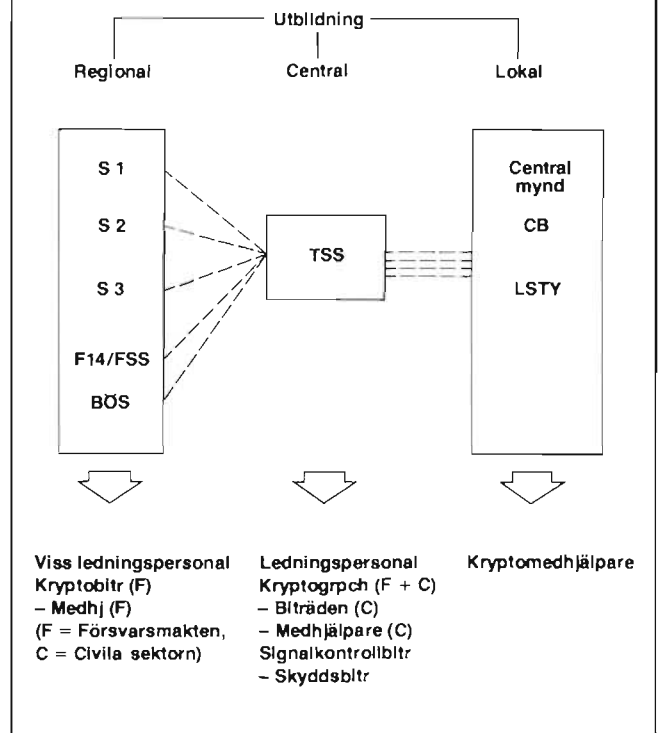
Information. – Inom TSA stude-rar vi svensk och utländsk littera-tur och fackpress. Vi producerar upplysningsmaterial i form av fol-ders, affischer, informationsblad m m. Vi översätter utländska ar-tiklar och vi skriver artiklar själva.

Vi hjälper till att ta fram under-lag för både utbildning och upp-följning. Du är välkommen att ringa eller skriva till oss, så ska vi göra vårt bästa för att hjälpa dig.

Adressen är:

Fst/TSA, Box 80001, 104 50, Stockholm. Telefon 08-788 75 00 eller Fst/TSA, Box 302, 161 26 Bromma. Telefon 08-739 49 00. ■

ÖB leder och samordnar



Rekordens år! Så enkelt kan man sammanfatta Flygvapenföreningarnas Riksförbunds (FVRF) verksamhetsår 1982/83, som gav 699 nya medlemmar (då totalt = 9.840) och 13.723 fler utbildningstimmar till sammanlagt 167.473. Men redan vid årsskiftet 83/84 hade medlemsantalet passerat 10.000-strecket. – Försvarsintresset och -viljan ökar över hela landet. Något som inte bara tacksamt skall noteras utan även bör tas hänsyn till.

för att följa upp stormakternas agerande i Östersjön, sade han.

Inte minst i det sammanhanget blir JAS 39 Gripen ett efterlängtat tillskott:

– Ett flygplan som i jämförelse med Viggen blir hälften så stort, väger halva vikten, kan byggas till nästan halva Viggens kostnad, skräddarsys för vårt basystem och som till 70 proc byggas av svensk industri!

– JAS 39 Gripen tar endast nio procent av de totala försvarsanslagen fram till år 2000. Så allt tal om att den blir en "gökunge" kan lämnas därhän, fastslog generalmajor Båge.



Nils Christiansson (Malmen FVf) mottager FVRF:s förtjänstmedalj i guld av riksförbundets ordförande Olle Karleby.

FRIVILLIG FRAMÅTANDA

Plussiffror på både medlems- och utbildningssidan är ett bra kvitto på den starka och stigande försvarsviljan inom Flygvapnets frivilligkår och det var i en mycket optimistisk anda som FVRF höll årsstämma i Täby.

Norrköpings flygvapenförening redovisar en 45-procentig medlemsökning, till 416. Stockholms FVf fick 86 nya, Älvsborgs FVf 80 och Skånes FVf 76. Störst är Göta med 951 medlemmar (trots att Göteborg inte på många år haft någon flygflottilj!) och Skåne med 860.

Tyvärr finns också fem föreningar, som tappat medlemmar. Bland dem Norrbottens och Västerbottens flygvapenföreningar. Håller norrlänningarnas starka intresse för frivilliga försvaret på att mattas, eller ...?

● I årets utbildning deltog 1.345 värnpliktiga och 1.160 ungdomar.

– Det är viktigt att vi i framtiden satsar på en målinriktad utbild-

ning för att fylla de konkreta behov som finns, sade förbundsstyrelsens ordförande *Sven Kamsén* i sin kommentar till verksamhetsberättelsen.

– Det negativa i årets verksamhet är att antalet deltagare i den lokala utbildningen minskat. Annars är resultatet glädjande. Och vår starka frivilligverksamhet inger internationell respekt för vårt försvar.

Chefen för Flygstaben, generalmajor *Evert Båge*, påpekade att Flygvapnet i sin nya struktur med Bas 90-systemet har stort behov av värnpliktig personal. Han glädde sig åt att det pressade ekonomiska läget inte har slagit så hårt mot frivilligverksamheten som mot andra delar av försvaret.

Han poängterade att det aldrig sedan andra världskriget har funnits så starka, insatsberedda styrkor i Europa som i dag.

– Sverige ligger "under kulbanan" inklämt mellan öst och väst, och FV har i ökande grad ansvar

● Av åtta inlämnade motioner vann endast en stämmans gillande. Västmanlands FVf ville att FVRF-ungdomar med tre års utbildning bakom sig skulle placeras i Flygvapnet vid mönstringen. Styrelsen fick i uppdrag att påtala detta för Värnpliktsverket. Redan nu finns en överenskommelse mellan CFV och VPV om att hänsyn skall tas till ungdomarnas utbildning. Men efterlevnaden av överenskommelsen varierar.

Ett par andra motioner ledde till beaktanden och rekommendationer av olika slag.

Till ordförande i riksförbundet omvaldes *Olle Karleby*, Stockholm (som innehaft uppdraget sedan FVRF grundades 1962). Det blev omval på nästan samtliga poster, men ett par nya ansikten blir synliga i FVRF-toppen: *Lars-Erik Hogström* (Göteborg) och *Claes Diurhuus-Gundersen* (Marieholm) – personliga suppleanter i riksförbundsstyrelsen – samt *Jan Abrahamsson* (Västerås) och *Sten Rydberg* (Västervik) – ungdomsrepresentant

resp suppleant – i riksförbundsstyrelsen.

Eric Lindeberg (Västra Frölunda) efterträder *Bengt Norrbom* (Gislaved) som ordförande i valberedningen, där *Bertil Ström* (Vellinge) och *Rolf Hernqvist* (Umeå) blir nya ledamöter.

● *Olle Karleby* utdelade FVRF:s förtjänstmedaljer i guld till *Åke Bengtz* (Bolnäs), *Nils Christiansson* (Motala), *Doris* och *Karl-Olov Hedin* (Mattfors), *Sigfrid Heljebbrandt* (Täby), *Rolf Hernqvist* (Umeå) och *Tage Israelsson* (Rosvik) samt i silver till *Torsten Andersson* (Falkenberg), *Reinhold Ehn* (Vänersborg), *Ulf Ekblom* (Västerås), *Per Fredriksson* (Östersund), *Bertil Klerestig* (Linköping), *Gert Mårtensson* (Malmö), *Sune Nordell* (Eskilstuna), *Sven-Erik Persson* (Karlstad), *Leif Törnquist* (Åkersberga), och *Evert Östermark* (Visby).

Stämman gästades av förbundets båda hedersledamöter överste *Hugo Svernow* och major *Folke Ejinsson*. ■

Torsten Andersson

Klippa gå

I februari var det dags för **ARNE NORÉN/F21** att bli avtackad efter ca 14 års oskattbara insatser för frivilligverksamheten inom Norr- & Västerbotten. Det är bl a Noréns förtjänst att man här uppe i norr nu befinner sig på den övre halvan på FVRF:s "rankinglista" betr utb-timmar. Eldsjälen Arne har varit en härlig inspiration. Nu står vi på en stabil plattform. ■

Sven Öhman

Arne avtackas av *Karin Axelsson* (AC FVf). I mitten skymtar *Mandor Näslund*.



Från att tidigare ha uttagits för enbart handräckningstjänst tas H-värnpliktiga fr o m 1984 ut i bevaknings- eller depåttjänst. Detta innebär – förutom arbetsuppgifter inom fredsservicen – att numer skall H-värnpliktiga ges utbildning för att kunna krigsplaceras. Därför kommer flygvapenförbanden under 2:a kvartalet att erhålla bestämmelser och beskrivningar över hur denna utbildning skall genomföras.

I stort innebär det följande:

Skede A

Tre veckor vid soldatskolan som tidigare.

Skede AB

Under sju veckor varvas allmänmilitär utbildning med speciell utbildning i bevakningstjänst, som skall leda fram till

Utbildning av H-vpl

krigsplacering som bevakningsman.

Skede P

Här skall den H-värnpliktiga delta i den organiserade AMU-utbildningen som genomförs vid förbandet, plus att han skall delta i övningar vid krigsorganiserade förband. Detta för att ges möjlighet att förstärka och befästa sina kunskaper i bevakningstjänst.

Det här är inget speciellt för FV. Motsvarande utbildning kommer att påbörjas under innevarande utbildningsår även i de andra försvarsgrenarna. – I FV

skall utbildningen påbörjas fr o m inryckningsomgång 843 (inryckning 23 juli).

Det här är bra och det ligger helt i linje med att en vpl skall utbildas mot en bestämd befattning i krigsorganisationen. Men det kan möjligen föra med sig negativa konsekvenser för servicefunktionerna vid våra förband. Det blir självfallet också en ytterligare belastning för U/S-bataljonen. Den tillförs en ny grupp, som skall utbildas i den grundläggande funktionen som bevakningsman.

Det kommer säkert att uppstå frågetecken kring denna utbildning – därför kommer bestämmelserna att utsändas för försöksvis tillämpning. Erfarenheterna kommer genom FS försorg att kontinuerligt följas upp. ■

Per G Wiik, FS/Utbprod

Granskning av "Hermes"

HMS "Hermes" är en ASW-Carrier, dvs ett ubåtsbekämpande hangarfartyg. Normalt medför nio Sea King helikoptrar och fem Sea Harrier flygplan. Ett antal som var mer än fördubblat under Falkland-kriget, då fartyget tjänstgjorde som den brittiska flottans flaggskepp. "Hermes" har emellertid bibehållit sin förmåga att verka som bas för en marinsoldatavdelning.

Fartyget, som blev färdigbyggt 1959, är det i drift varande äldsta hangarfartyget i den brittiska flottan. Längden är 225 m, bredden 46 m, djupgående 8 m, deplacementet 28 500 ton och maxfarten 28 knop.

Flygförbanden, inkl teknisk personal, kommenderas till tjänstgöring ombord under viss tid och i varierande antal. Alla tillhör marinflyget (Fleet Arm) utom ett par flygare från RAF, som utbytestjänstgör med Navy.

Ansvaret för all flygledning, för rörelser på flygdäck m m har flygavdelningen. Så t ex sker start så, att man fastställer en lämplig startposition varifrån 150 m startsträcka tas ut. Fartvind, motvind, denna startsträcka samt effekten av den förligt belägna s k hoppbacken med 12° lutning ger väsentligt större nytolast än den spektakulära men sällan använda förmågan till vertikalstart. Vid landning är hovringstiden över däck begränsad till några sekunder, pga jetstrålarnas kraftiga värme. Under mörkerlandning bemannas en i tornet belägen riktbar strålkasta-

re av en förare. Med denna ger han inflygande information om lämplig inflygningsbana. Hänsyn måste härvid tas till fartygets rörelser i sjön.

Väderavdelningen ligger ganska högt upp och på styrbordsidan av överbyggnaden. Utrymmena är av naturliga skäl begränsade men väl tillvaratagna. På en yta av ca 12 kvm inryms en meteorolog, två till tre meteorologassistenter samt all utrustning, dvs även sambandsmedel för mottagning av vädermeddelanden på fjärrskrift och telefax.

Förutom på en väderavdelning sedvanlig utrustning märktes: vattentermometer; sidoradar-skärm (till fartygets huvudradar), för studium av nederbörd och för avståndsbestämning till siktmärken; STD-sond (salthalt, temperatur, djup) kopplat till en dator med vars hjälp man kan bestämma för ubåtsjakt väsentliga egenskaper hos den omgivande vattenmassan.

Verksamheten vid väderavdelningen går vid dygnet-runt-tjänst i tvåskift. Förutom underlag såsom centralt utfärdade prognoser, satellitbilder, telefaxkartor m m tas väderobservationer emot för manuell inritning och analys.

De fredsmässiga väderbegränsningarna för flygning är sikt 1,6 km, molnbas 150 m. Men då fartyget befinner sig i närheten av landflygbaser, som kan användas som alternativ, kan man flyga i sämre väder. Eftersom man normalt inte har tillgång till



Med gatt renommé från strid: "Sea Harrier".

alternativa flygbaser, är den egna prognosen mestadels avgörande för om flygning skall genomföras. Vädergenomgång sker pga korta avstånd inom fartyget. Fördelen blir bättre personlig kontakt. Alltså inte med ITV utan i ordersal.

Professor Parkinson må ha rätt i att samtidigt som antalet

stora fartyg i den brittiska flottan minskat så har antalet amiraler ökat. Likväl kvarstår dock det intrycket från vårt studiebesök ombord HMS "Hermes", att sjö-tjänstens hårda krav klaras i små utrymmen och av en förhållandevis liten men effektiv besättning.

Å. Jönsson/M. Nordlund

HMS "Hermes" – först Falkland, se'n Göteborg ...



Ila till flygmässan i Hannover

Den internationella flygutställning i Hannover/V-Tyskland äger rum den 20–27 maj. ILA'84 kommer utställningsgruppen commuterflyg samt helikoptrar att vara särskilt framträdande. Flygmässan organiseras på så sätt att mässan vissa dagar är öppen för allmänheten och vissa dagar endast för affärsmän, så att mässklimatet kan bli något lugnare.

Från Sverige deltar Volvo Flygmotor, SAAB-Scania och Nyge Aero. Nyge Aero kommer att visa det nya VLA-planet såväl

på inom- som utomhusområdet samt under provflygningar. SAAB-Scania flygdivision informerar om sina utvecklingar + nykomlingen SAAB-Fairchild SF. 340 och Volvo Flygmotor visar en del av sina produkter.

Till årets mässa förväntas 360 utställare och ca 150 000 besökare. – Konferenser i samband med mässan gäller den europeiska regionala flygtrafiken, allmän flygtrafik och speciella frågeställningar angående helikoptrar.

Red

Under den inledande vinterperioden genomfördes vinterutbildning av ineliggande värnpliktsomgång ur F21/Se ÖN:s radarövningskompani. Utbildningen var ett komplement till den allmänmilitära utbildningen mot bakgrund av det bistra klimat som under halva året återfinns längst upp i vårt land. Övningsterrängen var förlagd i kirunaområdet.

Fordonsutbildning (med bl a



Träning för varmt mottagande i kall miljö

halkkörning med tunga terrängfordon) samt försvars- och anfallsutbildning i olika former utgjorde tyngdpunkten i utbildningspaketet – men som även innefattade skidtävlingar för att träna mycket ovana "skådåkare" från södra Sverige.

Efter en jobbig och nyttig period av snö och kyla återvände kompaniet till sina egna jaktmarker i Luleå. Med till tänderna rustade försvarsfärdigheter! ■

Fänrik Ulf Lepp

Vad är Kungafonden?

Kungafonden är relativt känd inom det militära försvaret, bland dess chefer och personalvårdspersonal. Men i andra delar av försvaret och inom de fackliga organisationerna förefaller Kungafonden vara alldeles för litet känd.

Vem kan få bidrag? – Kungafonden kan lämna bidrag till människor som tjänstgör inom

totalförsvaret som värnpliktiga, civilförsvarspiktiga eller i annan beordrad eller frivillig tjänst eller som anställda. De eller i vissa fall deras anhöriga kan få ekonomiska bidrag som kan "lindra eller avhjälpa ekonomiska följdverkningar av sjukdom eller skada, som uppkommit vid tjänstgöring inom försvaret, under därmed likartade förhållanden eller eljest i samband med verksamheten vid försvaret" (citat ur stiftelsens stadgar).

Bidrag till invalidfordon. – Bidragen är avsedda som komplettering till ersättningar som är reglerade i författningar och avtal och de används ofta för täckande av bostadskostnader, allmänna levnadsomkostnader, besöksresor och inköp av inventarier och invalidfordon. Men de kan också användas för att bidra till en återgång till arbetslivet eller annan rehabilitering.

För närvarande är ansökningsarna omkring 100 per år och 90 proc av dem beviljas med lägre,

samma eller i vissa fall högre belopp än det sökta.

Vem kan söka? – Nästan vem som helst som har en god kännedom om den sjuke, skadade eller avlidne kan söka bidrag hos fonden. Det kan – förutom den sjuke eller skadade själv – vara nära anhöriga (bl a efterlevande), fackliga organisationer eller frivilligorganisationer eller tjänstemän inom t ex personalvård.

Bidrag beviljas av en delegation inom fondens styrelse efter att behovet prövats. Delegationen sammanträder ett totalt antal gånger varje år.

Hur görs ansökan om bidrag?

– Det bästa är att söka bidrag hos Kungafonden på särskild blankett som skall finnas hos kommunens familjebidragsnämnd och militära förbunds personalvårdsexpeditioner. Men lättast fås blanketten hos *Kungafondens kansli, Karolinen, 651 80 Karlstad*. Till samma adress skall ansökningar skickas. Kansliet svarar också gärna på alla frågor. Ring: 054 - 10 30 00. – Välkommen! ■

När FV griper in blir'e resultat

FRÅGA HÄSTEN!

Efter en sektorövning i Norland inkom klagomål på störande överflygning. Sedvanlig blankett avsändes till den drabbade. Ett saftigt skadestånd var att vänta. – En vecka senare återkom blanketten. Där stod bl a:

Fyra Vigenplan flög över gården på låg höjd. Hästen blev skrämde och skenade. Hon knäckte skacklarna, krossade en spark och dunsade mot bilen. – Då jag senare körde hästen igen hade hon förändrats psykiskt. Från att ha varit trög och lat ... till en **alert och rasker** en. Hoppas det sitter i! Inga ersättningsanspråk för skador aktuella. ■

F18:s kamratförening

Inför avvecklingen 1986 av F18 i Tullinge är det hög tid att *bilda* F18:s kamratförening!

Alla som tjänstgjort, tillhört eller i övrigt haft eller har nära kontakt med Kungl Södertörns flygflottilj eller Flygvapnets Södertörnsskolor (dvs F18) från 1946 till dags dato är välkomna. Det gäller Dig som är yrkesofficer, reservofficer, civil, värnpliktig, frivilligansluten osv.

Anmäl Ditt deltagande snarast genom att sända in namn och adress samt vilken anknytning Du har eller haft till F18 under adress: **F18:s kamratförening, F18, Box 100, 146 00 TULLINGE**. – Ring annars för upplysningar Personalavd vid F18. Tel nr: 08-778 00 20.

Välkommen också till **KAMRAT-dagen** vid F18 torsdagen den 10 maj 1984. Mellan 13-17 sker information om F18 i går, i dag och i morgon. Kl 18.00 blir det årsmöte i kamratföreningen, gemensam middag med fortsatt samvaro under kvällen. Boka dagen! Anmäl Dig per tfn eller skriftligt till 08-778 00 20/Pers-avd.

Väl mött! ■

B. Osth & R. Rasmussen

Trafikflygarhögskolan invigd

Efter många års utredande med stridiga åsikter har så TFHS invigts. Detta skedde den 2 april vid F5/Ljungbyhed. 14 elever har inletts marschen mot civil flygkarrär. Vi önskar dem lycka till. – Den statliga skolans syfte är att hjälpa de civila bolagen med bra rekryteringsunderlag. Och att minska de mycket kostsamma och organisationsmässigt besvärande avgångarna från FV. T ex: Redan i sommar försvinner från FV till Linjeflyg sju förare av bästa märke. Representerades ett utbildningsvärde på ca 10 milj kr. Och senare kommer SAS ... Detta håller inte med dagens låga FV-utb-antal. Det blir tomt i FV-förartleden. (Se sid 14!) ■

Red.



De första 14 TFHS-eleverna poserar tillsammans med skolans "beskyddare".

Foto: Börje Bodén

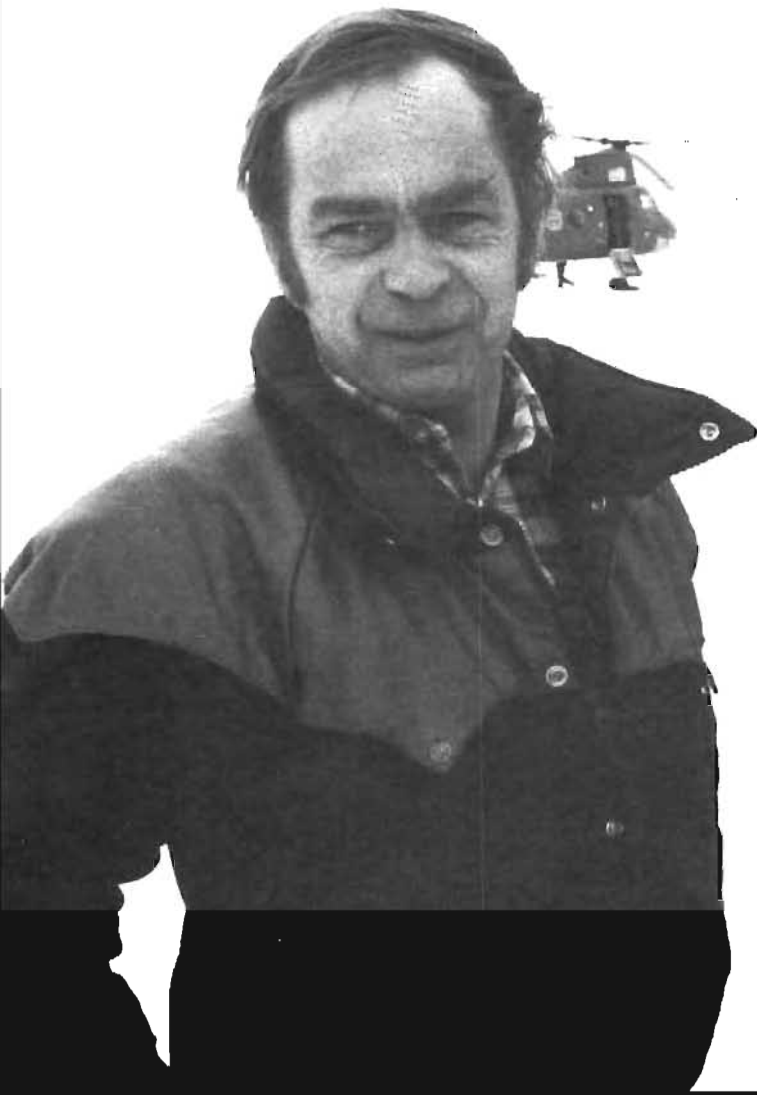


Foto: Claes Jömsklöd

BRA GJORT!

Den 4 april havererade i dåligt väder ett flygplan J 35 Dragen under inflygning till F4 på Storsjöns is. Då F4:s ordinarie räddningshelikopter för tillfället inte fanns tillgänglig kontaktades Jämtlands Aero i Östersund. Helikopterföraren **ERIK WALLO** flög ögonblickligen ut och sökte. Han fann det havererade flygplanet brinnande. Dess huv var stängd. Flygföraren hade alltså inte skjutit sig ut. Wallo landade invid och skyndade till undsättning. Det blåste åt rätt håll, så att rök och lågor föstes bortåt. Lyckligtvis är Wallo väl förtrogen med Dragen-flygplanet. Han har själv varit i FV-tjänst och flugit Draken. Därför kände han till hur man öppnar huven utifrån. Föraren var omtöcknad men kom sig och med hjälp av denne lyckades Wallo få honom ur stolen och planet samt upp i Wallos helikopter. Det var i 'grevens tid'. Branden hade nått fram till cockpit. Wallo flög den skadade till en väntande ambulans på fastlandet. I skrivande stund vet man inte riktigt utgången för föraren. Det synes i alla fall gå i rätt riktning. ● På detta improviserade men högst välmenade sätt vill Flygvapnet inledningsvis framföra sitt stora TACK till Erik Wallo för hans mycket rådgiga och avgörande ingripande för en svårt drabbad FV-kamrat. ■

Red.

Prov med GTU vid F5

"Målet klockan 12, avstånd 10".
"Kontakt!"

Så kan det komma att låta i F5:s övningssektorer framöver. 1983-09-26 startades vid F5 en provverksamhet med förlängd GTU (Grundläggande Taktisk Utbildning). De alltmör komplicerade flygsystemen (JA 37, JAS 39) kräver att FV:s piloter behöver mer "kött på benen" före TIS (Typinflygningssskede) och GFSU (Grundläggande flygslagsutbildning). Dessutom är det penningbesparande, flygtiden på stridsflygplan kan reduceras.

◆ Tidigare var GTU på sex månader, men den har nu på prov förlängts till tolv månader. Sex månader GTU:1 vid F5 (där utbildning i jakt- och spaningstaktik genomförs) samt sex månader GTU:2 vid F16 (där eleverna genomgår utbildning i attacktaktik samt kompletterande utbildning i jakttaktik). Under GTU:2 ingår föl-skjutning med automatkanoner och raketer.

◆ Som exempel på flygövningar under GTU:1 kan nämnas:

Avancerad flygning i grupp, jaktstrid flygplan mot flygplan, jaktstrid rote mot enskilt flygplan, spaningsföretag över land, kustområden och hav.

◆ Parallellt med flygningen pågår utbildning i ledarskap. AMBU (Allmän Militär Befälsutbildning), administration, samband, underhållstjänst och engelska. Den del av officershögskoleutbildningen som tidigare bedrevs under GFSU, koncentrerad läsning vid FOHS (Flygvapnets officershögskola, F14) 5 veckor, har numer övertagits av F5 (GTU:1).

◆ GTU-"divisionen" håller till i tredje divisionens gamla lokaler, Husarlägret. Lokalerna har möblerats och inretts på ett både trivsamt och funktionellt sätt.

◆ Provverksamheten skall pågå i 1 1/2 år med tre omgångar. Här efter skall kursen utvärderas och eventuellt permanentas. (Första

Nya tankar kring flygutbildningen

Prov pågår beträffande förlängd GTU (grundläggande taktisk utbildning). Under försöksperioden, som omfattar tre kurser, genomförs GTU 1 vid F5 och GTU 2 vid F16 (total tid = 12 mån). Avsikten är dels att driva eleverna längre flygutbildningsmässigt och på så sätt spara flygtid på dyrare krigsflygplan, dels att hela det allmänna utbildningsskedet vid FOHS (AU-delen) skall vara genomförd när GTU är klar. Detta senare får till följd att den starkt kritiserade femveckorsperioden vid F14 under GFSU försvinner. Kritiken har främst legat i att flygutbildningen måste bry-

tas under ett känsligt skede. Motivationen för denna markutbildning har därför blivit låg. Det bör observeras att något beslut ännu inte fattats beträffande slutlig kurslängd och plats(er) för GTU framledes.

TIS 37 har hittills varit anpassad för AJ och S. Dels kommer eleverna vid TIS framgent i stor utsträckning att gå vidare till JA, dels är det gott om flygtid i SK 37-flygplanen men mindre marginaler i AJ-systemet. Av dessa anledningar kommer man vid TIS 37 framgent att enbart flyga SK 37. TIS blir också kortare varvid viss tid och därmed vissa övningar förs över till GFSU (grundläggande flygslagsutbildning).

Hittills vunna erfarenheter samt effekten av förlängd GTU medger en förkortning av hela utbildningspaketet TIS/GFSU. Tankar finns också på att i viss utsträckning utnyttja SK 37 under GFSU. Detaljer kring detta är ännu inte utarbetade. ■

kursen består av sex mån ut vid GFU 822, som tog examen 83-09-15.)

◆ "Divisionen" lyder under chefen för 3.div men alla har svart som "divisionståg"; eleverna bär dock svart-gröna halsdukar. ■

Kjell Olsson, F5

Rolf Björkman, CFSU/ibprod

Utnämningar & förordnanden:



Nuvarande sektorflottiljchefen vid F21/SeÖN, Luleå överste 1. gr. **BERT STENFELDT** förordnas fr o m 84-10-01 till chef för sekt 2 vid Flygstaben. Nuvarande C sekt 2 överste 1. **Carl Norberg** avgår då med ålderspension.



Till ny flottiljchef vid F17/Ronneby fr o m 84-10-01 har utnämnts chefen för sekt 1 vid Flygstaben överste **ROLF CLEMENTSON**. Han efterträder då överste **Eric Spångberg**, som avgår med ålderspension.



Tidigare förbandschefen vid F18/Flygvapnets Södertörnsskolor i Tullinge överste **BERNT ÖSTH** har fr o m 84-04-01 utnämnts till överste 1. gr med placering som chef för planeringssektion 3 vid Försvarsstaben.



Till ny flottiljchef för F18/Flygvapnets Södertörnsskolor, Tullinge har fr o m 84-07-01 utnämnts nuvarande flyg- och manntatchén i Bonn överste **STURE ERLANDSSON**. – Under tiden 04-01--06-30 handhas F18:s chefskap av överstelöjtnant **Ted Boheman**.



Nuvarande ställföreträdande sektorflottiljchefen vid F21/SeÖN överste **CARL JOHAN RUNDBERG** utnämnas 84-10-01 till överste 1. gr och förordnas samtidigt till ny sektorflottiljchef.



Som ny chef för sekt 1 vid Flygstaben tillträder 84-10-01 överste **OWE WIKTORIN**. Öv Wiktorin efterträds samtidigt som ställföreträdande sektorflottiljchef vid F4/SeNN, Frösön av nyutnämnde översten **MICHAEL von ROSEN** (i dag avd-ch vid FS).



Till överste i FV har fr o m 84-04-01 utnämnts förre avdelningschefen vid Flygstaben **STIG DELLBORG**. Han tillträdde då som chef för FMV:FSystS, en post som överste **Sven Borgwald** då lämnade för att i stället axla chefskapet för FMV-FSYST.



84-04-01 utnämndes förre avdelningschefen vid Flygstaben överstelöjtnant **BOGÖTE ERIKSSON** till överste i FV samt efterträdde då överstelöjtnant **Nils Rönnberg** som chef för FOHS/Flygvapnets officershögskola. Överste Eriksson tjänstgör tillika som ställföreträdande chef för F14/Flygvapnets Halmstadsskolor.



Avdelningschefen vid Flygstaben överstelöjtnant **KARL-GÖTE WIDÉN** utnämnas 84-10-01 till överste i FV och förordnas samtidigt till ställföreträdande sektorflottiljchef vid F21/SeÖN.



Som ny chef vid Försvarsstabens info-avd har fr o m 84-04-01 tillträtt **HANS DAHLBERG**. Han är civil och efterträder överstelöjtnant **Jan-Åke Berg**, som i stället blivit chef vid Försvarets tolkskola.

FLYGVapenNYTT nr 2/84
utkommer medio juni.

Sedan augusti 1980 har prioriterad flygverksamhet bedrivits med fyra JA 37 Viggen vid F13. Målsättningen var att få information om JA-systemets eventuella tekniska svagheter som underlag för tidiga typförbättringar. Dessutom behövdes bedömningsunderlag för underhållsoptimering. Tanken var att två av flygplanen skulle ha flugit 600 timmar efter två år. Programmet försenades dock ett antal månader under 1981 pga tekniska problem med RM-8B. I slutet av 1982 var erfarenheterna av PRI-verksamheten så goda, att CFV beslutade om en utökad målsättning.

Två av PRI-flygplanen har i PRI-programmet flugit 600 timmar vardera. De återstående två har flugit fram till G-tillsyn vid ca 800 timmar.

En PRI-grupp bestående av elva officerare underställda jaktkompanichefen vid F13 har som förstahandsuppgift haft att sköta flygtidsproduktionen med de fyra PRI-flygplanen. Dessa har sedan starten flugit mer än 4000 pass. Verksamheten har stöttats av serviceingenjörer från Saab-Scania, Volvo Flygmotor och Förenade Fabriksverken.

Varje anmärkning på PRI-flygplanen har noga analyserats och rapporterats. En gång i veckan har materialet sammanställts vid tekniska möten. Veckorapporter har sänts bl a till FMV. Fortlöpande har underhållsplaner och föreskrifter ändrats och kompletterats i takt med vunna erfarenheter.

● ● Materieländringar har tidigt kunnat göras i serietillverkningen av JA 37. Det ovan nämnda flygstoppet 1981 utnyttjades effektivt till modifieringar. Förutom att fläkten i alla RM-8B modifierades, demonterades alla radarstationer. De fick en högre seriestatus. De äldsta stationerna ändrades på mer än 200 punkter. Två av PRI-flygplanen bogserades från F13 till Saab-Scania i Linköping för modifiering.

Vissa smärre svagheter i delar av konstruktionen hos JA 37 har även upptäckts och kunnat åtgärdas i tid. Ett sådant exempel var att ett par kuggjul i flygplanets växellåda tenderade spricka sönder efter ett visst antal flygtimmar. Omkonstruktion, provning, tillverkning och utbyte av aktuella kuggjul blev en affär på flera år. Utan PRI-verksamheten och begränsad tillgång på reservdelar skulle flygplantillgängligheten säkert blivit lidande om några år. Tack vare att problemet redan tidigt blev känt hann åtgärder vidtagas i tid.



Foto: Ake Andersson

Värdefulla PRI-flygningar

● ● Det är inte bara från teknisk synpunkt PRI-verksamheten varit till nytta. Den höga flygtidsproduktionen har varit bra för den taktiska utprovningen av JA 37, som samtidigt bedrivits vid F13. Exempelvis producerade jaktkompaniet ca 3000 flygtimmar med JA 37 budgetåret 1982/83. Det är betydligt mer än vad som normalt produceras av ett stationskompani. Divisionsledning-

arna vid JA 37-divisionerna på F17 och F21 fick även en ordentlig inflygning på det nya jaktssystemet innan det startade typinflygningen på sina hemmaförband.

Tack vare att den producerade flygtiden med PRI-flygplanen helt kunnat utnyttjas till förbandsproduktion, har kostnaderna för PRI-verksamheten blivit relativt små. De omfattar huvudsakligen

kostnader för den extra personal som funnits vid F13.

● Sammanfattningsvis kan sägas att PRI-verksamheten höjt driftsäkerheten hos JA 37-systemet för en jämförelsevis låg kostnad. Dessutom har flygomskolningen underlättats. – Kan inte det här vara något att tänka på för vårt nästa flygplanssystem, JAS 39 Gripen? ■

Jan Wikström

Julefrid i Norden ...

Stämningsskildring från en observationsvardag i Pohang. Svenskarna ingår i FN-styrkan – utan i en av svenska regeringen särskilt utsedd delegation ingående i övervakningskommissionen. Denna består av fyra länders representanter som har till uppgift att övervaka till vapenstillståndet de koreanska stälarna emellan eller leva.

Det är fredag – dagen före julafton 1983 – när den skandinaviska världen samlar sig för att fira jul i frid. Samtidigt samlas man på andra sidan jorden till det 423:e sammanträdet med Military Armistice Commission (MAC) på den 38:e breddgraden i Korea.

Taxi

Utanför förhandlingsbyggnaden med det beryktade gröna bordet står de nordkoreanska och de sydkoreanska/amerikanska soldaterna på var sin sida av mittlinjen. Endast ett par meter skiljer de främsta åt. De noggrant utvalda – de tuffa, vältränade fysiska praktexemplaren – står där med hatfyllda blickar och mäter varandra. På låren dinglar de lågt hölstrade pistolerna och knivarna är lättillgängliga. Det är nödvändigt att representanter från Neutral Nations Supervisory Commission hela tiden cirkulerar bland soldaterna för att intermezzon skall undvikas. Vi är ca

25 "peacekeepers" – polacker, schweizare, svenskar och tjecker.

● **Det nedsättande ordvalet.** – Stämningen vid förhandlingsbordet återspeglas omedelbart bland soldaterna genom de stora halvöppna fönstren och de goda högtalarna, som återger varje ord som yttras. Det är den amerikanske amiralen Warren Kelly och den nordkoreanske generalen Li, Tae Ho som mellan kl 11 och 16 framför beskyllningar och motbeskyllningar. Allt som sägs tolkas på engelska, kinesiska och koreanska. Inga vackra ord



Översten 1. gr. GUNNAR UNELL har utsetts till chef för den svenska övervakningskontingenten i Korea. Han tillträder befattningen 84-10-01 och utnämns samtidigt till generalmajor.



... men på 38:de breddgraden råder:

Det iskal



Nordkoreansk soldat.



Atmosfären vid ett MAC-sammanträde är mitt sagt ytterst kylig. Mikrolinssiadden markerar gränsen mellan Syd- & Nordkorea.

Exempel på bevismaterial efter intermezzo.



Panmunjom ligger på gränsen mellan Nord- och Sydkorea. Där sammanträder två kommissioner – MAC/ stillståndskommissionen "vid behov" (i ex vid diverse anklagelser), samt NNWC/övervakningskommissionen varje vecka. De senare mötena hölls i fredlig atmosfär.

används. Det koreanska språket ger möjlighet till minst tre nyanser. Talar man hövligt till föräldrar och överordnade används ett ordval. Talar man till underordnade ett annat. Här används från nordkoreanernas sida det mest ringaktande som kan uppträffa.

Spänningen ökar, sydkoreanerna reagerar synbart på nordsidans nedsättande ordval. Detta tar sig uttryck i några plötsliga korta utbrott vid förhandlingsbordet från en sydkoreansk general, vars smala ögon efter hand blivit iskalla springor i ett spänt ansikte. En man lämnar demonstrativt rummet en stund.

Rangoon-attentatet och infiltrationsförsöket vid Pusan på Sydkoreas kust den 4 december, då två män togs levande. Att någon tas levande är ovanligt.

Vid mötet visas en videofilm, där pusaninfiltratorerna berättar om sin träning i Nordkorea, sin uppgift och hur de gick till väga vid Pusan. Även den utrustning som använts där och vid tidigare incidenter visas.

Nordkorea framför att Rangoon-attentatet var iscensatt av Sydkoreas egen president och att Pusan-incidenten är uppdiktad.

● **De många anklagelserna.** – Nordsidan framför flera gånger anklagelser att USA vidtar våldsamma åtgärder för att göra Sydkorea till en framskjuten kärnvapenbas och avser släppa loss ett kärnvapenkrig i Korea.

Sydsidan anklagar Nordkorea för att bedriva terrorist- och våldshandlingar. Som exempel nämns

● Detta är en bild av en vardag, som är fylld av ord. Men trots allt en vardag, som håller starka arméer stilla på var sin sida om den fyra kilometer breda demilitariserade zonen.

Det är inte fred i Korea – endast en 30-årig vapenvila. Det är inte heller det kalla kriget – det är sannerligen **det iskalla kriget.**

Från Panmunjom, Korea Lars Lidberg

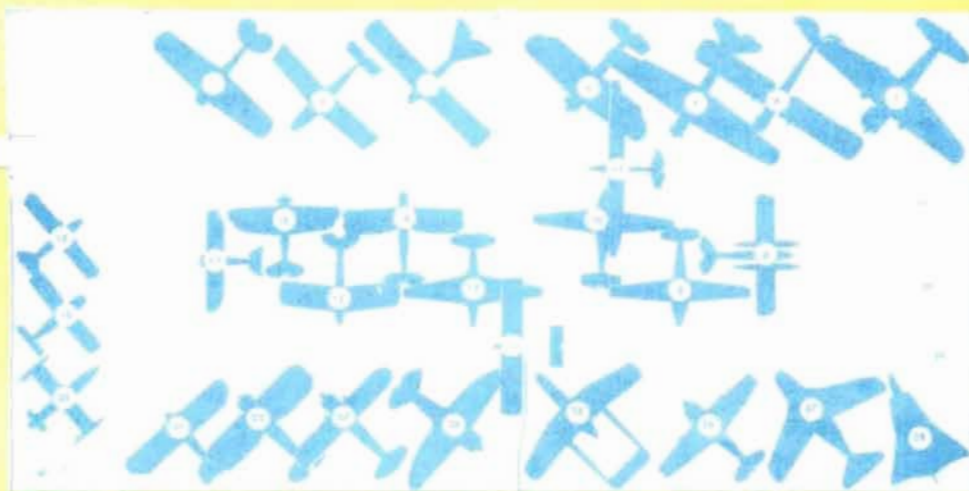
la kriget



Amerikansk MP-soldat.



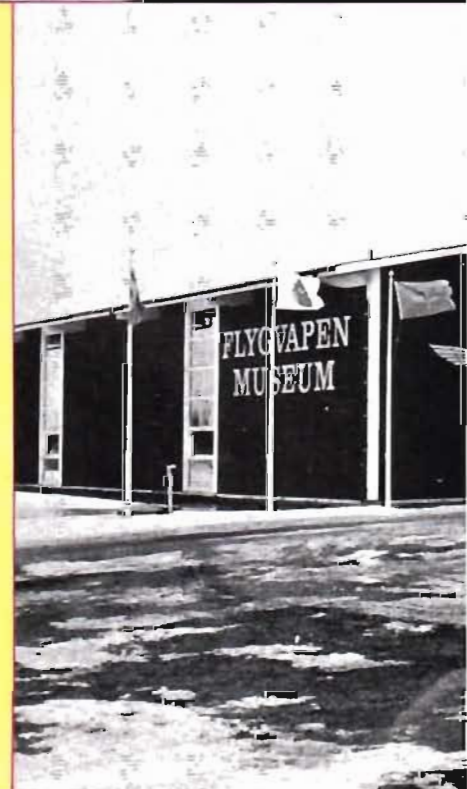
Yonkweonsuks vaktuppgift på marsch till MAC-sammanträde. Inget annat än stillastående för att inte skapa buller.



1. M 1 Nieuport IV G
2. Macchi M 7
3. SK 1, Albatros 120
4. B 4A, Hawker Hart
5. S 68, Fokker CV-E
6. S 14, Fieseler F 1, 155 "Storch"
7. S 17B, SAAB L 10
8. S. K9, DH 60 T "Moth Trainer"
9. TP 91, SAAB 91 A "Salir"
10. SK 25, Ducker 85 1819 Bestmann
11. SE 102, Grumman Stuy

12. G 101, SO-38 Schulgleiter
13. SK 15B, Klemm KL 35
14. SK 12, FW 44J "Stieglitz"
15. SK 11A, DH 92 "Tiger Moth"
16. SK 10, HK 26 "Tigerschwalbe"
17. O 1, "Tommetisa"
18. P 1, Sparmann S1-A
19. "Millitrainer", MFI-9B
20. Ho 01, Hindvik HK 2
21. J 1 Phoenix 123 03
22. J 4, Gloster "Gladislar"

23. J 11, Fiat CR.42
24. J 20, Reggiane 2000 "Falco"
25. A 21, SAAB 21 A-3
26. J 22B, FFVS 22
27. J 22B, SAAB 22 "Tunnan"
28. SAAB 219, "LH-Draken"
29. J 350 förarkabin
30. S 31, Spitfire Mk XIX (delar för restaurering och återoppbyggnad)
31. B 100, SAAB 100 (restaurerade delar för återoppbyggnad av en B 10.)





VÄLKOMMEN

till

FLYGVAPENMUSEUM

Malmen/Linköping

Den 8 mars 1984. Ett historiskt datum för en historisk plats. Mången påfrestande lång dags färd har äntligen kommit till ett prydligt slut. Om dock bara till en tredjedel. Än så länge. Men ett flygvapenmuseum! Allt vara stolt över. "Nu kan den yngsta av våra försvarsgrenar börja vårda sin historia. Och det är ingen tvekan om att detta museum står på för flyget historisk mark", sa kung Carl Gustaf när han invigde Flygvapenmuseum Malmen.

Det var med stor glädje som de till invigningen ca 200 inbjudna promenerade in i den nu färdigställda museisalen – eller som museiintendenten Axel Carlsson hellre föredrar att säga: utställningsförrådet. Hallen mäter 36x37 m och är mycket ljus och luftig. Just nu finns inomhus 28 flygplanrariteter, medan flertalet av museets i dag totalt 86 får bida sin tid i konserverat skick utomhus med allt vad det innebär av tärande väderlekstyper. Etapp 2 känns synnerligen angelägen. Stora historiska och kulturella värden står på spel.

Flygplansarrangemangen i Del 1 har gjorts mycket smakfullt,



HNK Carl Gustaf invigningsstalar.

överskådligt och pedagogiskt. Förutom flygplanen i sig har man kompletterat bilden med några dockor i tidstypisk klädsel och i full aktion. På så sätt har man lyckats åskådliggöra även en del av kringutrustningen. Till det digra pluskontot räknas också att man låtit öppna en del apparat- och inspektionssluckor på några flygplan. Sådant ökar nyfikenheten och därmed intresset. Och från balkongen/entresolplanet med dess mindre separatvisningar får man en magnifik översiktsvy av "Flygvapnet anno dazumal".

Sammanfattningsvis kan med förtjusning konstateras, att vårt FV-museum på Malmen (gamla F3/Tredje Flygkåren) med bravur kan mäta sig med betydligt namnkunnigare museer världen över. Tag din familj med dig och gör ett besök! Du blir i sanning inte besviken. Och inträdet är gratis! (Bara det är ju otroligt.)

Dagens FV-museum hade dock inte blivit till om inte förre F3-chefen överste HUGO BECKHAMMAR under åren 1941–51 "i smyg" börjat samla och förvara "gammalt skrot". Elva gamla flygplan stoppades undan i en lägerhydda. Drygt 15 år senare hjälpte kommunen till att uppföra en för ändamålet bättre förrådsbyggnad i Ryd utanför Linköping. Först ett stycke in på 70-talet började statsmakerna intressera sig så smått för denna "guldruva". 1976 bildades Statens Försvarshistoriska Museer. Under viss byråkratisk möda

med ekonomin som värsta hämsko värptes så till slut fram en museibyggnad för drygt ett år sedan. Del 2 & 3 går säkert lättare att sätta till världen efter succén med Del 1.

J.Ch

Öppet när?

- ♦ Mån-fredag: 12.00–15.00
- ♦ Söndag: 12.00–15.00
- ♦ Helgdagar enl annons i ortspres- sen (Östergötland).
- ♦ Gruppbesök enl överenskom- melse per tel: 013-29 86 78.
- ♦ Fritt inträde.
- ♦ Avgiftsfri parkering.
- ♦ Buss 551 fr Linköping.
- ♦ Museikatolog, vykort, souvenirer m m finns att köpa.



En prydlig "dock-tekniker" tankan- dex en S 14 Storch. På detta sätt får man även se en del av kringutrust- ningen.



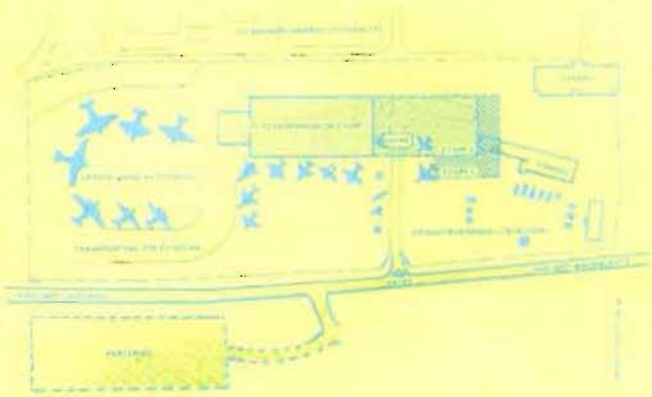
Ovan: CFV igen! Sven-Olof Olsson invigningstalar.

T.h.: HMK Carl Gustaf vid O1 Tummelsta.

De flygplan som måste exponeras utomhus har ingen möst korrosionsskydd. Förstegget TuFF-Kote Dinox har en speciell teknik här för. Här behandlas en tidig JA 37:an.



SITUATIONSPLAN FLYGVAPENMUSEUMET



FlygvapenNytt

Nordens största flygförläggning.
Giv gärna bort en prenumeration.

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



Ansvarig utgivare
Redaktionschef
Redaktör
Prenumeration

EVERT BÅGE
ULF BJÖRKMAN
JAHN CHARLEVILLE
GUNNEL WRÉNIUS

Skicka till "Ansvaret" och betala med kassa eller kort. Endast Ledaren ger uttryck för CFV:s åsikter för redigering och layout/redaktion. ÅTERGÅVNING av text och bilder ska alltid ske i originalformat.

ADRESS:
FlygvapenNytt
Flygstaben Info-avd. Box 80004
191 50 Stockholm

TELEFON:
08-788 75 09
08-788 75 07
08-788 75 181

Flygvapnets

HUVUDFLYGDAG

Ronneby 17 juni, F17 40 år

Välkomna!



Blekinge Flygflottill firar sitt 40-årsjubileum med att genomföra FLYGVAPNETS HUVUDFLYGDAG. Denna föregås den 16 juni av en familjedag för de anställda. ● Programmet blir som vanligt pampigt värre, där allt görs för att presentera Flygvapnets och flottillens verksamhet. Huvudprogrampunkt är naturligtvis den militära flyguppväningen, som innehåller allt som FV i dag kan visa upp. ● I samband med jubileet utges också ett jubileumsbrev. Uppläggen har begränsats till 1500 ex, varför hageda spelutlåner bör vara tidigt ute.

FOTO:
John S. Dahlin
Åke Andersson



Hålltider

- | | |
|-------|---|
| 09.00 | Grinderna öppnas. |
| 11.00 | Civil flyguppväning + fellekärmarhopning. |
| 13.15 | Militär flyguppväning. |
| 18.00 | Grinderna stängs. |



Av gammal fin årgång

TP 79

Ett sista farväl

"Så lyftes vi av Örnens spann
för flykt till molnens dalar ..."



Så har då Flygvapnets sista (av totalt åtta) "grand old lady" avverkat sin sista lufttur över ett fagert, ur vintergreppet uppvaknande Sverige. Den genomfördes 84-04-03 och det handlar om TP 794, alltså trotjänarinnan Douglas DC-3 alias C-47A Dakota. "Hon" skall nu fortsätta sitt strävsamma fraktliv i betydligt varmare regioner, i Zaire. Man får hoppas att 794:an går en angenämare framtid till mötes än systemen 793, som hos samma ägare i det lättantändliga savanngräset med rök och aska tog vägen till evigheten.

Flygvapnets två första TP 79:or inköptes i maj 1949 från ABA. De baserades på F8/Barkarby. Den 13 juni 1952 sköts dock 001:an ned över Östersjön. (Upp-takten till "Catalina-affären".) - 1950, -52, -55 införskaffade FV ytterligare tre

79:or. De fick sin hemvist vid F7/Sätene-näs, där 003 ("Bertil") + 004 ("Trym") tjänade som starttramp för FJS' fall-skärmssoldater. - I juni 1960 utökades

familjen med två 79:or till. 006 till F7 och 007 till F8. - I oktober -74 totalhavererade 005 sedan sidvinden placerat planet vid sidan om banan. Ett år senare ersattes hon dock av 008 i kamouflagemålning, ett reakup från v-tyska Luftwaffe. - Fr o m 1981 var alla sex 79:or stationerade vid F13M/Malmslätt; F8:s två redan från 1974.

FV:s alla 79:or byggdes medio 40-talet, men urmodern DC-3 flög f f g i december -35. Alltså för 49 år sedan.

Ett speciellt kapitel är 79:ans motorer - ett svenskt svartbygge. VK2 tvingade Sverige/Flygmotor att själva göra flygmotorer till B 17, B 18 + J 22; kopior av P&W TwinWasp = STW C3. Dessa placerades efter kriget i 79:orna med utmärkt resultat. ■

Foto: PETER LIANDER