

FLYGVAPEN

nytt

6/86

ÖB Nyårsbudskap, sid 4

FVRF 25 år 1987, sid 8

HKP 10 på väg, sid 10



Neutral vapenövning, sid 14

Foto: Peter Liander



INNEHÅLL

- Sid** 4: ÖB Nyårsbudskap
6: Aktuell debatt, m m
8: Inför FVRF 25 år
10: HKP 10 på gång
12: F7 gästar V-Tyskland
14: Neutral vapenövning
20: "Dubbeless" i närbild
26: Ny FV-marsch-LP
28: Nya TP 84-hangaren
30: FV Halmstadsskolor 25 år

Nr 1/87 utkommer i februari

Nordens största flygmilitära tidskrift
35.000 ex.



Chefredaktör &
ansvarig utgivare:
Redaktionschef:
Redaktör:
Prenumeration:

BENGT LÖNNBOM
GÖSTA EDWARDS
JAHN CHARLEVILLE
GUNNEL WIRÉNIUS

Ljungbergs Tryckeri AB, Klippan 1986-12-03/666

BIDRAG från läsekretsen välkomnas. Redaktionen förbehåller sig rätten att redigera allt material – Endast "Ledaren" ger uttryck för CFV:s åsikter. För signerade artiklar svarar resp författare. för redigering och layout redaktören.

ÅTERGIVANDE av textinnehållet medges – källan önskas tydligt angiven.

ADRESS:
FlygvapenNytt
Flygstaben/Info, Box 80004
104 50 Stockholm

TELEFON
08-788 75 69
el 67
vx: 788 75 00

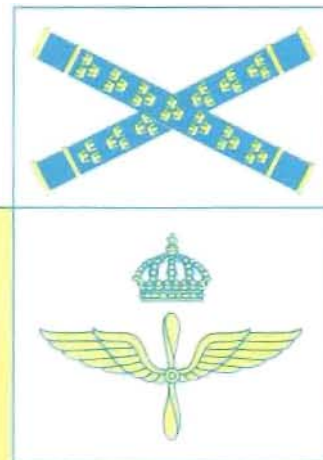
Prenumerationspris 1987 25 kr.
Postgironummer 31 69 97-6
Kassa 103:6 Flygstaben



F6:s & F7:s räddningshelikopter. – HKP 9B-foto: Claes Jörnskiöld & Peter Liander

VÄGEN TILL FÖRNYELSE:

Självprövning föryngring vitalisering



Det senast genomförda verksamhetsåret, 1985/86, har nu av CFV redovisats till regeringen. Det dominerande budskapet är att den brist på personal, som förevarit, haft en klart negativ påverkan på verksamhetsresultatet. Sammantaget bedömer CFV personalsituationen i FV som mycket allvarlig.

Motåtgärder har som bekant satts in. CFV har anmält till ÖB att personalminskningsmålet enligt 'FOP 82' snarast måste omprövas. ÖB har i programplanen 1987-92 stött CFV i denna uppfattning. Vidare har CFV kraftigt ökat rekryteringen och energiskt verkat för att få till stånd åtgärder, som syftar till att främja attraktionskraften i en anställning i FV. I detta senare avseende har strävan att nå en rimlig marknadsanpassning av löner m m haft en framträdande plats. CFV har därvid agerat med utgångspunkt från sitt samlade ansvar för Flygvapnets utveckling och avvägning.

● ● Under innevarande verksamhetsår, 1986-87, har personalsituationen blivit ytterligare en grad sämre, genom att förtidsavgångarna inom vissa yrkesgrupper fortsatt. Samtidigt ökar hoppet om en förändring till det bättre. Statsmakterna är numera medvetna om allvaret i situationen. Samma gäller SAV som, bl a i frågor som gäller lön och övriga anställningsförhållanden, är arbetsgivare för försvarsmaktens anställda personal. Ett antal viktiga förbättringar har kommit till stånd. Flygförmånsavtalet och den förhållandevis starka prioriteringen av den militära sektorn i 1986/87 års centrala löneförhandlingar är de främsta exemplen. Ytterligare åtgärder från statsmakternas sida, t ex vad gäller flyttningsförmåner, torde

vara att vänta. Även CFV och lokala chefer i FV kommer givetvis att fortsätta att inom ramen för sina möjligheter söka förbättra FV:s konkurrenskraft.

Förbättringsåtgärderna kommer förhoppningsvis att hejda eller åtminstone starkt begränsa förtidsavgångarna. Den återuppbyggnad som nu inlett kommer emellertid att innebära att verksamheten, förutom av nödvändig beredskap, domineras av grundläggande utbildning. Detta blir fallet ett antal år framöver. Vårt verksamhetsmönster förändras därmed åtskilligt i förhållande till vad vi är vana vid från tidigare.

● ● Det går inte att undvika att krigsorganisationen påverkas negativt av detta. Svackan behöver emellertid inte bli så djup, som många befarar, om vi anstränger oss att ge grundutbildningen bästa möjliga innehåll och är beredda att satsa på moderna, effektiva utbildningshjälpmedel och -metoder. Arbete i den riktningen pågår redan i FS med hjälp av kunnigt folk från skolor och förband.

Den självprövning, föryngring och vitalisering som nuvarande svåra läge framtvingar innebär stora påfrestningar men också vägen till förnyelse. När vi så småningom fyllt upp FV:s organisation med personal, kommer vi åter att stå starka – förhoppningsvis starkare än på mycket länge. Må insikten om detta utgöra en uppmuntran i det krävande arbete vi har framför oss.

● ● Flygvapnets ledning tackar all personal i FV för Era insatser under gånget år och önskar Er och Era familjer *Ett Gott Nytt År!*

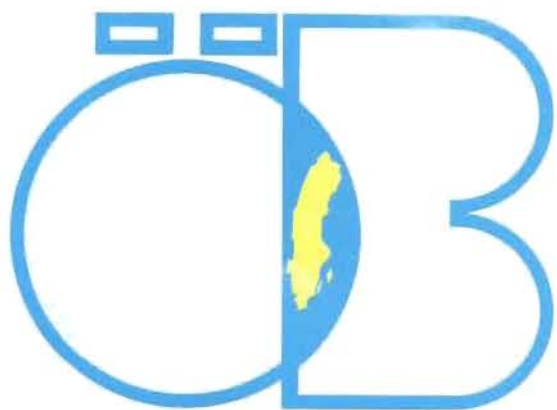
MiG-29



Operativ i östersjöområdet

Det nya sovjetiska jaktflygplanet MiG-29 FULCRUM ses sedan i somras i ökande omfattning över Östersjön. Flygplantypen är nu fullt operativ och ingår i den sovjetiska incidentberedskapen. MiG-29 är bl a baserad i Baltikum. Här ses MiG-29 beväpnad med 4 AA-8 Aphid (IR-jaktrobot) + 2 AA-10 (ny semiaktiv radarjaktrobot) + en centralt placerad extratank. – Mer om MiG-29 kan läsas om i FV-Nytt 4-5/86, sid 20-21.

NYÅRSBUDSKAP FRÅN



☆☆ Den svenska försvarsmakten är ett säkerhetspolitiskt instrument redan i fred. Det är en sanning som blivit allt tydligare under de senaste åren. Inte minst har de kränkningar vi utsatts för understrukt den saken. ☆ Detta ställer särskilda krav på oss som är försvarsanställda. Vårt arbete kommer aldrig att vara ett "8-17-jobb". Kraven på oss att arbeta kvällar och helger kommer snart att öka – det är nödvändigt om vi skall vara det säkerhetspolitiska instrument vi är avsedda att vara. ☆☆☆

SH 89 (Casa 212-300 'Aviocar') är Marinens nya ubåtsjaktflygplan. Bl a utrustad med SLAR.



INCIDENTER I LUFTEN

År				Benämning	Ursprung	1986 – t o m 30 sept			
-82	-83	-84	-85			WP	NATO	Övr	Tot
28	29	24	26	Kränkning	4	15	1	20	
-	-	-	-	Sannolik kränkning	-	4	-	4	
-	7	-	-	Möjlig kränkning	-	4	-	4	

Det finns oerhört mycket i försvarsmakten som är positivt och de allra flesta av oss trivs också bra med våra arbeten. Men det finns också en **otålighet efter förändring**. 15 år av rationaliseringar, avtal som inte passar vår verksamhet och i vissa fall dåliga utbildningsbetingelser är problem som snabbt behöver lösas. Mycket av detta kan lösas genom att vi **fullföljer den argumentation inför 1987 års försvarsbeslut** som min företrädare lade grunden för.

Enligt min uppfattning finns det tre frågor som nu framför andra måste få en positiv lösning.

1) Vårt största akuta säkerhetspolitiska problem just nu är att **bygga upp vårt ubåtsskydd**. Vi måste fullfölja arbetet med målet att uppnå en sådan effektivitet att kränkningar framstår som alltför riskabla.

2) **Personalfrågorna** är också av utomordentligt stor betydelse. Avtal om löner, övriga förmåner och arbetstid har under de gångna åren i stor utsträckning styrts av en för hela statsförvaltningen gemensam arbetsgivarpolitik. Jag tycker det finns anledning att särskilt framhålla de spe-



1986 - General Bengt Carlström

ciella förhållandena för oss försvarsanställda och speciellt för yrkesofficerrarna. Vår verksamhet ställer krav på jour och beredskap, innebär ofta lång frånvaro från familjerna och ibland ändrad bostadsort. **Hänsyn måste på ett annat sätt tas till dessa förhållanden än som varit fallet under den gångna perioden.**

3) Nära personalfrågorna står **utbildningsfrågorna**. Våra förband måste vara så bemannade och utbildade att de kan gå i strid direkt vid en mobilisering. Villkoren för att bedriva den utbildning som är nödvändig för att nå det målet har under de senaste åren snarast försämrats. Soldaternas personliga utrustning, övningsmaterielen och utbildningsanordningarna är slitna och otillräckliga till antalet. Den kostnadspress i förbandsbudgeterna som inte kunnat mötas med rationaliseringar har drabbat de rörliga utbildningskostnaderna, bl a med ett minskat antal och förändrade övningar i fält som följd.

Det måste skapas ekonomiska förutsättningar för att **förbättra arbetsmiljön för utbildning** och restaurera förbandsutbildningen i fält. Det är dock inte bara en penningfråga.

Det är också en fråga om kunskaper och attityder. Vi försvarsanställda **måste vara proffs** på våra krigsförband och vår verksamhet, vi **måste vara entusiastiska** inför vår utbildningsuppgift. Är vi inte det hjälper inga pengar i världen.

● ● **Försvarsbeslutet 1987** har beskrivits som **ett vägval**. Om det blir en ekonomisk vändpunkt som gör att vi kan koncentrera vårt arbete på en positiv utveckling av försvarsmakten, kan vi leva upp till svenska folkets förväntningar.

Vi har ett stort förtroendekapital att förvalta. Vi har en viktig uppgift för den säkerhetspolitiska stabiliteten i Norden – för frihet och fred. ■

Kontinuitet genom förnyelse

INCIDENTER TILL SJÖSS / övervattensfartyg					1986 – t o m 30 sept				
År				Benämning	Ursprung	WP	NATO	Övr	Tot
-82	-83	-84	-85						
30	5	2	3	Kränkning	2	2	-	4	
42	25	30	38	Genomfart utan föranmälan	15	14	7	36	

Total årsstatistik för -86 utkommer 87-01-15

Ubåtsjakt över Östersjön

CF-140 "Tomcat"

FV:s nya ID-bok

ligger i slutskedet och beräknas utkomma före april -87. Den ersätter "Flygplankort -78" och är avsedd för militär personal. Boken behandlar på ca 200 sidor (bl a många illustrationer) företädda samt flygplanstyper aktuella i Sveriges närrområde.

Be-12 "MAIL" (WP)

Foto: Flygvapnet

Har de beväpnade helikoptrarnas framgångar mot guerillaförband medfört att stormakterna dragit felaktiga slutsatser om helikoptrarnas stridsvärde? Har man försummat att analysera helikopterkatastrofen i Laos?

I krig som fred är helikoptern ett så utmärkt redskap att man inte bör låta sig förledas att insätta den för sådana uppgifter, som "fixed wings" (i detta sammanhang = små, lätta flygplan) klarar lika bra eller bättre – med mindre förlustrisker och sannolikt mycket bättre stridsökonomi.

Bakgrunden till detta diskussionsinlägg är främst följande i Sverige inte tidigare publicerade uppgifter:

● Medan vi på MFI (Malmö Flygindustri) under 60-talet och början av 70-talet utvecklade det s k MINI-COIN-systemet – d v s lätta flygplan, beväpnade med tunga, rekylfria vapen – hade vi ett nära samarbete med FMV:PROV, Bofors, FFV och vänner inom svenska, finska, norska, västtyska och franska försvaren. Dessutom hade vi ett, på personliga relationer baserat, idéutbyte med American Air Attaché Office i Stockholm och med dåvarande chefen för US Army Aviation Research and Development, major-general D. Parker.

Tack vare dessa kontakter kunde vi – fram till dess helikopterförlusterna hemligstämplades, efter mer än 3 500 förlorade helikoptrar – följa en skakande statistik. Vi visste också att verkligheten var om möjligt än värre, eftersom de av "lifthelikoptrarna" bärgade helikoptervrak inte räknades som förluster!

Jag ställde frågan till general Parker, hur han skulle använda ett beväpnat MINI-flygplan – t ex en 100 hp. MFI-9 – inom Army Aviation. Han svarade då, att han skulle vidareföra frågan till några av de mest erfarna arméflygförarna. För att dessa inte skulle influera varandra, ordnade han en "skrivning" för de utvalda piloterna. De fick först uppgifter om MINI-flygplanet och dess beväpning och därefter skulle de direkt sätta upp en "prioritetslista". Alla förarna hade många intressanta förslag. Men *samtliga* hade föreslagit, att den lilla Militrainern skulle ersätta helikoptern när det gällde att fälla den rökbomb som användes för målmarkering.

● Detta förslag intresserade oss

Är stridshelikoptern överreklamerad?

speciellt, eftersom man i Europa vid denna tidpunkt ännu inte upptäckt behovet av FAC (Forward Air Controllers). Men vid närmare eftertanke fick vi ändå kalla fötter inför uppgiften: Att flyga rakt in över målet och där fälla en rökbomb.

Eftersom vi då redan med gott resultat börjat prova skjutning med 75 mm raketer, kom vi ganska omgående med ett motförslag: Ersätt rökbomben med en rökkraket! Härigenom kunde man markera målet utan att gå närmare än ca 1000 m.

Inom tre månader efter detta förslag skedde en drastisk omorganisation av målmarkeringsfunktionen, för taktiskt närunderstöd. Air Force övertog målmarkeringsuppgiften helt från Army och ersatte samtidigt helikoptern med "fixed wings" – nämligen den beprövade Cessna L-19 "Bird Dog", som försågs med speciella målmarkeringsraketer. Huruvida detta var en följd av vårt förslag eller att, som så ofta förr, det berodde på "parallelltänkande", är oss obekant.

Trots att "fixed wings" från Air

Force sålunda övertog den tidigare i Vietnamkriget farligaste helikopteruppgiften från Army, fortsatte helikopterförlusterna att vara katastrofala. När så kriget utökades med LAOS-äventyret och amerikanerna för första gången stötte på reguljär, nordvietnamesisk trupp, rågades måttet. Första dagens förluster blev 80 helikoptrar. En total förarstrejk (för anfallsupdrag) utbröt redan följande dag ... utan att en enda förare ställdes inför krigsrikt! Helikopter-anfall mot reguljär trupp (med luftvärn och robotar) ansågs som "suicide command".

● Mot denna bakgrund frågar man sig, om det är förnuftigt att, som fortfarande avses ske, satsa på helikoptrar för anfallsuppgifter mot allt bättre lv-försvarade mål? Bl a borde FAC-uppgifter mer stridsökonomiskt kunna lösas med lätta flygplan enligt "stealth"-principen. Även vid större flygplansinsats med "dispensers" i skogsbevuxen terräng borde målmarkering med lätta flygplan vara fördelaktiga. – Eller ...? ■

Rudolf Abelin



Lyckat prov med Gripen-robot

En lyckad provskjutning med attackroboten RBS 15F, som är den flygplanburna versionen av sjömålsrobot system 15, har

under hösten genomförts av provningsavdelningen (FMV:PROV) i Malmslätt tillsammans med Saab Missiles AB.

Provet, som ingick i planerad provningsverksamhet inom pågående utvecklingsprogram, kan betecknas som ett av de mest komplicerade robotprov som genomförts i Sverige. Preliminär ut-

värdering tyder på att det också kan betraktas som mycket framgångsrikt. Roboten fälldes från en AJ 37 Viggen. (Två följeflygplan deltog också.)

Provet var så uppdrag att roboten efter separation från flygplanet gick ner på låg höjd, utförde ett antal förprogrammerade kursändringar, sökte och läste på ett mål samt styrde in mot detta mål. Efter "träff" i mål upprepades förloppet ytterligare några gånger mot andra mål. Under hela provet fungerade roboten helt på avsett sätt.

RBS 15 utvecklas av Saab Missiles AB på uppdrag av FMV. Roboten är avsedd att utgöra en av huvudbeväpningarna på flygplan JAS 39 Gripen.

RBS 15F är en vidareutveckling av det sjömålsrobotsystem, RBS 15M, som utvecklats av Saab Missiles AB och serielevererats till såväl den svenska som finska marinen. I robotfamiljen RBS 15 ingår också ett kustförsvarsrobotsystem, som för närvarande är under utveckling. ■

Vanje Brännström

Rudolf Abelin ifrågasätter om man inte har övervärderat helikoptrarnas stridsvärde. Utvecklingen i sig visar väl snarare på motsatsen. Allt mer avancerade helikoptersystem utvecklas både i öst och väst.

Dagens och morgondagens tekniskt kvalificerade vapensystem formar ett stridsfält med en hotmiljö som vida överstiger gårdagens. För att kunna överleva i den miljön måste varje system utnyttjas optimalt.

För långsamtgående luftfarkoster gäller framför allt att kunna utnyttja terrängen för att undgå bekämpning. Detta gäller under flygning, spaning och strid, såväl som under basering. Uppdrag måste kunna genomföras på mycket låg höjd, även i dåligt väder och mörker. Vid samverkan med arméförband krävs dessutom att basering, start och landning kan ske i direkt anslutning till understött förband. En egenskap som är ganska unik hos helikopterförband.

Dagens helikoptersystem utvecklas allt mer för att kunna ta upp strid med en avancerad mekaniserad motståndare. Stridsmiljön kräver egenskydd av olika slag. Det kan vara inbyggt i strukturen i form av skottsäkra skydd för vitala delar. Växlar och system som klarar flygning lång tid utan olja. Det kan också utgöras av be-

vapning i form av automatkanoner, robotar eller raketer. Till detta kommer dessutom utrustning för varning (t ex radarvarnare). Detta är behov som även lätta flygplan skulle behöva ta hänsyn till.

Både helikoptrar och flygplan har naturligtvis fördelar och nackdelar. Utveckling sker ju också för att kombinera deras fördelar – t ex **Tilt-rotorprojektet** och **X-wing-konceptet**. Båda är dyra och komplicerade kompromisser.

● Helikoptrarnas viktigaste uppgifter på slagfältet är att bekämpa motståndarens pansar och att öka de egna markförbandens rörlighet. Den första uppgiften löses lämpligast med robotar, den andra genom att transportera trupp, materiel och ammunition framåt till olika grupperingsplatser och skadade bakåt. Ingen av dessa uppgifter kan anses lämpliga att lösa med lätta flygplan.

I det svenska arméflyget har flygplan utnyttjats bl a för ledning av indirekt eld, en uppgift som det har visat sig att man kan lösa lika bra med helikopter. Arméns flygplan 61 (Bulldog) kommer att gå

Snarare tvärtom – kanske undervärderad?

efterhand som artilleriflygplutonerna ersätts av fördeiningsflygplutoner med HKP 5 (McDonnell Douglas/f d Hughes, 269 C).

● Beträffande "helikopterkatastrofen i Laos" är det inte helt klart vad Abelin avser. – I US Army Aviation Digest juni-aug-numren 1986 finns en serie om tre artiklar som behandlar "Lamson -719". Det största luftburna anfall som genomfördes under Vietnamkriget. Operationen genomfördes i Laos av sydvietnamesisk trupp som luftlandsattes av amerikanska helikopterförband. Med understöd av attackflyg utnyttjades totalt 659 helikoptrar under de 45 dygn som operationen varade. Av dessa förlorade man 90 (14 proc). Huvuddelen av helikoptrarna erhöll någon form av stridsskada. "101:st Airborne Division" med sidoförband loggade totalt 78968 flygtimmar fördelade på 204065 flygningar.

Som jämförelse kan nämnas att man beräknar att 13000 "army aircraft" passerade genom Vietnam under åren 1961 till 1973. Av

dessa förlorades närmare 6000. (Avser både rotary- och fixed-wing). Operationen blev visserligen inte helt lyckad, eftersom slutmålet aldrig nåddes. Den hade dock inte alls varit genomförbar utan helikoptrar.

Ett annat exempel där helikoptrar var helt nödvändiga för operationens lyckliga genomförande har vi i Falklands-kriget.

● Det kan medges att det kan tyckas hälsosammare att kunna placera en rökfackla i målet från 1000 m än från 10 m. Men om det innebär att man tvingas åka omkring över dagens rörliga, "osäkra" slagfält i ett litet oskyddat flygplan, så föredrar jag nog att hänga "rökmarkeringsraketen" på en helikopter. Då kan jag ju också lösa andra uppgifter.

Ett bra exempel på användning av långsamtgående fixed-wing var i Bekka-dalen, i form av **RPV** (= små förarlösa flygplan). Men det var väl inte det Abelin avsåg? Eller...?

Ulf Johnsson
Asi/Flyg

Det bevingade verket

50 år av flygmaterieförvaltning har förflutit sedan starten 1936. Det firade Huvudavdelningen för flygmateriel med ett jubileum medio juni. Officiell högtidsdag var den 17 juni, då H M Konungen med en mängd övriga gäster från Flygvapnet, övriga försvaret, myndigheter och industrin besökte FMV.

50 år

slag samt flygförarutrustning och mycket annat.

I samband med detta jubileum har en **bok** – "Det bevingade verket" – producerats.

Boken är på 414 sidor och behandlar utvecklingen av svensk militär flygteknik och materiel under tiden 1936-86. Jubileumsboken är illustrerad med många bilder och innehåller en komplett bildförteckning och presentation av de mer än 100 anskaffade flygplantyperna till det svenska försvaret. – *Boken rekommenderas!*

Till jubiléet hade en speciell utställning arrangerats. Där ställde man ut flygplan, flygmotorer, robotar, kanoner och kapslar samt provningsmateriel, radar- och radioutrustning. Klargörings- och basmateriel visas vid en särskild anordnad klaringsplats av BAS 90-typ, dvs landsvägsbas. – Inomhusdelen av utställningen omfattade elektronikmateriel av olika



H M Konungen gästade 50-årsdagen och fick en pratstund med FMV:s GD, Carl-Olof Larusvi & C. FMV-Flygmateriel, genom Gunnar Lindqvist. I bakgrunden ses CFV, samt Sven-Olof Olsson, och dåvarande ÖB, gen Lennart Lund

Jubileumsboken kan beställas genom insättning av 225 kr på FMV:s **postgirokonto 1 55 05-1**. Inbetalningskortet skall märkas med "FMV:FLYGMATERIEL jubileumsbok".

Vi har all anledning att uppmärksamma den skicklighet med vilken utveckling och anskaffning har skötts, såväl av flygplan som

av robotar. Sverige står i dag med de krympande anslagen fortfarande i främsta ledet bland världens nationer inom flygtekniken, såväl när det gäller den tekniska nivån som när det gäller att nå låga kostnader. Detta borde ha uppmärksamats mer i försvarsdebatten än vad som varit fallet.

J. Ch.

FVRF – Flygvapenföreningarnas Riksförbund – är Flygvapnets "eget" frivilliga befälsutbildningsförbund. FVRF bildades 1962 och fyller 1987 alltså 25 år.



Jubilar i sina bästa år

Av överstelöjtnant CURT ISRAELSSON

Det nya riksförbundet uppstod ur SLBF – Sveriges Luftbevakningsförbund – en frivilligrörelse, som såg dagens ljus under andra världskriget. FVRF fick vid starten ungefär 3000 medlemmar från SLBF. Nu i slutet av 1986 har man nästan 11.000 medlemmar! Och utvecklingen har hela tiden varit gynnsam. Antalet medlemmar har mer än fördubblats under de senaste tio åren. – Frivillig försvarsverksamhet engagerar.

Medlemmarna fördelar sig på följande sätt:

- ▶ Flygvapenvärnpliktiga ca 7700
- ▶ Ungdomar ca 2000
- ▶ Övriga, bl a kvinnor och aktiva befäl ca 1100

Från att ha varit en organisation med intresset fokuserat mot frivilligutbildning i luftbevakningstjänst, har FVRF nu utvecklats till att rekrytera frivilliga för utbildning i både luftbevakningstjänst och i bas-tjänst. Under senare år har t o m en viss förskjutning skett mot rekrytering till våra

basbataljoner, där behovet av värnpliktsbefäl är stort.

● ● FVRF, är den rikstäckande organisationen för 27 regionala flygvapenföreningar (FVf), varav Skånes FVf är den största med ungefär 1000 medlemmar.

27 FVf betyder att varje flottilj i allmänhet har mer än en FVf att samarbeta med. Ett förhållande som inte varit anpassat till dagens personalsituation på flottiljernas frivilligavdelningar. Det är därför med tillfredsställelse vi har noterat, att FVRF:s styrelse kommer att lägga fram ett förslag vid jubileumsriksstämman i januari om en sammanslagning av två eller flera FVf till "Flygvapenförbund" (FVF), så att varje flottilj får endast ett FVF att samarbeta med.

Om riksstämman antar förslaget, kommer vi att redovisa den nya förbundsindelningen i ett kommande nummer av FlygvapenNytt.

Riksförbundsordförande i FVRF är alltså sedan starten 1962, **Olle Karleby** (f d generaldirektör för FFV m m). Verksamhe-

ten leds av en riksförbundsstyrelse. Dess ordförande är sedan 1977 översten t. gr. **Sven Kamsén**. Han efterträdde då översten Sven Alm (f d C F18) som då varit ordförande i elva år. Riksförbundssekreterare (heltidsanställd av FVRF) är sedan 1982 överstelöjtnanten **Kjell Helmersson**, som då efterträdde majoren Folke Ejvinsson, som innehade posten i hela 16 år efter sin pensionering från Flygvapnet.

● ● FVRF rekryterar sådana värnpliktiga ur Flygvapnet som har trivts hos oss under grundutbildningen – och som nu återvänder för att genom frivilligutbildning fortbilda sig för sin befattning i vår krigsorganisation. Men FVRF bedriver också en omfattande ungdomsverksamhet; "FVRF-ungdomar".

Ungdomsverksamheten har som huvudsyfte att vara en förberedelse för den kommande värnpliktsutbildningen, men även för att skapa ett intresse för fast anställning i Flygvapnet. Många av våra yrkesbefäl har också en gång börjat som FVRF-ungdom.

I Flygvapnets krigsorganisation finns i dag ett stort och ökande behov av värnpliktigt befäl. Genom FVRF kan vi få ett mycket värdefullt tillskott av motiverade och duktiga värnpliktiga, som antingen höjer sin kompetens genom befälsutbildning på fritid eller också frivilligt deltar i kompletterande utbildning och i övningar för att på så sätt bli dugligare i sin krigsbefattning. – Genom frivillig befälsutbildning kan man i dag avancera från menig till löjtnant.

● ● Behovet av värnpliktsbefäl är för närvarande störst på **bassidan** – främst när det gäller officerare i **markförsvarstjänst** och i **transporttjänst**. FVRF koncentrerar därför sina ansträngningar till att rekrytera värnpliktiga till befälsutbildning just i dessa tjänstegrenar. Och vi som är yrkesbefäl kan hjälpa dem – och Flygvapnet – genom att försöka intressera våra inläggande värnpliktiga (de som visar sig lämpliga) att genast efter avslutad grundutbildning fortsätta eller påbörja utbildning till befäl på frivillig väg genom FVRF. – Vitsord X77 krävs för att få påbörja frivillig befälsutbildning.

Den som vill utbilda sig frivilligt måste vara medlem i någon av de 27 flygvapenföreningarna. Uppgift på vilken flygvapenförening som är den lämpligaste m h t bostadsorten kan lämnas av flottiljens frivilligavdelning.



Gräsmark. – Foto: Björn Spångberg.



Källviken. – Foto: Curt Israelsson.



Fliken. – Foto: Anders Almgren.

● ● Frivilligutbildningen sker dels genom kvälls- eller veckoslutskurser på hemorten, dels som centrala kurser vid någon av FBU:s (Frivillig Befälsutbildning) kursgårdar. Hemortsutbildningen genomförs främst under vinterhalvåret, medan de centrala kurserna huvudsakligen går under sommarhalvåret (semester-tid).

I ett kommande nummer av FlygvapenNytt lovar vi att närmare beskriva den utbildning som anordnas – både vad gäller värnpliktiga och ungdomar i FVRF.

● 25 år är en fin ålder! – Man har trampat ur barnskorna och blivit av med eventuella barnsjukdomar för länge sedan. Kropp och själ är i topptrim. Man har en viljestyrka och en förmåga, som kan forcera alla hinder! – Den bilden stämmer också väl in på FVRF.

Framtiden för FVRF är ljus. – Flygvapnet behöver Er och den hjälp vi kan få för att skapa dugliga krigsförband. Vi tackar FVRF-funktionärerna för deras osjälviska och uppoffrande arbete för att skaffa ännu fler frivilliga värnpliktiga i våra led. Vi behöver dem! Må Ni aldrig förtröttnas i ert arbete.

FlygvapenNytt sällar sig till skaran av övriga gratulanter och önskar FVRF och dess ledning lycka till med en fortsatt gynnsam utveckling till fromma för FVRF och för VÅRT Flygvapen!

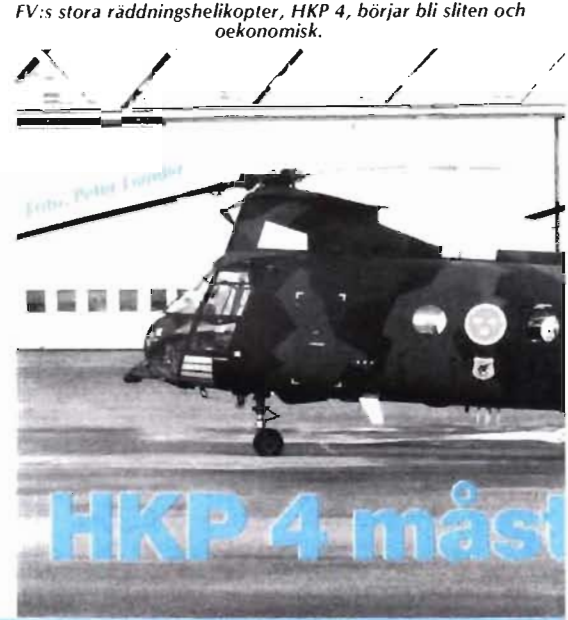
Curt Israelsson
CFSIFriv



Markförsvarsutbildning, Gräsmark. – Foto: Björn Spångberg.

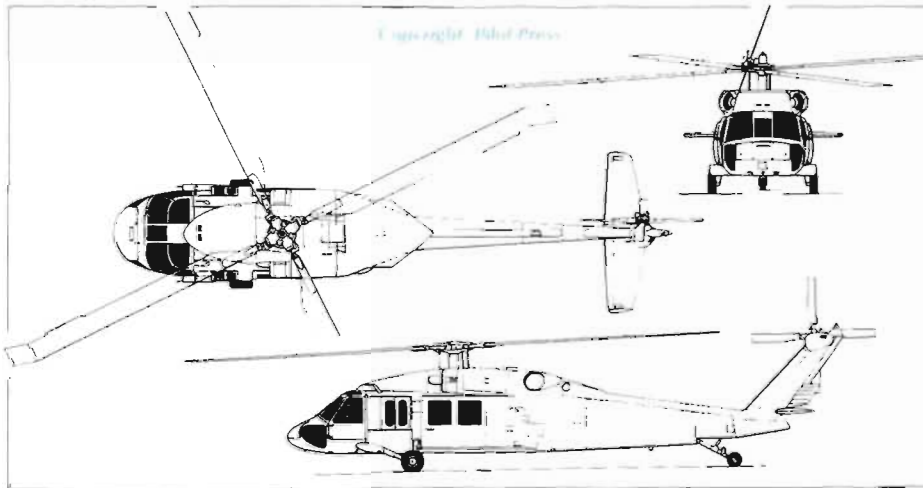
Foto: Peter Linder

Super Puma/Bromma, november.



HKP 10

Utvärderingsprocessen för en ny helikoptertyp för regional flygräddning – i avsikt att ersätta trotjänaren och livräddaren HKP 4 – har pågått för fullt under hösten. Nya silhuetter i den svenska "helikopterluften" har varit amerikanska Black Hawk och franska Super Puma. Flygprov med dessa två helikoptertyper genomfördes i oktober och november. Tidigast medio 1987 kan de första HKP 10:orna komma att tillföras flygflottiljen i Luleå, d v s F21.



UH-60A Black Hawk



Flygutprovningen har föregåtts av ett intensivt arbete inom såväl FMV (= Försvarets Materielverk) som Flygstaben med utvärdering av inkomna offerter från ett flertal helikoptertillverkare världen över.

Förutom en taktisk-teknisk utvärdering och inbördes jämförelser på pappret har en underhållsanalys med kostnadsvärdering och slutligen en första ekonomisk utvärdering genomförts. Förhandlingar har desutom parallellt förts med de olika företagen.

● ● Den ena av de två helikopterna som flygutprovades var Sikorskys UH-60 Black Hawk. Den offererade versionen bygger på UH-60, men den har i rollen som räddningshelikopter drag av SH-60B Sea Hawk och HH-60 Night Hawk. Den "svenska" versionen har fått beteckningen S-70A-15.

Sikorsky har levererat bort emot 800 Black Hawk till US Army och fler än 70 Sea Hawk till US Navy. Utvecklingen av Night Hawk för USAF fortsätter. Tillsammans har de tre versionerna hittills flugit mer än 500.000 timmar.

Det svenska flygutprovningsprogrammet omfattade en stor mängd uppdrag med krav på speciell utrustning, vilket gjorde att utvärderingen inte kunde slutföras på den i oktober inlånade UH-60 Black Hawk från US Army i Västtyskland. Kompletterande flygprov har därför måst genomföras i USA med en Sea Hawk-version.

● ● Den andra helikoptertypen som

Nedan: FV:s första HKP 4 i Marinens färger + utrustning. Ses så fram till 1989.



Black Hawk/Malmen, oktober.



FV:s nya räddningshelikopter tar form Till F21 medio 1987

HKP 10

flygutprovats före jul (i november) var fransk. Den tillverkas av Aerospatiale och har beteckningen AS.332 Super Puma. Den har funnits på marknaden sedan slutet av 70-talet. En förlängd version premiärflögs 1982.

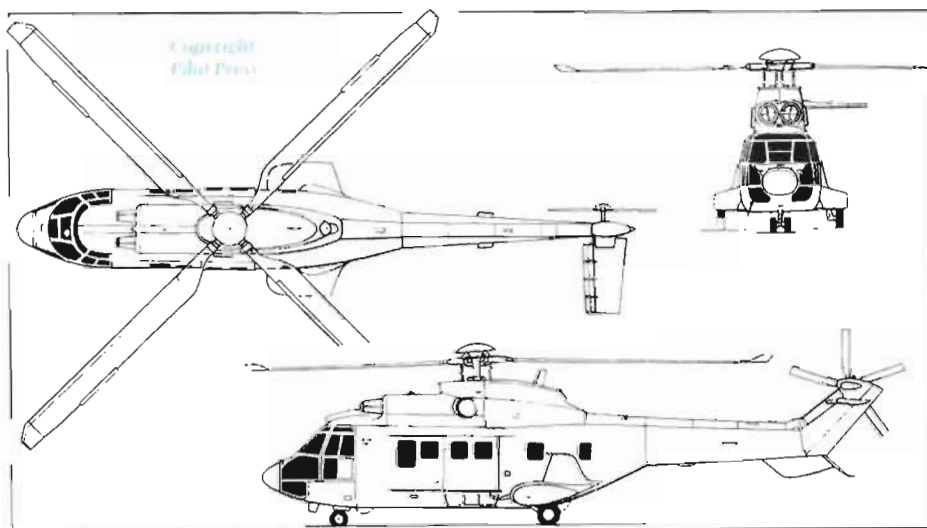
Närmare 250 "Pumor" har Frankrike exporterat till 26 länder. I vårt grannland Norge finns 13, vilka används inom oljeindustrin för offshore-transporter – i utförande för 19 passagerare. Norge har även köpt en sexaxlig simulator typ Super Puma med full vision-kapacitet.

Den svenska flygutprovningen skedde i regi av FMV:Prov – med medverkan av förare och färdmekaniker ur två flygräddningsförband samt teknisk personal ur versionskontoret.

● ● Flygutprovning av ytterligare en helikoptertyp kan komma att bli aktuell. Först efter det att alla utprovningarna är avklarade kan kontraktsförhandlingar vidtas. — Delleveransen av två helikopters för F21 på Kallax kan tidigast ske ca 5–6 månader efter kontraktsskrivning. Det betyder att en ny svensk flygräddningshelikopter med beteckningen HKP 10 kan (om allt går enl schemat) förväntas börja sin livräddande mission tidigast medio 1987.

Även det svenska arméflyget har intresse för en större och modernare transporthelikopter. Man kommer därför att vid F21 göra vissa prov med den slutligen valda HKP 10-typen – för att eventuellt samordna upphandlingen. ■

PON



AS 332 Super Puma



F7 på svarsvisit i Väst-Tyskland



Under en höstvecka 1983 tog F7 emot 52. spaningsflygflottiljen från Väst-Tyskland. Första veckan i september i år fick F7 förmånen att genomföra ett svarsbesök med två AJ 37 och två SK 37. Totalt deltog 13 förare och 8 tekniker.

Text & foto: ÅKE HALLBERG

52. spaningsflygflottiljen är baserad alldeles utanför Leck nära gränsen till Danmark. Flottiljen har två spaningsdivisioner med RF-4E Phantom. Basen är utrustad med en bana och har 22 skyddsvärn i vilka flygplanen klagörs. I fred arbetar det ca 2000 personer på basen. I ett krigsläge ökas personalen till ca 3500.

Divisionernas huvuduppgift i krig är att utspana WP:s styrkor och förse staber, brigader och övriga beställare med information. Denna överlämnas alltid i skriftlig form till användaren. Fotografier eller annan form av bildunderlag förekommer inte.(!)

Varje flygförare flyger minst 180 timmar/år, vilket ger en årsproduktion på ca 9400 timmar för flottiljen. I fredstid flyger man på lägst 150 m. Detta pga folklätheten, som gör att bullerkänsligheten är stor i Väst-Tyskland. En gång varje år ombaserar man till norra Canada för att träna lågflygning.

Spanings-Phantom är utrustad med:

- kameror
- IR-kameror
- SLAR (side looking airborne radar) samt viss ECM-utrustning.

Utvärderingen av kamerafilmen sker i dag på traditionellt vis med fototolkar. Ett datoriserat system är under införande. Detta kommer att väsentligt förkorta utvärderingstiden. SLAR länkas däremot ned direkt från flygplanet till en mottagarstation, vilket medför att användaren erhåller informationen inom några minuter.

- ● För att få känna på varandras maskinella flygmiljöer fick fyra svenska förare

flyga med i baksits i F-4 Phantom och fem tyska piloter i baksits på SK 37 Viggen.

Detta utbyte blev uppskattat av alla. De tyska förarna blev imponerade av Viggens korta klargöringstid på marken och dess manöver- och accelerationsförmåga i luften.

De F7-förare som fick flyga Phantom upplevde att det tog lång tid för flygplanet att komma i luften. Cirka 20 minuters uppstartningstid för navigeringssystemet (INS). Efter motorstart genomfördes en mängd olika kontroller innan utkörning samt före uppställning till start, vilket ytterligare ökade på tiden.

Som avslutning på denna förevisning genomförde major *Stellan Andersson* en flyguppvisning med AJ 37 Viggen på låg höjd i dåligt väder. Från publiken hördes ljud som man direkt kunde tolka: De var klart imponerade av Viggens manövringsförmåga på låg höjd.

Efter Stellans flyguppvisning blev det bråttom för att snarast bege sig till officersmässen, som låg på andra sidan Leck ihop med stabsbyggnader och förläggningar.

Flottiljchefen hade kallat till "Beer call" för flottiljens anställda officerare och de svenska gästerna. Här bjöds det på öl.

Tornado under landning på Jever-basen.



Flottiljchefen höll tal. Han hälsade alla nytillkomna medarbetare till flottiljen välkomna. Ett speciellt "herzlich-willkommen-tal" riktades också till oss svenskar, vilket direkttolkades till svenska av en svensktalande officer vid flottiljen. Till sist avtackade han på ett humoristiskt och satiriskt sätt alla som skulle sluta på flottiljen.

● ● En av höjdpunkterna var besöket på Jeverbasen som är belägen i nordvästra delen av Tyskland inte långt ifrån Holland. Där fick vi en allmän presentation av 38. attackflygflottiljen och Tornado-flygplanet. Attackflottiljen fungerar som ett utbildningsförband och utbildar ca 60 Tornado-besättningar årligen.

I V-Tyskland finns det sju Tornadodivisioner, där fyra är utrustade med konven-



Ovan: En RF-4E Phantom taxar ut från ett skyddsvärn för start.

Nedan: F7ca gäst-Viggar på linjen med en värd-Phantom i sällskap.



tyska gränsen. Överordnad beslutar om insats.

● ● I slutet av veckan besökte vi en flygbas utanför Husum, som ligger ca 35 km söder om Leck. Denna bas har två divisioner med lätta attackflygplanet Alfa Jet. Här fick vi en allmän presentation om flottiljen och därefter fick vi se en uppställd Alfa Jet med dess olika beväpningsalternativ.

Förbandets fredsuppdrag är att utbilda och träna för krigsuppgiften samt att upprätthålla en hög beredskap. Den sammanlagda bemanningen på basen i fred är ca 1400 och i krig ökas styrkan till ca 3000. Större delen av den tillkommande personalen i krig ingår i mark- och luftförsvaret runt basen.

Även den här basen är utrustad med ett antal skyddsvärn (shelters), där det får plats två Alfa Jet i varje värn.

Alfa Jet är flygplan med underljudspresstänkta. För att undgå bekämpning används ren låghöjdstaktik. När starkt försvarade mål anfalls, sker samordning med jakt och bakgrundsstörare. För att genomföra anfall krävs det dager och 5 km sikt.

Beväpningen är:

- ▶ Fast monterad 27 mm Mauser kanon.
- ▶ Raketer 70 mm.
- ▶ Bomber (splitter, brand, penetrerande).

Utöver denna beväpning kan elektronisk störutrustning inmonteras i baksits och facklor i stjärtkonen.

● ● Under veckan genomfördes också ett antal andra besök och aktiviteter. Som exempel kan nämnas:

- ▶ Flygtransport med C-160 Transall på låg höjd.
- ▶ Besök på flygbasen Hohn där C-160 är baserad.
- ▶ Besök på ett Hawk-batteri.
- ▶ Besök på flygplansfabriken MBB, Hamburg.
- ▶ Besök i staden Flensburg och båtresa till Danmark.
- ▶ Besök på Sylt (Badort i norra Tyskland).

Besöksprogrammen m m var mycket intressanta, givande, lärorika och trevliga. Mången ny vänskap knöts. Ett minne för livet. ■

tionella vapen och tre som kan bära kärnvapen.

Efter denna allmänna presentationen fick vi titta på en uppställd Tornado med dess olika beväpningsalternativ framlagda. Under denna visning och presentation kunde man bl a notera:

- ▶ att den är tvåsitsig med systemoperatör i baksits;
- ▶ att dess målning gör att den är svårupptäckt i luften;
- ▶ att den har terrängföljningsradar som medger flygning IMC och mörker ned till 60 m höjd;

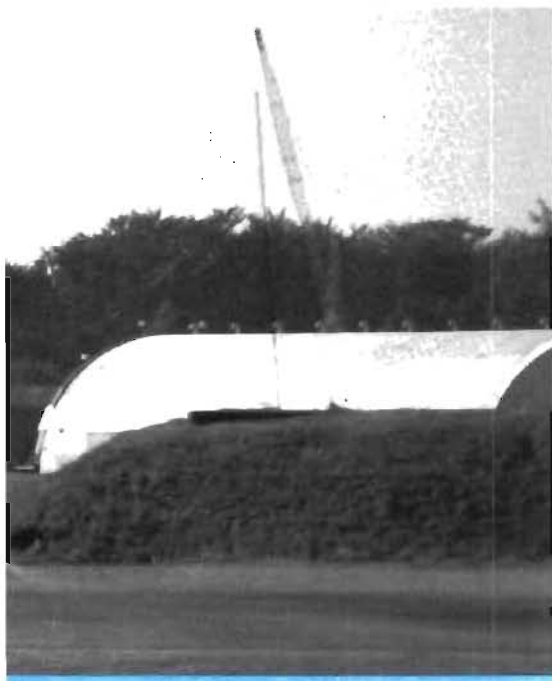
- ▶ att den har ett mycket exakt navsystem (INS);
- ▶ att den har inbyggd akan med fem omladdningsmöjligheter om eldavbrott skulle uppstå;
- ▶ att den kan utrustas med bomber, bomkapslar m m.

Som avslutning på besöket fick vi besöka Tornado-simulatoren, där några F7-förare fick möjligheten att provflyga med öppen huv. Denna simulator hade fast kabin, där rörelserna simulerades med g-dräkten och luftkuddar i sitsen. Detta verkade ge en bra flygkänsla. Den var utrustad med färgvisulator som visade den underliggande terrängen på ett bra sätt. Intresset för simulatören bland de färdigutbildade Tornado-förarna verkade dock vara något ljumt.

● ● Under en halvdag besöktes en radarcentral (motsvarande ett svenskt Lfc) i Brekendorf som är belägen på den högsta kullen i norra Tyskland. Något som förvånade oss var att anläggningen ligger ovan jord. (De övriga anläggningarna i Väst-Tyskland ligger enligt uppgift under marknivån.)

Utrustningen i anläggningen är inte den modernaste. Som exempel kan nämnas att den stora informationstavlan på väggen sköttes helt manuellt. Någon form av datorstyrd informationstavla höll på att införas, där varje operatör skulle få en monitor där informationen kunde utläsas.

Arbets sättet i anläggningen påminner om vårt. Målobservatören meddelar till överordnad (jmf JAL) när okänt flygplan passerar en linje 30 km kvar till den väst-



Text: Överstelejtant TIMMY KÄLLAN
Foto: PETER LÄMPEL

Det blev tredje gången gillt för det schweiziska flygvapnet vid Materielverkets försöksplats i norrländska Vidsele. Det var under våren 1986. Då genomförde de schweiziska och svenska flygvapnen samövningar och prov inom målflygdivisionens arbetsområde samtidigt med en stor vapenprovkampanj i FMV-regi.



Schweiziska flygvapnets flygledningschef Ernst WYLLER i samtal med en svensk officer.
(Foto: Sveriges TV)

NEUTRAL VAPENÖVNING VIDSEL '86



Schweiziska svenska övningar förberedning.

Även om de utövas efter taktisk respekt för teknisk neutralitet är övningarna en flygakt som stannar i ett av FMV:s och dess schweiziska motsvarighetens ("Gruppe für Restflugdienste"/GRD). Den schweiziska koalitionen stod under befäl av brigadgeneral Fernand Carrel, som med tillgång till flygplan tog till sig teknisk utbildning över ett år i Vidsele.

Fredrik Månsson skrev över till en person som var en flygakt och en teknisk utbildning. Förutom FMV:s personal var försöksplatsen FN:s vapen och flygplan ordinarie "militärpersonal" som inte är värdarna av tekniska FMV. Förordningen för målflygdivisionen (MDF) i Stockholm är också ett.

För att bidra med samband, materielövervakning, och teknisk utbildning av en på ett stort antal övningar och övningar till.

J 32E Lansen med två Mirage 3S i släptåg.



Den svenska flygstyrkan bestod av:

- ▶ Två Mirage 3S med två nödvärnsluftar och två Falcon II Sidewinder
- ▶ Två F-35 "Tiger 2" (inkl två Sidewinder)
- ▶ Två J 32E

- ▶ Två Hawker "Hunter" MK 58 (inkl två Sidewinder)
- ▶ Tre J 32D med två Sidewinder

Den allmänna utvärderingen med 1986 års Vidov-kamparn var att kontrollera respektive flygplanstypers operativa förmåga med avseende på insatserna.

Inter. Förutsättningarna som låg till grund för det genomförda programmet härstammar direkt från tidigare schweiziska erfarenheter från besök vid AFN i Nibel 1977 och 1981.

Utvärderingen inriktades mot värdeprioritetens taktiska och tekniska möjligheter.

Det var vi som höll flygplanen i luften. – Schweiziska och svenska förare (inkl navigatörer) och tekniker samlade framför F-5E Tiger 2, J 32E Lansen och Mirage 3S.





*J-32E Lansen
åtföljd av
två F-5E Tiger 2
+ två Mirage 3S.*



F-5E Tiger 2 under klargöring.

Storforsen passerar



Mirage 3S på finalen.



Hawker Hunter MK.58



14 Sidewinder AIM 9P-3
10 Falcon AIM 26/bHM 55S
9 Maverick AGM 65B

Flygningarna med MFD präglades av god planering av vad och hur övningarna skulle utföras.

Förare och navigatörer visade stor "flygglädje", vilket i kombination med utmärkt yrkeskunnande gav en i alla delar effektiv flygning. Samarbetet mellan besättningar och radarjaktledare (rrjal) skedde med ömsesidig öppenhet och förtroende.

Flygning till och från övningsområdet genomfördes i förband. Radiospråket var engelska. Flygning skedde enligt OSF med svenska flygsäkerhetsbestämmelser och genomfördes med god flygsäkerhet och effektivitet.

Utvärdering av såväl taktisk som teknisk natur gjordes grundligt, där förare och navigatörer samt rrjal:ar avrapporterade såväl muntligt som skriftligt efter varje pass. – Alla var dessutom samgrupperade med ordersal, indikatorvagn 860 och klargöringsområde inom gångavstånd.



Två Mirage 35 + en Hawker 'Hunter'.

J 32E Lansen och Mirage 35.

ligheter i en realistisk flyg- och telemiljö. Särskilt provades:

- ▶ Luftmålsrobotarna Falcons och Sidewinders träffsäkerhet i resp vapens gränsvärden.
- ▶ Mirage's nosvingars inverkan på flygenvelope och skjutmöjligheter.
- ▶ Markmålsjutning med attackroboten Maverick från Hunter.
- ▶ Akanskjutning från Mirage och Tiger under luftstridsförhållanden.
- ▶ Uppträdande i hotbildens telemiljö med kontroll av förarens och utrustningars taktiska effektivitet.

Det sistnämnda momentet svarade för stor del av jaktförarnas totala flygtid.

Totalt flög man över 200 timmar förutom speciella GRD:s prov av vapen och nosvingar. Och totalt avfyrades:



Målskott 06 med radarlagmat 18X-1A



● ● Det schweiziska flygvapnet utnyttjar även ACMI (Air Combat Manoeuvring Instrumentation) på Sardinien. Detta kan för oss verka konstigt, eftersom området ju ägs och drivs av italienska flygvapnet. Men med Schweiz neutralitet även i fred går faktiskt detta an, genom att man strikt har separerat verksamheten från övriga kunder. De ACMI-erfarenheter som schweizarna erhållit tillsammans med ditto från prov och övningar i Vidsel, medförde att vårt "samarbete" blev mycket intressant och lärorikt för båda parter.

Det schweiziska flygvapnet anser att 1986 års kampanj verkligen gav erfarenheter av största betydelse. Man har aldrig tidigare samlat ihop så många tekniska och taktiska erfarenheter, varav några anses som livsviktiga för det schweiziska flygvapnets insatsförmåga. ■

Tommy Kahlin

Del 2:

Av översig PERCY STÄFVERBERG

Robotprovprogrammet har kunnat genomföras i all väsentlighet. Målhåttningarna har uppnåtts. En del av jakrobotskjutningen måste genomföras under mörker och fick därför förläggas på kvällstid under första delen av kampanjen.



-bilagan

Snart är vi 11.000!

FVRF-familjen fortsätter att växa! Ökning med 229 senaste verksamhetsåret innebär att förbundet nu har 10.893 medlemmar, det högsta antalet någonsin sedan starten 1962. Största medlemsökningen, 130, redovisar Västgöta-Dals FVf följt av Kalmar-sunds (94) och Göta (91).

Mera att glädjas åt: Efter fem år av ständig minskning ökar åter antalet värnpliktiga i utbildningen. Lokala och centrala kurser samlade sammanlagt 1.283 deltagare (+75). Trots denna ökning sjönk emellertid antalet utbildningstimmar med 1.122 till totalt 48.790. Skåne och Häl-singe-Dala toppar "utbildningsli-gan".

Siffrorna gäller som nämnts enbart värnpliktiga. Ungdoms-utbildningen var i skrivande stund inte slutredovisad.

Resultaten av verksamhets-året redovisades vid riksför-bundsstyrelsens sammanträde i Ronneby. Från detta kan vidare nämnas:

► att FVRF för 1986 fått 25.000 kr ur kronprinsessan Margaretas landstormsfond. För pengarna skall en FVRF-ungdom per före-ning ges möjlighet att besöka någon av 1987 års flygdagar och samtidigt få någon form av ut-bildning.

► att FVRF fått 270.000 kr över av det statliga anslaget för ut-bildning. Beloppet överfördes till pågående verksamhetsår.

► att förslaget om regionala för-bund inom FVRF inte kommer att tas upp av riksförbundsstäm-man i januari utan skall behand-las vid kontaktkonferensen före stämman.

► att det är fritt fram för före-ningar att samarbeta enligt försla-get redan innan beslut om regio-nala förbund har fattats.

► att intresset har varit ljumt från vpl befäl att tjänstgöra som instruktörer vid centrala kurser. Detta kan möjligen bero på att in-formation om denna möjlighet inte har nått ut till medlemmarna. Plats finns för fler FVRF-utbilda-de instruktörer 1987!

► att flygvapenföreningarna skall undersöka möjligheten att sprida mera försvarsinformation i skolor och via närradio under frivilligåret.

► att personalläget är besvärligt vid flottiljernas frivilligavdelning-ar. Nya tekniska hjälpmedel hop-pas dock underlätta arbetsruti-nerna.

► att 200-250 deltagare väntas till FVRF:s jubileumsstämman i Linköping 24-25 januari. Vid denna kommer förbundets för-tjänsttecken att utdelas för första gången. ■

Torsten Andersson

FBU:s kurskatalog för 1987 utkom i september – något senare än vanligt – och då i ny omarbetsad form med lättillgängligt innehåll. Katalogen innehåller en mängd intressant information om FBU-rörelsen och dess centrala kurssystem, möjligheter och former för frivillig befodringsutbildning, de nya ekonomis-

FVRF-Bilagan har nu utkommit regelbundet i två år med fyra nummer per år. En genomförd enkät och läsvärdesundersökning efter det första året visade att bilagan på ett mycket positivt sätt mottagits bland medlemmarna. När den nu fo m i år har gått ut i hela upplagan av FlygvapenNytt, har underhand framgått att bilagan också läses med intresse av aktivt befäl och annan FV-personal, som inte är medlemmar i FVRF.

Att vara, eller ...

FVRF-Bilagan är medlemmar-nas, föreningarnas och riksför-bundets språkrör. Vi skall mark-nadsföra oss och göra vår verk-samhet känd via bilagan. Detta innebär emellertid att det fordras *aktiva insatser utifrån fältet*. Redaktionen måste få artiklar, un-derlag till artiklar, förslag till artik-lar och reportage m m från fören-ingar och från medlemmar.

Trots att FVRF-Bilagan (enligt vad enkäten visat) blivit populär, är det likväl bara ett litet fåtal medlemmar som gjort sig besvär med att författa och skicka in un-

derlag till artiklar. Detta har inne-burit, att det blivit ett onödigt tungt arbete för redaktionen/re-daktören att samla stoff till varje bilaga. En sådan tågordning håll-ler inte i det långa loppet. Vi måste ge redaktionen det stöd den äger rätt att kräva. Alltså: Vässa pennan och sätt igång och skriv! DU har säkert något intressant och informativt att komma med, något som berör DITT och andra medlemmars engagemang i FVRF. – Även icke medlemmar är naturligtvis välkomna med "frivilligbidrag"! ■

Riksförbundssekreteraren

ka förmånerna som gäl-ler från 87-01-01, adress-uppgifter m m.

Kurskatalogen har sänts ut till samtliga krigsplacerade FVRF-medlemmar. Därutöver har den distribuerats till föreningar och flottiljer. De medlemmar, som inte erhållit katalogen, har således möjlighet att få den via egen förening eller flottilj eller direkt från FVRF:s kansli.

Ta del av katalogen! Där finns mycket att lära. Den ger Dig också besked om vilka kurser som genomförs centralt under 1987. Studera utbudet! Där finns säkert någon kurs, som passar

just Dig. Närmast i tiden aktuella flygvapenkurser är kurserna vid kursgården Fliken i Västmanland vecka 10 och 11. Då genomförs befodringskurser i transport-tjänst, A-skeden samt komplet-teringskurser i motorfordons-tjänst. Armén anordnar också många vinterkurser av allmän karaktär, som kan vara lämpliga för FVRF-medlemmar.

Blankett "Kursanmälan" ingår som separat blad i slutet av kurs-katalogen. Utnyttja den! Anmä-lan till vinterkurs skall vara "egen flygvapenförening" tillhanda se-nast 1 januari 1987, så förspill ingen tid. Skicka in Din anmälan omgående! ■

Riksförbundssekreteraren

Med ordet och bilden som vapen deltog ett 30-tal journalister, informatörer och fotografer i höstens stora försvarsmaktsövning, Väst 86. För första gången inmönstrade en informationspluton med "handplockat" folk, intresserade av totalförsvar och säkerhetspolitik, från i första hand västsvenska massmedier. Deras uppgift var dels att fungera som försvarets språkrör, dels vara massmedias förlängda arm in till övningsledningen.

Med ordet som vapen – och kartan som förfasande facit ...

De in kallade fördelades på sex grupper, vilka arbetade med respektive TV, radio, fälttidning (utkom med fyra nummer), dokumentation, socialpsykologisk undersökning och presskvarter. Självt var jag gruppchef för presskvarteret, som bl a sysslade med att akkreditera mediafolk (totalt 133 stycken!), arrangera pressresor till olika övningsmoment, ge service åt journalister som föredrog att jobba med "egna grejor", ta fram faktaunderlag, knyta kontakter mellan journalister och militärer på olika nivåer samt skriva och sända ut nyhetsmeddelanden.

● ● Plutonens arbete följdes med intresse. Presskvarteret besöktes av bl a avgående ÖB Lenart Ljung, försvarsminister Roine Carlsson och chefen för Milo Väst, konteramiral Jan Enquist.

Från en något trevande början hittade vi snart de rätta kontaktvägarna. Mot slutet tog flera förbandschefer själva kontakt och tipsade om reportageuppslag. Vid behov fanns expertis från samtliga vapenslag att rådfråga, bland dem Flygstabens infochef, övlt Gösta Edwards.

Vår ambition var att jobba journalistiskt och undvika stelbent militär byråkrati. Vi "såld" t ex pressresor under så omilitäriska rubriker som "Följ med till Svenska Mash" (d v s fältsjukhuset), "Möt Sveriges Patton" och "Mannen som skall befria Göteborg".

Gensvaret var fantastiskt: En decimetertjock klippbok, flera radiotimmar (4,5 timmar direkt i Radio Göteborg sista två övningsdagarna) och bra täckning i regional-TV.

För att inte ge kollegerna chansen misstänka oss för hemlighetsmakeri kablade vi ut såväl dikeskörningar som smårockar med militära fordon inblandade och bidrog på så sätt till myten om Väst 86 som en hårt olycksdrabbad övning. Bagateller, som normalt inte sätts på pränt, fick nu ganska feta rubriker i dagspressen.

En dödsolycka inträffade tyvärr under övningen. Självt var jag vakthavande befäl när meddelandet kom, att en 20-åring omkommit i en trafikolycka. Det föll på min lott att under natten ta fram faktaunderlag för de militära myndigheternas direkta åtgärder samt formulera de nyhetsmeddelanden, som sändes ut via TT.

Det var en dyster natt. Den som eventuellt tror att en soldat bara är ett nummer i ledet för höga officerare borde ha varit med och upplevt hur hårt tagna stabschefen vid Milo Väst, Magnus Olson, och regementschefen vid K3, Göran Sjövall, var över det inträffade.

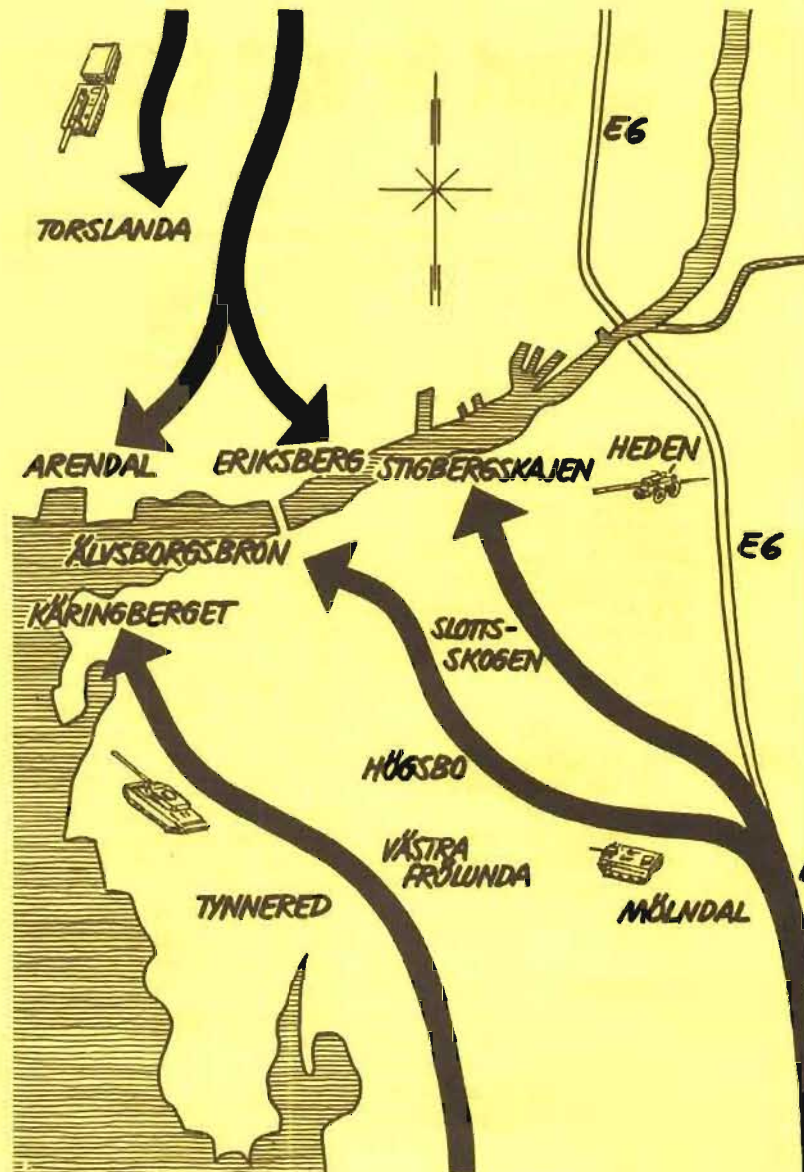
● ● Presskvarterets befogenhet att uttala sig i olika frågor blev inte helt klarlagd. Det väckte viss irritation i de militära leden när vi dagen före slutanfallet såg till att göteborgspresen kunde publicera en karta med anfallsvägarna in mot Göteborg. Konsumentupplysning till allmänheten, tyckte vi. Rena rama facit för berörda förbandschefer, muttrade man på militärt håll.

Kring min egen enkla person fläktade det sedan jag i en stockholmstidning sagt berömande ord om bohusländska fiskebåtskeppare i det marina hemvärnet, som med hjälp av ekolod hittade en svensk ubåt på botten av Hakefjorden.

Någon risk att man pratade för mycket förelåg knappast: Alla frågor rörande främmande makt skulle hänskjutas till försvarsstaben. Dessutom var påskriven sekretessförbindelse en effektiv munkavel. Personligen ser jag inte sekretessen som hinder för att kunna bedriva informativ journalistik.

● ● Erfarenheterna av plutonens arbete är mycket goda, hävdar Jan-Erik Nilsson, informationschef vid Milot i Skövde:

–Vi har fått bra betalt för deras arbete, bevakningen av övningen har varit utmärkt. Efter första dagens pressorientering fanns



"Rena rama facit för berörda förbandschefer", muttrade militären när presskvarteret såg till att göteborgspresen kunde publicera en karta med anfallsvägarna inlagda ... dagen före slutstriden. – Tablå.

Väst 86 på 14 förstasidor, en försvarsupplysning som kan värderas i miljonbelopp.

Behöver vi informationsplutoner i framtida övningar, eller var denna en tillfällig svala? Min personliga åsikt är, att professionella informatörer höjer försvarets trovärdighet. Andra har säkerligen motsatt uppfattning? ■

Torsten Andersson



Mycket har hänt inom försvaret och Flygvapnet under de snart två gångna åren, då jag representerat ungdomarna i FVRF:s styrelse. En viss förändring har också arbetats fram i ungdomsutbildningen.

Mycket har dock inte kunnat realiserats "ute på fältet". Det är bra med nya idéer och nya utbildningsplaner, men man förväntar sig också att planerna bättre skulle kunna förankras hos de som verkligen berörs – i varje fall innan de fastställs. Ibland får jag känslan av att man något lättfärdigt fastställer, att så här skall det se ut. Utan någon egentlig verklighetsförankring.

Utbildningsplaner för FVRF-ungdom borde bättre kunna stämmas av mot de framtagna utbildningspaket, som H1 ls/lgc innehåller. Vidare borde det finnas alternativ till bestämmelserna om utbildning (kännedom) i t ex bastjänst. Vissa kurser och medlemmarnas föreningar ligger så geografiskt till, att man med svårighet kan genomföra sådan utbildning. Tillgång på kunnig instruktör är också något som måste få styra kursinnehållet – mer än vad utrymmet tillåter i dag.

● ● Utbildningen hänger också samman med ekonomi. Trots begränsning i deltagarantal räcker ekonomin inte till. Vissa kurser hålls vid flottilj. Matkostnaden är hög. Andra kurser måste för att överhuvudtaget få se och känna samhörighet med Flygvapnet köras till en flottilj vid något/några tillfällen under kursens gång. Höga transportkostnader.

En del kurser drar därför ner på antalet "fastställda" utbildningstimmar. En del instruktörer avstår från arvoden. En del tar med sig egen mat – ibland för ett par dagar. Detta är inte riktigt.

Ändå verkar intresset hålla de flesta medlemmar vid liv. Många är de föreningar som genom egna insatser vidmakthåller och underblåser verksamheten. Initiativ till egna aktiviteter vid sidan om själva utbildningen ger mycket av den sammanhållning som man kan se.

Flygvapnet satsar relativt stora pengar på centrala kurser för sk flygvapenungdom. Många är de ungdomar som åker på central utbildning, men som sedan inte kan fångas upp lokalt av Flygvapnet. Varför inte hänvisa dessa för inträde i en flygvapenförening? Och varför inte satsa ytterligare medel på FVRF:s ungdomsverksamhet?

Vid lokal utbildning får de lära sig en hel del om livet i försvaret. (Visserligen för liten del i utbildningsplanen.) Bo i tält och i fält är för många ungdomar en upplevelse, liksom att få lära sig leda andra och ändå delta i en gemenskap.

● ● Jag träffar rätt många ungdomar och det är glädjande att se att många av dessa fortsätter inom försvaret och framförallt i Flygvapnet. Dessutom att de som varit med några år i före-

Ung dam ryter till:

Unga FVRF:are som vill göra lumpen i FV borde så få göra!

nigsverksamheten ogärna släpper taget även om de fått göra sin värplikstjänstgöring vid t ex Armén.

F n bor jag själv i ett område, där Flygvapnet inte är upptagningsområde för de som mönstrar inför sin värplik. I ett par fall har FVRF-anslutna varit "tvingade" göra sin värplikstjänstgöring inom Armén. Efter befälsutbildning i Arméns tjänst har de fortsatt sitt ideella arbete inom flygvapenföreningen, lyckats gå viss egenutbildning och "nästlat" sig in i Flygvapnet.

Man kan fråga sig om myndigheterna gör rätt då de "tvångsmässigt" ger en FVRF-intresserad en utbildning – som han visserligen har nytta av – mot att låta denne intresserade få sin utbildning direkt i Flygvapnet.

Ett förslag jag tror väcker gehör vore att varje FVRF-ungdom som genomfört Gk, Fk och Lk 1 – m h t testresultat vid mönstringen – verkligen tilldelades Flygvapnet om detta är hans absoluta önskan.

Varje sådan ungdom – m h t testresultat – borde få en förlängd utbildning (efter frivillig anmälan), så att han/hon i Flygvapnet kunde mucka som lägst gruppbefäl. Möjligen genom att



Jeanette Jildentål – en stridbar kvinna, vars här anförda krav FV-Nytt gärna stöder. Det heter ju så vackert: Rätt man på rätt plats! – Nå, då så ...

den "förlängda utbildningstiden" innehöll en omskolning – om den tjänst de gjort i sin grundutbildning inte kräver någon längre tids krigsplacering. Då får vi bättre nytta av de intresserade att i FVRF:s och Flygvapnets regi bygga på sina kunskaper i befälshänseende. ■

Jeanette Jildentål

När FVRF styrelse har sitt sommarsammanträde har det blivit tradition att ledamöternas fruar respektive män gör dem sällskap. Senast hölls sammanträdet i Ronneby, där Elisabeth och Bengt-Göran Lindström från Sydöstra Sveriges FVf stod för värdskapet.

Resande styrelse sommarmöts i fagra Blekinge

För damerna ordnades utfärd genom Blekinge och de smäländska utvandarbygderna samt vidare till Kosta och Pukeberg i Glasriket. Före chefen för F17, överste Erik Spångberg, fungerade som utomordentlig guide.

I Hantverksstugan i Södra Sandsjö väntade ett dukat kaffebord med 19 sorters kakor och bullar – gott men farligt! Vi pas-

serade Moshult, Vilhelm Mobergs födelseort, och Erik Spångberg berättade att om man vandrar i skogen i dessa trakter kan man helt plötsligt stå framför ett äppelträd, det kanske enda som erinrar om ett magert torpställe, som ju övergavs när utvandarna drog västerut.

Efter besök på glasbruken med sina mer än 100-åriga hantverkstraditioner och lunch i Nybro gick färden ut i Karlskrona

skärgård över öarna Senoren, Sturkö och Tjurkö. Från Tjurkö fördes vi och den nu anslutna styrelsen med marinens äldsta färja till Kungsholms fort.

Fortet grundades 1680. Inom fortområdet finns bl a ett marinmuseum, en unik ubåtshamn

samt en park med många exotiska växter och träd, som marinens fartyg tagit med hem från utländska resor. Trots sina 300 år fungerar fortet fortfarande ... men nu som förlägnings- och övningsplats. ■

Walborg Sunesson



FVRF-besök på Kungsholms fort.

25 medlemmar från Folkare FVf, de flesta ungdomar, har varit i England och besett flygutställningen i Farnborough och flygmuseet i Hendon. Jan Johansson och Janne Wikström svarade för det omfattande förberedelsearbetet och i september bar det iväg – med buss och båt färja. Deltagarna betalade själva resa, hotellrum och uppehälle. Utbytet av resan var så fantastiskt, att föreningen hoppas kunna göra om resan 1988, skriver BERNDT SARAS i nedanstående artikel.

Folkare-initiativ:

Satsade allt på "flygresan" ... med buss & färja

Folkare-folk: Smakar det, så kostar det. Vi gör om 'et!



– En fantastisk resa, som vi hoppas kunna göra till tradition. Hinner vi inte få ihop pengar så det räcker till Le Bourget i Paris nästa sommar, så satsar vi på England och Farnborough igen, 1988.

Detta sade reseledaren Jan Johansson, sedan gruppen från Folkare FVf återvänt till Dalarna från världsflygmässan på Farnborough.

Resan gick med buss från Borlänge till Göteborg, därifrån 25 timmar med färja över Nordsjön till Harwich. 25 deltagare var vad som behövdes för att vi skulle få ta bussen gratis på färjan.

Den svenska 12-metersbussen var svår att lotsa genom Londons trånga gator. Men för duktige bussföraren Stig Lindberg var ingenting omöjligt. Vi bodde på ett hotell av hygglig klass nära Hyde Park.

De tre dagarna i England utnyttjades enligt följande:

Dag 1: Heldag på de tre flygmuseerna i Hendon, där man bl a har världens enda bevarade Messerschmitt Bf.109, ett av Tysklands mest kända plan under andra världskriget. En dag på Hendon är på tok för lite för den flygintresserade.

Dag 2: Farnborough – oerhört imponerande, stort och dyrt (80 kr i entré). Fem timmar oavbruten flyguppvisning, inkl en del nyheter. USA deltog med "spionkär-

ran" Black Bird, Sverige med Sabab SF.340. Totalt 200.00 besökare, svårt att komma åt med kameran och långa bilköer på dit- och återresan. (Farnborough ligger nio mil från London.)

Dag 3: Sk shoppingdag i London. Vi gick i grupper och enskilt, vi prövade att åka taxi, T-bana, buss, såg filmer som ännu inte kommit till Sverige, handlade souvenirer.

● ● Tre dagar går fort så länge det finns något att göra. Nu väntade hemresan. Från Harwich gick båten kl 16. Återresan skulle också ta 25 timmar. På ditresan var båtfärden en ren njutning, knappt ett vågskvalp. Men på returen gick det sjögång. Några av oss blev tyvärr sjösjuka.

Båten var annars toppen. Det fanns mycket att göra, så att tiden gick. Man kunde dansa till levande musik eller discomusik, handla, bada i pool, se på filmer. Båtresan är alltså att rekommendera. Logiet på båten bestod av 4-bäddshytter.

Under ditresan hade vi turen att få se en del av NATO-övningen Northern Wedding. Bl a kunde vi se västtyska minsvepare samt fyra västtyska attackplan, som pep förbi på låg höjd och i formation.

Resan är att rekommendera. Det krävs en hel del förplanering med beställningar, tider och priser m m. Skall man hinna med att se London med dess aktiviteter såsom flygmuseet i Hendon, flygutställningen i Farnborough och en ev shoppingtur, så måste man nog utöka resdagarna med ytterligare minst två. 7-8 dagar är nog det bästa. Nu betyder ju ett längre uppehåll större kostnader för både logi och mat. Man skall nog lösa både logi och transportfrågorna i Sverige – som i detta fall med färjebolaget DFDS.

Föreningen hoppas kunna göra en liknande resa 1988. ■

Berndt Saras

Feedback: Flygdag gav nya medlemmar

Örebro läns FVf var medarrangör i höstens flygdag på Örebro flygplats, som lockade minst 7.000 åskådare. Föreningen, i samarbete med F16/SeM (kn Stig "Åmål" Andersson), visade ett övnings-lgc samt ett ls-torn. Lgc förevisades i en hangar och "bemännades" av lottor ur SLK.

Flygdagen blev i mycket en "frivilligdag" genom att även I3/Fo51 ställde upp och visade bandvagnar samt gav uppvisning av ett mc-team yrkesofficerare.

Flygchefen vid F6 hade ställt en SK 50 till förfogande, liksom F16/SeM. Tack vare detta fick

ett 50-tal medlemmar en flygtur över Örebro. Något de annars inte är bortskämda med, eftersom hemmaflojtilljen F16/SeM ligger drygt 20 vägmil från Örebro.

Ett resultat av dagen var att föreningen fick flera nya medlemmar. ■

Roy Jildensdøl

Jerker Salomonsson, bosatt i småländska Torsås och medlem i Kalmarsunds FVf, är en gosse med tungan rätt i mun. Vid VM i Östtyskland i september försvarade han de blågula färgerna i standardpistol. Han blev 13:e man individuellt och 4:a i lag, mycket nära en bronsmedalj.



Carsten Flensburgh, landskronapåg och synnerligen aktiv medlem i Skånes FVf, basar för frivilligdetaljen vid F5 i Ljungbyhed under tiden Lasse Pettersson pluggar för sin majorsexamen.



Kalmarsunds FVf planerar en sommarkurs för ca 30 FVRF-ungdomar på Bussviks kursgård, Oskarshamn. FVRF:s styrelse har gett klartecken för kursen, som kommer att omfatta en mängd utomhusaktiviteter.

Höjdpunkt 1987: Ställ upp! Gå högvakt!!

Höjdpunkten på FVRF:s 25-årsjubileum 1987 blir högvaktstjänsten vid Kungl Slottet och Drottningholm 29-30 augusti. Önskemålet är att samtliga 27 föreningar skall vara representerade i högvaktstyrkan, som "går på" lördag middag och bestrider tjänsten under ett dygn.

– Det var på riksförbundsstämmen 1985 som förslaget om

högvakt väcktes. För att kunna genomföra uppdraget behöver vi ett 80-tal deltagare, som kommer att tränas på Tylöbäcks kursgård utanför Halmstad en vecka i början av augusti. Sedan rycker de in till F13:s detachement i Tullinge tre dagar före högvakten för en sista finslipning, säger förbundssekreterare Kjell Helmersson.

Utbildningen och tjänstgöringen genomförs med samma förmåner som vid central utbildning. Till träningsveckan på Tylöbäck (som ligger nära Tylösands havsbad) finns möjlighet för ett begränsat antal familjemedlemmar att medfölja.

Anmälan kan lämnas till din förening. Ställ upp – att gå högvakt är en oförglömlig upplevelse! ■

T.A.

Kontraktet för provningen omfattar 14 35 MKR till RFN och levereras. Totalt har Schweiz beställt sju kommando till 68 MKR. Det handlar om två avsnitt av prov. Det är ett positivt utvecklingsstadium i militära och civila sammanhang.

En åtgärd som skulle kunna utlösa en värdig kontrakt till RFN och läggas ner på flera pengar på denna provningsperiod.

Prov med skapningsrobotar är en förutsättning för att inte missa en god idé i tillägg till Schweiz. Samtidigt kan man inte avse sådana sista prov. Att läsa av data på ett sätt på RFN är en viktig del på RFN har tillräckligt förutseende och ett väl utvecklat utvecklingsprogram. Det innebär att Schweiz och RFN är överens om att läsa av data på ett sätt som inte innebär några tekniska problem. Detta innebär att Schweiz och RFN är överens om att läsa av data på ett sätt som inte innebär några tekniska problem. Detta innebär att Schweiz och RFN är överens om att läsa av data på ett sätt som inte innebär några tekniska problem.

● ● En kampplan med så korta framflyttningar som denna är mer än 3,5 månader avsevärt mer omfattande än prov. Kampplanen har utvecklats och utvärderats för den värdiga kontraktet. Ett prov som skulle kunna vara värdigt är två miljoner dollar. Detta är ett utvecklingsprogram som skulle kunna vara värdigt.

Et provet för bilaga parter är de som är överens om kontraktet och är värdiga kontrakt. Som exempel kan man se att RFN och Schweiz har ett kontrakt som omfattar 2,7 MKR (inklusive specialutrustning). Provutvärderingen är en viktig del på grund av att det är ett "operativt" som är 518 000.

En liten oöversiktlig symposium som är värdig på den här typen av verksamhet är att det är ett utvecklingsprogram som skulle kunna vara värdigt. Detta är ett utvecklingsprogram som skulle kunna vara värdigt.

● ● Något av de viktigaste resultaten från provet vid RFN har varit att utvärdera och utvärdera kontraktet på detta sätt. Detta är ett utvecklingsprogram som skulle kunna vara värdigt. Detta är ett utvecklingsprogram som skulle kunna vara värdigt.

*F 12D Larsen under målövning
Foto: Mik Kalm*



*Övan: F12D Larsen med målövning under vingen. — Foto: Peter Lindler
Nedan: Vingmål VM-6.*



Schweiziska tekniska myndigheterna har utvecklat robot typ Maverick på Hawker Hunter. — Foto: Schweiz

Att RFN:s insatser i utvärderingen avsevärt synligt bevis på, då Kustingschef Felix Wätlin vid sitt besök överlämnade GRD:s nya vapenkoncept. Om det mest betydelsefulla: "To RFN for the outstanding support of the Swiss missile firing program 1965." /Armsament Chief

Perp Lagerberg



Thumb up – ready for flight.
'Chuck' inför luftdopet med
SK 37 Viggen.

Brigadgeneral Charles E. "Chuck" Yeager var amerikansk stridsflygare under andra världskriget. I själva verket dubbeless. Han är en av de få som lyckades bli ess på en dag. ☆ "Chuck" Yeager är också en av världens mest erfarna provflygare. Med raketflygplanet Bell X-1 var han den förste som flög i överljudsfart. ☆ Yeager har tillbringat hela sitt yrkesverksamma liv i amerikanska flygvapnet. Och han har flugit över 180 stridsflygplan, däribland t o m vår egen Viggen. Yeager var eskaderchef under Vietnamkriget och utförde ett stort antal stridsuppdrag. Han har också varit chef för amerikanska flygvapnets astronaututbildning. ☆ "Chuck" Yeager är nu pensionerad från USAF men har för den skull inte helt lämnat den moderna flygtjänsten. ☆ Här följer en förkortad version av den intervju, som genomfördes med legenden "Chuck", då han besökte F15 i höstas.

MÖTE MED 'Chuck' Jeager

**Det finns inget
som heter
'född till pilot'**

Av Lars Christofferson

**Är du bara av
'rätta virket'
och flygtränar
intensivt
kan även du bli
flygarESS**



Foto: John Forsell

Brigadgeneral Jeager tillät osjälviskt F15-kaptenen Ulf Gabrielsson vara förste pilot under Viggen-flygningen.

*Källa: En utmaning att
samt intressant område, då
det gäller flygstridsystem.
Du har ju även byggt dagens
mest avancerade system.
Hur ser du på framtiden?*

C.J.: Den mest avancerade teknologin, som jag känner till, hittar man i ett system som tillverkas av Northrop och det är F-20. Jag flyger själv regelbundet Tiger-shark. Jag arbetar också med vad vi kallar ATF (Advanced Tactical Fighter). Det är vår nästa generation stridsflygplan. Den flygtekniska utvecklingen har alltid skett i små steg. Vi har emellertid under de senaste 15 åren haft ett stabilt läge utan egentliga förändringar. Detta har gällt flygskrov, aerodynamik, material men också vapen. Nu tar vi emellertid ett mycket stort steg framåt på en mängd områden. Vi kommer att få se nya material, stealth-teknik blir användbar i nya stridsflygplan och på vapensidan kommer nya och ytterligt avancerade system. Flygplanet kommer i allt högre grad att betraktas som en plattform.

Många länders konstruktörer tycks emellertid försöka krama så mycket prestanda som möjligt ur själva flygvapnet i form av manövrerbarhet och höga farter. Detta är en oerhört dyr utveckling. Underhållskostnaderna och priset för den ökade komplexiteten, om man t ex vill gå från Mach 2 till Mach 2,2, rakar i höjden. Bara på motorsidan får man bekymmer med storleken, kompressorblad, flera delar och annat. Man behöver luftintag med variabel geometri till motorerna och mycket annat. Enbart kostnaden för denna lilla fartökning kan uppgå till dubbla priset för hela flygplanet i Mach 2-utförande.

Kostnaden leder till en annan utveckling. De flesta backar ur. Man säger: Vi kan gå till Mach 2 utan problem. Men låt oss hitta enkla lösningar med enkla motorer och använda högteknologin på ett annat sätt. Som köpare av ett flygstridsystem ska man titta på livscykelkostnaden. Dvs kostnaden under en 25-årsperiod för bl a bränsle, underhåll, reservdelar, utbildning och jämföra detta med det stridsvärde systemet representerar.

Det stora genombrottet ligger i de nya vapnen. Robotarna blir mycket effektiva. Man har inte längre behov av att rikta flygplanet mot målet på samma sätt som tidigare. Dessutom med rotation runt flygplanets axlar, pekning, öppnar sig ett oerhört mycket större skjutområde än förut. Aerodynamiskt kommer flygplanen också att kunna utföra rörelser som vi för några år sedan ansåg omöjliga. De allra nyaste robotarna är mycket snabba och de ger sig iväg dit de "tittar". De är omöjliga att störa. De är inte längre beroende av radar eller värmestrålning, de letar efter en "bild", s k image.

De nya vapensystemen gör att vi i dag strävar mot "mycket enkla" flygplan. De här nya, enkla flygplanen är möjligen att förverkliga med nya material, nya aerodynamiska lösningar, datorteknologi, elektronik och annan avancerad teknik. Vi får flygplan som får 25 års livslängd eller mer. Kommer det efter 15 år fram nya vapensystem byter man bara mjukvaran och datorerna och förstås vapnen. Några problem att gå över till nya vapensystem ska man inte behöva få.

*Vi talade om mjukvaran, då
programmet, i de nya
flygstridsystemen. Produk-
tionen och hanteringen av
den är ut väldigt korr-
skapsintensiva. Medför det
att även förarprofilen kom-
mer att ändras?*

Många människor tror – då styrautomatik med datorer, Fly-by-Wire kommer på tal – att människan kommer att kunna ersättas av datorer. Det är enligt min mening helt fel. Vad vi gör är att komplettera föraren med datorerna. Vi gör föraren mer effektiv. Det jag gör i t ex en F-20 med hjälp av datateknologin, gör mig tio gånger effektivare jämfört med vad jag kunde uträtta för tre, fyra år sedan.

Jag vill ge ett exempel på hur tekniken hjälper flygföraren. Antag att jag i min F-20 arbetar med radarn och jag möter sex jaktflygplan, som befinner sig ca 60 km bort. Jag har dem på radarn. Med dagens radar har man inga bekymmer med ovidkommande ekon eller brus. Jag får klara distinkta punkter, där är målen. Jag för markören mot ett av målen och analyserar med datorns hjälp riktning, fart och höjd. Så går jag över till nästa mål och får så kunskap om mina motståndare.

Jag har sex robotar och jag kan blanda robottyperna. Kanske har jag radarrobotar som Sparrow, värmesökande som Sidewinder AIM-9M eller en senare variant och kanske också någon bildsökande robot. Jag beordrar robot nr 1 till mitt första mål osv. Datorn kommer ihåg allt detta. När jag väl har fördelat robotarna på de olika målen – oavsett vad dessa har för sig, ändrar fart, riktning eller höjd – kan jag låta datorn ta över. Jag har nu talat om för datorn vad jag vill ha uträttat.

Därefter koncentrerar jag mig på radarn igen och övergår till spaning i andra områden. När fiendeflygplanen kommer inom det effektiva verkansområdet för robotarna avfyras de automatiskt. Jag kanske samtidigt är så nära ett annat fiendeflygplan att jag vill använda kanonen i en dogfight och då går jag över till den stridsmetoden. Jag behöver inte bry mig om robotarna, de kan mycket väl avfyras mot de andra målen under min dogfight. Tidigare var jag tvungen att hela tiden söka och

följa målen. En sådan uppmärksamhet gjorde att något annat motståndärflygplan kunde smyga sig på och skjuta bort mig från himlen. Det visar på sättet som vi använder tekniken för att hjälpa föraren och minska hans arbetsbörda.

För 15–16 år sedan hade vi i de här sammanhangen bara den analoga datortekniken att tillgå. Detta skapade en hel del problem. I vapensystemen i dag använder vi digital-teknik. Blandningen är inte bra. Det här problemet kvarstår i F-16, som är ett gammalt flygplan. Men i F-18 och F-20 använder vi enbart digitalteknik. Samtliga subsystem kan kommunicera med varandra och man får ett mycket snabbt och flexibelt helhetssystem. I sådana här flygplan använder man inte bara en dator. Man har en hel mängd datorer sammankopplade med hjälp av en rad flexibla och snabba 'bussar'. – Vi har alltså behov av fler än en dator. Det rör sig om en 18–20 datorer, som är ihopkopplade med varandra och som "talar" med varandra och kontrollerar varandra osv. Vi har här en stor kapacitet i datorkraft.

Det här berör också vapenhanteringen. All information föraren behöver om sina vapen finns lagrad. Det kan röra sig om kärnvapen, robotar, konventionella vapen mot markmål, sjömål eller luftmål och mycket annat. Datorerna beräknar också läge, rutter, tar fram kartor, ger en bild av flygfältet där man ska landa, kopplar samman styr- och siktesfunktioner, automatiserar flygningen och jag vet inte vad. Vi är här bara i början. Alltmer stoppas in i datorerna och allt för att hjälpa föraren att effektivisera striden och flygningen.

Datorerna används också i underhållsarbetet. Då jag taxar in med min F-18 eller F-20 kan jag få grepp om felaktigheter, något system är kanske på väg att falla. Jag analyserar med hjälp av datorerna, de ger klara besked. Och jag kan ge markpersonalen korrekt information. Teknikerna kopplar in sig på datorerna. De ser om något system håller på att bryta samman eller är helt felaktigt och de kan byta de "lådor" som inte fungerar.

● Underhållspersonal och tekniker får ett lättare arbete. De måste dock lära sig att hantera den nya tekniken och få känsla för den. Jag medger att de är långt borta från den tid då motorljud, intuition och känsla kunde leda dem rätt. Utbildningen för den här kategorin blir annorlunda. Utbildningstiden kan skäras ned och rationaliseras. Själva handhavandet av tekniken kan den här gruppen lära sig efter en vecka. Med rätt teknik och rätt användande av den finns här pengar att spara. Vi får en ny utbildningsprofil.

*Gallerbetsamma för fly-
förarna?*

Ja, detta är precis vad som händer i dag. Ta t ex skjutning med kanon. En jaktförare är alltid intresserad av hur skottsäker han är med kanonen. Med den kapacitet och de möjligheter datorerna erbjuder kan vi öka förarens skjuteförmåga dramatiskt. Vi har utomordentligt goda erfarenheter av detta sedan tre, fyra år.

Med autopiloter sammankopplade med vapensystemet kan en oerfaren förare redan på sitt första uppdrag skjuta bättre än jag utan automatiken. Föraren låser på målet och överlämnar det hela till flygplanet som med kanonen skjuter en perfekt serie. Jag är imponerad. Inte ens med hundratals träningstimmar skulle jag kunna skjuta bättre om jag endast fick använda konventionella metoder.

*Lär vi med den nya högtek-
nologin också en ny förar-
profil?*

Enligt min mening, nej. Jag är glad att du ställde den frågan. Många tror ju, som jag nämnde tidigare, att vi håller på att ersätta flygföraren med en dator. Så är det inte! Datorn gör bara vad föraren ber den att göra. Flygföraren är i högsta grad agerande i systemet. Antingen jag flyger en F-18 eller en F-20 med all teknik inkopplad och jämför dessa med min gamla Mustang så är det ingen skillnad på själva flygandet, vad mig anbefanglar. Men de nya flygplanen får mig att göra ett bättre arbete. Flygföraren som är inne i det här flyger bättre, använder vapnen bättre och kan utbildas snabbare. Han behöver inga långa checklistor. Han knappar in vad han ska göra. Föraren har allt han behöver på sina bildskärmar och han kan ta upp alla nödvändiga data på sin 'Head-up-display'. De knappar han behöver använda finns lätt tillgängliga på hans spak eller gasreglage. Han har ca 18 olika funktioner att knappa fram.

I våra ordersalar eller andra arbetsrum har vi satt upp fullt av datorer med videospelsliknande program. Förarna använder samma knappeteknik som i F-18 eller F-20. Vi kan simulera systemen i flygplanet. Förarna kan hela tiden göra samma sak på marken som de gör i luften. Med datorerna kan förarna planera kommande uppdrag, analysera utförda uppdrag, utveckla ny taktik eller helt enkelt ägna sig åt utbildning.

Redan med konventionella flygsimulatorer får vi en mycket effektivare utbildning. Det blir ett billigare sätt att utbilda förare. Han fortsätter dessutom att vara professionell i sitt yrke med hjälp av simulatorerna. Med domesimulatorerna har vi ett utmärkt hjälpmedel att träna och utbilda luftstrid. Taktiska moment blir lättare att öva in osv. Vi kan i simulatorn strida en

mot en, två mot två eller fyra mot fyra och en mängd andra kombinationer. Vi programmerar in motståndarens prestanda och andra karaktäristika i simulatorens fiendeflygplan och du får själv möta honom och se hur bra du är.

Blir det det här att piloterna behöver mindre verklig flygtid för att uppnå fullgod kompetens eller att behålla den?

Ja, det är riktigt. Men de behöver förstås mycket tid vid datorerna och i simulatoren. Det finns en minimitid man måste ge föraren i luften. Han måste göra sig bekant med krafterna, trögheten, vädret och annat. För några år sedan motsvarade 10–12 timmar i simulatoren en timmes verklig flygning. Nu är vi väl nere i sex timmar. Och vi är snabbt på väg mot tre eller fyra timmar. Jag tror dessutom att vi inom en inte alltför lång tid är nere i en timmes simulatorflygning motsvarande en verklig flygtimme.

Hur vill du beskriva en bra stridsflygare?

För att bli bäst, måste man komma ihåg att det **inte** finns något som vi skulle kunna kalla en "född pilot". Nationalitet spelar heller ingen roll. När man har ett uttagningssystem letar man efter basegenskaperna – syn, motorik, koordinationsförmåga, rumsuppfattning, ärliga egenskaper, psykisk stabilitet och annat. Alla uttagna kandidater har bra värden på de egenskaper jag nämner, men hur väljer man ut den bästa? Vi har gjort inträngande studier i ämnet och kommit fram till att det går inte. Så enkelt är det.

Vad är US Air Force tagit fram sina Red Flag-övningar?

Stridsflygaren måste få erfarenhet av den rätta stridsmiljön. Man kan träna dagar igenom utan att bli en bra stridsflygare om inte miljökraven är uppfyllda. Man måste lära sig att rätta målspana, veta var fienden kan vara, osv. Självklart måste man också ha en god underrättelsetjänst, som kan tala om hur motståndaren kommer att strida. Det gäller i de här sammanhangen att vara ytterligt flexibel.

Våra Red Flag-övningar ger den nödvändiga erfarenheten. Och det är denna som räknas. Det här gäller oberoende om vi talar om frakt-, helikopter- eller stridsflygare. Med erfarenhet avser jag inte flygtid i sig utan snarare vad man gör med sitt flygplan.

Vad som räknas är också kunskapen om de egna systemen. Ju bättre man känner till dem, desto bättre blir man. Man måste "tänka, andas och leva" sitt flygplan. Du måste inte bara känna till din egen förmåga utan även ditt flygplans. Kunskapen om de tekniska systemen och säkerhetssystemen

gör dig till en bättre förare. Du måste kunna räddningsutrustningen, fallskärmen och din raketstol så väl att du kan använda dem i ett halvt medvetlost tillstånd.

Har kritikererna för en god stridsflygare andra's under din tid som militär flygare? Kommer de att ändras inom en synbar framtid?

Nej, det har de inte. Och jag tror inte heller att de snabbt kommer att ändras. Med den datorkraft som vi har byggt in i de moderna flygstridssystemen, ökar möjligheterna högst dramatiskt för den enskilde föraren, om man jämför med en 40- eller 50-talspilot. Det är här kunskapen kommer in, kunskapen om hur man kan utnyttja systemen. Antalet operationer har ökat: men knappast karaktären av dem. Man måste lära sig att utnyttja de olika systemen och se mångfalden. Det är som en tennismatch eller ett parti schack eller något annat.

Kommer into kreativiteten in här?

Kreativitet är ett väldigt starkt ord och likaså är fantasi. Men det är riktigt man måste kunna "läsa spelet". Man måste känna sin arsenal, sin säck av tricks. Man måste kunna både sina defensiva system och sina offensiva. I det förgångna hade vi vissa möjligheter inbyggda i ett flygplan. Så kom robotarna mot luftmål och mot markmål. Nästa steg i utvecklingen var att robotarna kunde störas. Och så uppfann vi motmotmedel, osv. Därför är det nödvändigt att man väl känner till vad man har i sin säck av vapen och deras möjligheter.

Blir då inte föraren något mer av en beslutsfattare?

Föraren kan lätt hamna i en situation där han inte kan anropa sin stridsledning eller sin divisionschef. Han måste själv ta beslutet och han måste själv handla. I dag och även i framtiden blir den flygföraren som har den förmågan den bästa. Jag är av den bestämda uppfattningen att den här egenskapen blir än mer nödvändig i framtiden. En gruppmedlem som kan växla över till individualism. I rätt tid och rätt sammanhang.

Lat oss säga att vi lyckats välja ut de rätta föraremen. Hur ska vi utbildade dem för att få fram de egenskaper vi önskar?

Det är viktigt att man redan från första flygtimmen i utbildningen talar om vad det egentligen handlar om. Det är en stridsflygare vi ska få fram. Detta måste få påverka hela utbildningskedjan. Taktik och liknande ting måste tidigt få komma in.

I varje rum, där eleven vistas,

Med Bell X-1 som första människa genom ljudvallen

Jeager historisk
14 oktober 1947

borde hänga en affisch med texten: **Du är här av ett enda skäl – du ska bli stridsflygare och kunna slåss för ditt land.** Allt som eleven gör ska riktas mot det målet. Eleven måste bibringas uppfattningen att hans uppgift är att kunna strida.

Man ska inte driva en gigantisk flygklubb. Många länder lägger stor vikt vid själva flygandet. Men uppgiften är att vara **soldat**. Detta får aldrig eleven glömma.

Självklart ska man använda sitt flygvapen som en symbol och något att vara stolt över. Detta ska varje medlem i vapnet känna. Det finns förstås inänskör utanför organisationen som tycker, att den ekonomiska uppoffringen är för stor. Men det får man stå ut med. Man måste hålla en hög moral i organisationen och man måste veta vad man kämpar för – sin och landets frihet.

Moral och ledarskap hör ihop. Hur ser du på begreppet ledarskap i en organisation som ett flygvapen?

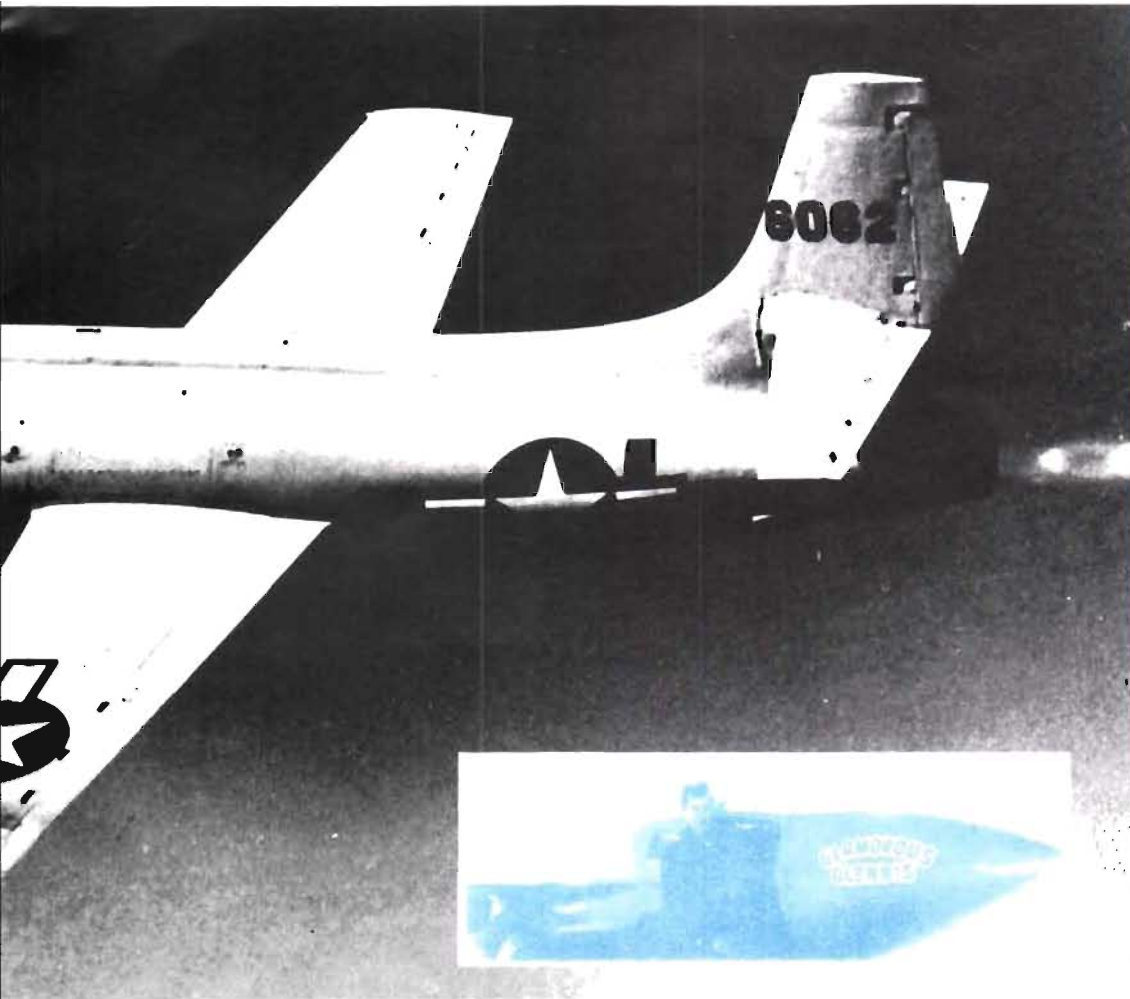
I toppen måste man ha någon som utöver de vanliga färdigheter och förmågan att nå sina medarbetare samt ge dem visioner också måste kunna tala med politiker och myndigheter av olika slag. Detta kan vara nog så besvärligt.

På de lägre nivåerna har jag stor erfarenhet. Jag har varit divisionschef, flottiljchef och eskaderchef.

Da en ny flottiljchef tillträder sin befattning har han en tendens att tillbringa mest tid hos de operativa enheterna. Detta är inte så konstigt. Han är själv förare och han är uppfostrad som sådan. Men de operativa enheterna är ju bara en del av flottiljen och kanske inte de viktigaste att tillbringa mest tid hos. Underhåll, service, mathållning, vaktjänst, meteorologi och mycket annat är minst lika viktigt. De kan få hela organisationen att antingen lyckas eller att bryta samman. Flottiljchefen måste lära känna människorna på alla områden. Den flygoperativa delen kan han ju innan. Hans uppgift är att få hela maskineriet att fungera. Han måste bygga upp självrespekt och självkänsla hos sina medarbetare.

Påverkar ett flygvapens sätt att vara omvärldens respekt?

"På divisionen skall man leva och andas stridsflygning!"



Sverige har inte varit i krig på många år. Men ni kan vara säkra på att ni noga studeras. Ni går kanske ut med en Viggen och fotograferar en MiG-29. Främmande makter testar er hela tiden. Då ni dyker upp backar de tillbaka en smula. Men se upp! Ni har en stor kapacitet och ni har ett starkt flygvapen som inger respekt. Men i er nationella stolthet måste också få finnas ett mått av ödmjukhet. Det har kostat en väldig massa pengar och det vilar på erfarenheter som kostat blod, svett och tårar. Många har också omkommit under utvecklingsgången.

Hur ser du på taktik och taktisk utveckling? Är det stabben eller divisionerna som utvecklar taktiken?

Taktiken beror på de krigssystem

"Där skall den verkliga taktik-utvecklingen äga rum!"

du opererar mot och kunskapen om de egna vapensystemen. Hur får jag mina vapen att fungera mot målet utan att själv bli dödad. Det är taktik.

Stabsmedlemmarna kommer ursprungligen från divisionerna. Någon måste ju fatta beslut. Men frågan är om taktiken ska utvecklas vid staberna.

En god flygvapenchef vet, att då han tar en divisionschef till staben, så får han en expert på ett visst flygsystem och den här expertisen behövs vid staben. Men den före detta divisionschefen är nu stabs-officer och inte en jaktförare. Det är nu inte hans jobb att praktiskt utvärdera eller utveckla den nya taktiken. Men han kan bedöma den efter sina tidigare erfarenheter och de synpunkter han får från förbanden.

För att ständigt få in nytt blod i staben och vitalisera den kan man låta divisionsfolk tjänstgöra ett år på staben och sedan låta dem gå tillbaks till sina divisioner. De kommer att streta emot stabsbefattningar. Men deras kunskap behövs i staben, den är oerhört betydelsefull där.

På divisionen har man officerare i olika befattningar. De är de verkliga experterna. De diskuterar med varandra, slåss tillsammans i luften och även mot varandra. De prövar och analyserar. Det är här den verkliga taktikutvecklingen bör äga rum.

För divisionerna är taktiken livs-

luften. Divisionsmedlemmarna måste ständigt förbättra sin taktik. De nya vapensystemen och deras kontinuerliga vidareutveckling kräver det. Dessutom förbättrar motståndarna både sin taktik och sina vapen. Det finns alltid behov av nya sätt att möta en motståndare.

Kan man förhoppas att olika divisioner använder olika taktik?

Om man har ett tillräckligt stort flygvapen, som det amerikanska, har man resurser att hålla sig med en särskild taktikutvecklingsenhet. Vi har vår Fighter Weapons School, som inte gör annat än utvecklar ny taktik. Då får man en enhetlighet och en överensstämmelse i de olika divisionernas agerande.

Har man ett mindre flygvapen borde det inte vara några problem att kommunicera ut budskap om ny taktik till förbanden. För samverkan och annat är det nödvändigt med kunskap om nya taktiska grepp ute vid de olika divisionerna.

Divisionen är den naturliga enheten för utveckling av ny taktik. Det ligger också ett stort egenvärde i att koppla utveckling och stridsflygning nära varandra. På divisionerna ska man leva och andas sin stridsflygning. Detta är deras uppgift och "förbannade" skyldighet. ■

384 sidor YEAGER

Flyggeneralen "Chuck" Yeager är en levande legend. Inte bara i USA utan i flygkretsar över hela världen. Mannen som under sitt liv personifierat alla pojkboksdrommar om flygning – i USA närmast hjälteförklarad som en man av "the right stuff".

Vid 22 års ålder deltog han i det andra världskriget som jaktpilot. Han blev redan då berömd som mannen som – bl a – under en luftstridsdag sköt ned elva tyska flygplan. Nedskjuten över det tyskocuperade Frankrike och räddad genom den "hemliga armén" – den franska motståndsrörelsen.

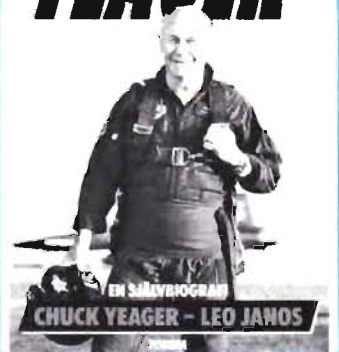
Efter världskriget blev "Chuck" Yeager provflygare, och har gått till flyghistorien som den förste människa som flög snabbare än ljudet – i raketdrivna Bell X-1.

I memoarboken YEAGER berättar "Chuck" om de drivkrafter som låg bakom hans längtan att alltid vara först och bäst. Längtan att flyga och längtan att känna den frihet som bara finns när man helt och fullt kan röra sig i alla dimensioner.

YEAGER handlar också om många av de människor som följde flyget fram till dagens nivå, där piloten mer är en dataoperatör än den vildhjärna han förr skulle vara. Säkerheten inom flyget är A o O och "Chuck" Yeager blev småningom också general och säkerhetsinspektör i USAF. En general som själv flög alla typer av flygplan, trots att det inte var tillåtet. "Men om jag skall ansvara för säkerheten måste jag ju veta att planen är säkra ...".

"Chuck" Yeager har skrivit boken om sitt liv i samarbete med journalisten Leo Janos; i Sverige utgiven av FORUM.

YEAGER



En toppflygfilm med FART REALISM DJUP



film

TOP GUN

Inte på många god dag har en så välgjord, realistisk och underhållande militärflygfilm visats på svenska biografier som nu Top Gun. Top Gun är smeknamnet på US Navys elitskola för utbildning i luftstridens närkamp ("dog-fight") och den sattes upp, då flygarnas kunnighet i detta stridssätt började bli oacceptabelt låg. Överstelöjtnant Folke P Sandahl anmäler här filmen, som kommer från Paramount och hade svensk primär i början av juli.



Top Guns handling utspelas i nutid, dels över Indiska Oceanen och ombord på hangarfartyget "Enterprise", dels vid Top Gun-skolan och dess omgivningar, vertikalt och horisontellt. Indiska Oceanen är en väl vald scen; dels har USA en flottbas där, dels är varken Sovjetunionen eller Kina strandägare, så de i filmen uppträdande "MiG-28" (Northrop F-5 och T-38A) har ingen entydig nationalitet. Den för realismen nödvändiga främmande makten skissas över huvud taget varsamt. Filmen är i den mening opolitisk och opropagandistisk.

Handlingen bjuder på två konfrontationer med den främmande makten. Båda kunde ha och har kanske inspirerats av händelser över Östersjön. Den första är en incident av den typ våra Draken- och Viggen-förare är förtrogena med. Den utvecklas onödigt faktartat genom provokation från filmens huvudperson Maverick,

spelad av Tom Cruise, 23. Med sin F-14 Tomcat intar han skjutläge mot den ena MiG-28:an (de är två), så som den sovjetiska Su-15 gjorde mot ett svenskt charterplan in över Hoburgen i augusti 1984. MiG-28:ans rotekamrat gör då sammaledes bakom Mavericks rotervåa. Ingendera sidan skjuter, men Mavericks tvåå, flygstyrkans bästa förare, råkar ut för psykisk chock med spännande följder.

Den andra och hela filmen avslutande konfrontationen är av modell Catalina-affären. Vår signalspanande TP 79 (= DC-3) motsvaras av ett amerikanskt signalspaningsfartyg, som manöverodugligt drivit in på främmande makts område. F-14-plan sätts in till dess och bärgningsstyrkans skydd. Liksom vår obeväpnade sjöräddnings-Catalina sköts ned, da den letade efter överlevande från DC-3:an, skjuts ett av F-14-planen ned, varpå följer en livlig luftstrid. Händelsen förnekas se-



Biggles-skådespelaren, Neil Dickson, kom flygandes till Stockholm för att hälsa till FV-Nyttis läsekrets. Bl a.

Biggles

Äntligen har vi fått se honom på bio! BIGGLES, hjälten i nära 100-talet ungdomsböcker, kom i höstas i en brittisk storproduktion.

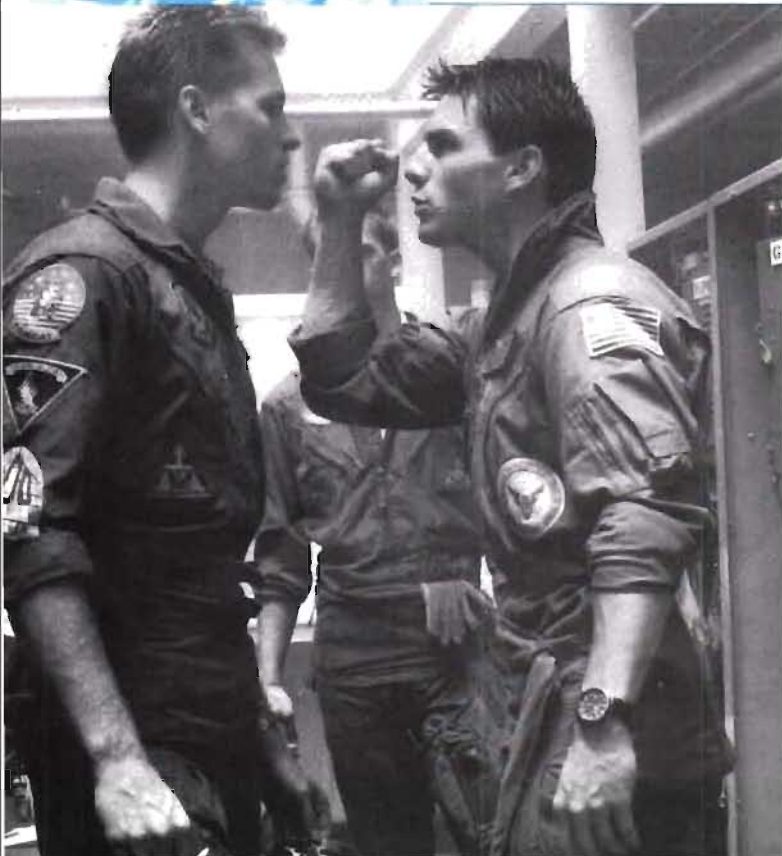
Året är 1917 och brinnande världskrig. Vårt flygaräss kämpar för att förintä ett nytt domedagsvapen, som tyskarna uppfunnit. Läget är kritiskt. Plötsligt får han hjälp av en ung amerikan, Jim, som

genom ödets nyck och ett skidshäl kastats bakåt i tiden. Bara en sekund tidigare befann sig Jim hemma i sin lägenhet i New York och då var året 1985! – Biggles och Jim visar sig vara tidstvillingar. Varje gång någon av dem svävar i livsfara kommer den andre snabbt till undsättning.

Filmen är en typisk äventyrshistoria om en gammal flygarlegend i läsvärlden, som här poppats upp. Det passar nog dagens ungdom. Vi äldre håller oss fortfarande till Wahlströms Biggles-böcker. Ty en sak är säker, trots att böckerna på 60-talet förbjöds (!) på svenska bibliotek för att de var "krigshetsande" (!), flygarindividualisten Biggles är fortfarande populär i Sverige.

●● En annan produkt från Hem Films finns på video – tänker på flygproduktionen *Red Flag*. En snarlik historia till Top Gun, men från 1981. Den filmen kan hyrrekommenderas som förspel till en kommande artikel i ämnet i FV-Nytt -87. ■

J. Ch.



nare av motsidan, kanske den likasom DC-3-nedskjutningen ägde rum över internationellt vatten.

●● Mellan dessa båda konfrontationer får vi följa huvudpersonen Mavericks utveckling från en omogen, omdömeslös och istadig men skicklig förare (med neurotiskt-kompensatoriskt behov av att alltid bli sedd som fränast, farligast, bäst) till en mera omdömesgill och självdisciplinerad förare, som verkligen är i heljuten toppklass. Det är han som genom flera nedskjutningar räddar situationen vid avslutningsstriden.

Vad som åstadkommer denna förändring hos Maverick är inte bestraffningar eller utskällningar, inte heller hans kamraters rättframma reaktioner eller påminnelsen om att trots kamrattävlan "vi är i samma lag". Det är först sedan Mavericks bästa vän, hans navigatör, omkommit vid ett flyghaveri och Maverick hamnat i en psykisk

kris, som stilen med busflygning och oförlåtliga övertramp för att själv få briljera till sist bryts.

●● Mavericks chef, en krigserfaren människokännare, hjälper honom genom krisen med dess väl skildrade symptom i form av vacklande självförtroende, vilfrädighet, grubbel, obalanserat humör, otrevlighet osv. Flickvännen har också betydelse i denna sedan länge behövliga mognadsprocess. Filmens kärlekshistoria är väl integrerad med handlingen och belyser ytterligare Mavericks karaktär samt bidrar med humor.

De rafflande flygövningarna vid Top Gun-skolan med Maverick och övriga elever i F-14, lärarna i A-4 Skyhawk, kan inte beskrivas, de måste ses, otroligt skickligt regisserade och fotograferade. Dunk-dunk-musiken får man försöka stå ut med, flygscenerna förlåter förvisso allt. ■

Folke P Sandahl

Att musicera är att leva i varje fall för ...

Flottiljernas musikkårer drogs in på 50-talet, försvarsgränzarnas på 60-talet och de mera frilt svävande militärmusikkårerna i början av 70-talet. Kulturgenren militärmusik fick 1971 en efter tidsandan passande struktur - en territoriell: den blev något så klangfullt som regionmusik. 80-talets bidrag tycks bli ett arrangemang med landstingen som militärmusikalisk kraftkälla.



Men själen lever vidare. Väl framförd militärmusik tilltalar många även i vår tid. Den skänker glädje, lätthet åt sinnet och spänst åt stegget, allvar i högtidsstämningar också, när så önskas. Därtill är den lättillgänglig utan att snabbt bli enerverande som schlager- och popkonstruktioner.

Sedan byråkratin gjort sitt bästa åt militärmusiken är det nu mest frivilliga krafter, som för arvet vidare. I FV-Nytt 3/86 presenterades "Flygvapnets musikkår i Handen" och dess värdefulla inspelning av FV-marscher. - Men FV har minsann en musikalisk bundsförvant till: **Klippans musikkår**. Den har vid åtskilliga tillfällen de senaste åren ryckt in, när F5, Krigsflygskolan i Ljungbyhed (Klippans kommun), behövt assistans vid examensceremonier, flygdagar o dyl. Vilken hög klass denna frivilligkår håller under sin dirigent *Kjell Pommer* framgår av en grammofonskiva, som spelades in i samband med F5:s 60-årsjubileum i somras. Skivan förtjänar en större spridning och skall därför presenteras här.

● Sex marscher och sex andra stycken belyser väl bredden i kårens kunnande och repertoar. Men det är två av marscher, som gör skivan till något alldeles extra. Två rariteter: **Herrevadskloster-Marsch** och **Att flyga är att leva**.

Herrevadskloster-Marsch. En av Ljungbyheds-bygdens kulturvårdare, *Stig Lööv*, fann på en loppmarknad en inbindning av pianonoter och bland dessa en marsch, Herrevadskloster-Marsch. Kompositören *Olof Lidner*, torde ha varit musikdirektör vid K2, Kungl Skånska Husarregimentet, och noterna verkar ha tryckts någon gång på 1910-talet.

Vid den tiden var Herrevadskloster en av Arméns remontdepåer (remont=ung häst under utbildning) och nog luktar det häst så det förslår kring denna sköna marsch. Att Herrevadskloster från 1100-talet med militär prägel sedan 1600-talet kom att tillhöra Krigsflygskolan från 1958 (förberedande fältflygarskola m m) motiverar väl marschens plats på denna F5-anknutna skiva. Den är varmt välkommen i den akustiska militärmusikaliska dokumentationen. Kåren framför den med precision och känsla; Herrevadskloster har en del med Klippans pappersbruk att göra i det förgångna.

Att flyga är att leva. *Lars-Erik*

Larsson, mest känd för "Pastoralsvit", "Förklädd gud" och "En vintersaga" har också skrivit en hel del filmmusik. Till en av beredskapsårens bästa seriösa militärfilmer "Första divisionen" (ej att förväxla med den senare, rätt usla "Gula divisionen") skrev Lars-Erik Larsson en marschvisa "Att flyga är att leva". Orden är nog regissören Hasse Ekmans. Det var i varje fall han som skrev visans text. Denna visa har Klippans musikkår gjort marsch av och sannerligen: det flyger B5:or ("Första divisionens" störtbombare) genom rummet, när man avlyssnar Klippankårens flotta arrangemang. På minnets biotek framtonar bilden av en mässfest i m/38 med den lysande skådespelaren Lars Hanson som överste och flottiljchef i kretsen av sjungande flygarkamrater. Klippans musikkår skall ha ett varmt tack för att den tagit upp denna marsch på estraden, framförandet är ypperligt.

Krigsflygskolans marsch av *Sverker Hållander* (Handen-kårens dirigent) är förstås med på denna skiva. Det var lätt skanda-

Köp skivan!
NJUUUT!!

"Att flyga är ett konstverk
i varje ögonblick"



— stängs har visats på officersmassen vid "Kungl. Narkes flygfliktillfly". Fr. s. stående: Åke Lönnerberg, C/1 Nordenskiöld, Lerkel Westerland, Harald Wahlén, K-1 Nilsson, P/3 Olausson, Sven Almström, Bengt Järrestedt, Per Bruball. Sittande: Hasse Ekman, S-Å Lindahl, Kotti Chavv, Ingemar Wilander. — Äret var 1941. Filmen "Första divisionen" efter manus av Alvar Zacke och i Hasse Ekmans regi. — Sv. på bilden, hur saegen sig minns? Med hjälps av den nya LP-skivan kan alla yngre skapa sin atmosfär.

löst att F5, FV:s vid sidan om F4 äldsta förband, år efter år gick utan egen marsch. Flottiljchefen Widmark och stabchefen Vinberg lyckades häromåret knäcka problemet. Marschen, ett beställningsverk av god klass, finns redan i två inspelningar och har definitivt kommit för att stanna ... om man nu får säga så om marscher. Den är lätt att gå till och musikerna tycks gilla att spela den: kompositören ianspråkar dem på ett spordande sätt, de flesta instrumenten tycks någon gång få vara första fiolen ...

Svensk flygmarsch, en av Helge Damberts minst lyckade verk, tycks pga titeln vara obligatorisk i FV-sammanhang, således också här. — Per Bergs "**Den svenska flygsoldaten**", en av vår militär-musiklitteraturs förnämligaste kompositioner, tycks pga sin alltför smala titel (bara en personalkategori) vara dömd att glömmas. Sorgligt. Hur är det: saknar inte Flygvapnets officershögskola marsch?

General Sven-Olof Olson, **Egon Kjerrmans** alls ej oävna marscher, behandlas väl av Klippan-kåren, liksom **Flygvapnets paradmarsch** av **Harry Sernklef**. Denna paradmarsch blev en fullträff, allt flera som fått upp öronen för den inser det, sedan den nu blivit ingången. Om den skall spelas med Klippan-kårens tyngd eller Handen-kårens växlingar är väl en smaksak — den är skön i båda utförandena.

Av "baksidans" melodier är **Barfotavisan** av Mats Paulsson och **Utskärgård vals** av Bobbie Eriksson de som mest för tankarna till en skön sommarkväll med en militärmusikkår på estraden. — Klippans musikkår är inte en militärkår, men den borde allt få heta **Flygvapnets musikkår i Klippan**. Kåren gratuleras till en fin skiva. Den kan inhandlas för **55 kr** plus porto genom Driftingenjör **Rune Svensson, Box 501, 260 70 Ljungbyhed**. ■

Folke P Sandahl

F10 utmanar kamrater

F10:s Kamratförening bildades i oktober 1980 på initiativ av dåvarande C F10, äv 1. Anders Sjöberg. Vid första årsmötet den 12 juni 1982 fanns 360 medlemmar registrerade. Medlemsavgiften bestämdes till endast 15 kr/år. Medlem kan den bli, man eller kvinna, med anknytning till F10 som anställd, reservbefäl, pensionär, ineliggande eller tidigare värnpliktsamt frivilligperson.

Några av de från starten föreslagna aktiviteterna har blivit traditionsenliga — såsom årsmöte med kamratfest, bussutflykt med studiebesök, årtlunch med försvarsupplysning på F10 samt information i 3-4 nummer av "Aktuellt F10".

Medlemsantalet har ökat efterhand. Intresset har breddats bland både civila och värnpliktiga och frivilliga av alla slag med direkt anknytning till F10.

I oktober 1986 var **895** medlemmar registrerade i medlemsmatrikeln.

● Är F10:s Kamratförening störst i FV? — FV-Nytt undrar och tar gärna emot synpunkter m m från övriga livaktiga kamratföreningar i vårt 60-åriga flygvapen. Nå? ■

Henry Ohlsson



I början av november sätts spaden i jorden för Sveriges första och enda servicebyggnad för Flygvapnets åtta stora transportflygplan, typ TP 84 Hercules. Byggnaden utförs med två hallar, en för tvättning och lättare service och en med utrustning för större serviceåtgärder, samt en vidbyggd kontors- och verkstadsbyggnad. Senare, om behov och resurser finns, kan ytterligare en hall byggas till.

Hercules födde nytänkande

Till hjälp för personal och materiel.

Byggnaden med måtten 145x80 m uppförs vid F7/Såtenäs, där alla åtta Herculesplanen är stationerade. Hittills har reparationer och service fått utföras utomlands eller i provisoriska lokaler.

– På grund av flygplanens stora dimensioner har vi arbetat fram en okonventionell lösning, säger projektledaren Erik Drake (Fort F). Vi anser att vi fått en lösning som ger bästa möjliga totalekonomi.

Genom att placera flygplanen *diagonalt* i byggnaden (i stället för på vanligt rakt sätt) har ca 30 proc yta sparats. Yt- och volymminskningen ger inte bara besparingar i byggskedet utan kanske framför allt i förvaltningsskedet genom lägre uppvärmningskostnader m m. Byggnaden är också förhållandevis kompakt, vilket för med sig korta interna kommunikationsvägar och ytbesparing även på detta sätt. – En effekt av denna lösning är dock att portarna blir stora och att de får mötas i en trubbig vinkel.

● ● Den tillhörande servicebyggnaden, som innehåller verkstäder, förråd, personalutrymmen och kontorslokaler, består av en envåningsdel närmast flygplanhallarna och en tvåvåningsdel. Här kommer hundratalet personer att arbeta. På övre våningen har kontor och personalutrymmen placerats. På nedervåningen har verkstads- och förrådslokalerna grupperats på var sida om en central gång. På så sätt får man ett enkelt flöde av material och personal till flygplanen. Dessutom kan man senare enkelt expandera genom att förlänga byggnaden.

Flygplanhallarna har en stomme av stål och utvändigt beklädd med profilerad stålplåt både på tak och väggar. Servicebyggnadens fasader är av prefabricerade betongelement. Själva byggnadsstrukturen har erbjudit många okonventionella lösning-

ar. Efter studier av olika typer av stommar fastnade man för en stålstomme för varje hall. De två 18,5 m höga hallarna har sedan avskilts från varandra med väggar.

Problemet med den stora utkragningen av taket har lösts genom en kombination av tre samverkande bärsystem. Konstruktionen har krävt en stålåtgång på 50 kg/m², vilket är en förhållandevis hög siffra. Taket är dubbelt och utfört i plåt. Servicebyggnaden har en långsgående betongstomme som gjuts på plats. Ytterväggarna uppförs i bärande sandwichelement av betong.

● ● Vad gäller brandsäkerheten finns skumsläckare installerade, vilka fyller hallen med skum på tio minuter. Vid en eventuell brand representerar flygplanet ett betydligt större värde än byggnaden. Själva stommen klarar brand under den tid räddningsinsatser för flygplanet är meningsfulla. Hela anläggningen är automatiskt brandlarmad. Hangarerna har både rökdetektorer och värmedetektorer för styrning av den automatiska lättskumsanläggningen.

Byggnadens huvudledning för vatten, avlopp och värme ansluts till de befintliga rörsystemen inom förbandet. VVS-centralen är belägen i servicebyggnaden och innehåller värmeväxlare, varmvattenberedare, pumpar och kylmaskin. För styrning och övervakning installeras dataundercentraler. Tvätthallen förses med utrustning för återanvändning av tvättvatten från flygplanen. För energitvättning installeras värmeväxlare. Även kylanläggningen har återvinning av kondensorvärme.

Byggnaden värms huvudsakligen med radiatorer. Hangargolven har ingjutna värmeslingor, liksom plattorna utanför hangaren. Inomhustemperaturen kan varieras mellan 18-25° C. Det gör att man kan få lämplig temperatur för

såväl kontorsarbete som hårdningsarbeten eller avisning av flygplan vintertid. – I flygplanhallarnas golv utförs s k serviceboxar med uttag för tryckluft, frånluft, hydraulolja och torrluft samt el.

Marken består i huvudsak av 10 och 20 m lera. Pelarna vid hangarportarna grundläggs på stödpålar, övriga konstruktioner grundläggs på lera. Uppställningsplattorna för flygplanen har en yta av 21 000 m². På grund av tyngden och risken för spill vid tankning m m utförs plattorna med 130 mm armerad flytbetong. I plattorna finns förankringsanordningar för flygplanen och nedsänkta serviceboxar för kraftförsörjning. ■

Byggsfakta:

Byggnadsvolym 80.060 m³.
Bruttoarea 8.489 m².
Kostnad cirka 60,9 Mkr.
Planerad byggstart i november 1986.
Beräknad byggtid 21 månader.

Soldaterinran

Utbildningen av flygbasjägare är nu inne på sitt fjärde år. Vi på F7 som har förmånen att få sköta denna utbildning tycker att det är en utbildning som är mycket bra och värdefull.

Efter bara tre veckors grundläggande utbildning får grabbarna ge sig ut i skogen för att lära sig bo i tält, laga sin egen mat m m.

Under denna vecka passade vi i år på att hålla soldaterinran för de blivande jägarna. Detta skall ske under högtidliga former. För denna omgång blev det Guds fria na-



FV:s meste supporter: **FRANSK ÖVERSTE!**

Den franske översten GEORGE NOUGARO är en av Flygvapnets största supportrar. Han har i elva år tagit emot två elever ur varje aspirantomgång. Han betalar uppehälle m m. Han har genom åren tagit emot kadetter från åtskilliga länder i världen, men har nu beträffande utländska kadetter i stort enbart kvar svenska. Han är påtagligt imponerad och charmad av våra kadeters stil, intellektuella spänst och samtidigt deras naturliga öppna sätt.

Colonel Nougaro har såvitt jag förstår fortfarande många personliga kontakter och vänner högt upp i den franska både politiska och militära ledningen. Detta fick jag bekräftat då jag i våras tillsammans med mj Lundberg (TFHS) flög ner våra två aspiranter i en av TFHS PA-31:or.

Jag fick då tillfälle att personligen tacka honom för hans stora generositet och gästfrihet. Jag överlämnade bl a ett par video-

band. Det ena med en personlig hälsning från C F5, öv Widmark, samt en presentation av ett GFU-år med aspiranterna Wallén och Eriksson som huvudaktörer (som besökt honom hösten -85). Hans uppriktiga och nästan rörande tacksamhet både för gåvorna, men också för vår vänlighet att skicka så fina FV-presenter till honom, var mycket äkta och ärlig.

Jag är övertygad om att den goodwill våra aspiranter på det här viset fått möjlighet att sprida har bidragit till att svenska försvar- et och kanske i synnerhet Flygvapnet fått ett mycket gott renommé i Frankrike.

Härutöver tycker jag också att FV med denna artikel officiellt tackar Colonel Nougaro för hans stora generositet och vänlighet att på det här sättet bidra till att ge ett par unga aspiranter ur varje omgång en något vidare livssyn, delvis att ses som ett led i deras officersutbildning.

Hjärtligt tack säger vi till vår mycket värdade överste och vän George Nougaro. – Merci mille fois, Monsieur le Colonel! ■

C. Müller-Hansen

i naturens väna tempel



tur. Hunneberg vid soluppgången (05.45) en augustidag.

Tur hade vi som vanligt. Det var en underbar morgon. Vi stod alla uppställda och C F7, öv Abrahamsson, anlände med helikopter och erinrade soldaten på detta högtidliga sätt. Detta blir säkert ett minne för livet.

Minnas kommer man också marschen hem. Som det anstår flygbasjägare så gick man naturligtvis hem. Ca 3,5 mil med två åö- vergångar.

Något liknande kommer vi att försöka göra även med kommande jägarplutoner, för högtidligt skall det vara. ■

Nils Ullgren

Kamratjubileum

FV:s intendenturofficerarens kamratförening har firat sitt 25-årsjubileum. Detta skedde i samband med ett studiebesök vid F14. Av föreningens 40 medlemmar kunde närmare hälften ställa upp.

Halmstadskolornas moderna utbildningsprogram liksom utbildningsanordningarna imponerade. Ett annat upp-

skattat inslag i programmet var ett besök i Halmstads rådhus, där F14, för att fira FV:s 60-åriga och sin egen 20-åriga tillvaro som skolförband, ordnat en elegant utställning.

C F14 Sten Norrmo assisterad av Claes Blom (F14:s nye intendent, som glädde gamla intendenturhjärtan med sitt orga-

nistratoriska handlag) ledde dagens övningar. Lars Elfving också en av värdarna, har varit primus motor vid tillblivelsen av den fina rådhusutställningen.

Vid årsmötet omvaldes enhälligt **Bobo Östberg** till föreningens ordförande och **Nils Romander** till sekreterare och kassör. ■

Erik Bodin



Kungl
Hallands
Flygflottilj



Flygvapnets
Halmstadsskolor

Som fågeln Fenix ur askan:

Flottiljen so

42-åring firar 25-års jubileum

Av överste **STEN NORRMO**

Vadå – F14 – finns förbandet kvar? Drogs inte flottiljen in 1961? ☆ När förbandet förs på tal, hörs ofta en underton som antyder dessa frågor. Andra konstaterar med förvåning att Flygvapnets Halmstadsskolor är mycket mer än ett skolorhus med lektionssalar och kollegierum.

F14 har till uppgift att grund- och specialutbilda nära nog all FV-personal ... utom flygförare. Det har inneburit att krigs- och därmed mobiliseringsuppgifter saknas. Samtidigt medför avsaknaden av flygande förband att F14 inte deltar i incidentberedskap och basväxling. Den särprägel som detta givit förbandet uppfattas ofta negativt. I stället borde vi alla hjälpas åt att göra det positivt. Förutsättningarna finns med bra resurser av alla slag samlokaliserade.

1986 var det inte bara FV:s 60 årsdag utan även 25 årsminnet av Kungl Hallands flygflottiljs omvandling till skolförband.

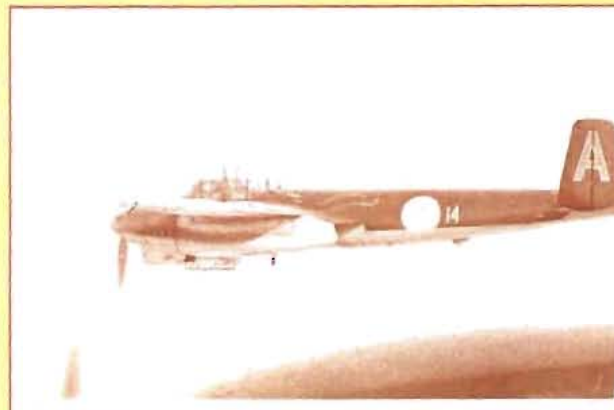
F14 tillhörde de flottiljer som sattes upp under andra världskriget. Den 1 juli 1944 påbörjades verksamheten som lätt bombflottilj. Första flygplan blev det helsvenska B 18, byggt av SAAB. F14 var dessutom den första flottiljen som fick den radmotorförsedda – DB 605 – B 18B. A 28 Vampire och A 32 Lansen slutligen kom därefter. Den 26 april 1961 lämnade den sista Lansen-divisionen F14 och omlokaliseras liksom de två andra till F15. Det var som Hallandsposten skrev: "sluttjuset".



A 32 Lansen på F14-plattan.

Flottiljens läge nära stad och lasarett i förening med flygbullret delade tidigt stadens befolkning i två läger. När försvaret i slutet av 50-talet hade börjat få ekonomiska problem, hade också bullerproblemen medfört stor irritation. Förbandsindragningar tycktes oundvikliga och från flera håll framfördes tankar på att F14 borde läggas ner först. Så blev också fallet. I december 1958 fattade riksdagen beslut om Kungl Hallands flygflottiljs indragning under budgetåret 1961/62.

B 18B med lift under vingarna.



A 28 Vampire klargörs.

● ● Som man då tyckte, var det naturligt att samtidigt bestämma vad etablissemanget F14 skulle användas till. F14 skulle bli skolförband och omvandlas till Kungl Hallands flygkår. – Detta skulle ske genom att FV Centrala skolor – FCS – i Västerås flyttades till Halmstad.

Först på plats i Halmstad var Flygvapnets markstridsskola – FMS. Redan den 28 april 1961, två dagar efter det flygbullret tystnat, ägde den första examen – underofficersexamen – rum vid F14.

Samverkan över alla gränser



BBS - Brandövning

Den 30 september 1961 avslutade Kungl Hallands flygflottilj sin verksamhet och Kungl Hallands flygkår påbörjade sin. F14 hade blivit skolförband.

Utvecklingen avstannade inte härmed. De fördelar som samlokalisering av FV:s kvalificerade utbildning kan ge utvecklades och 1972 omorganiserades F14 till Flygvapnets Halmstadsskolor. Utvecklingen har fortsatt, nya skolor och utbildningsenheter har tillkommit. Stora investeringar har gjorts och F14 omsätter i dag

ca 175.000 elevdagar. – En fylligare beskrivning av dagens skolverksamhet avses införas i ett kommande nummer av FlygvapenNytt.

● ● Vid sidan av utbildningsverksamheten har F14 ansvar för bomb- och skjutmålet vid Tönnersjö. En verksamhet tidigare präglad av många klagomål över skador efter bombfällningar – ibland fel-fällda – och ett stort antal bränder. Helt har väl inte dessa problem kunnat elimi-

neras, men betydande förbättringar har skett. Gränsande till målområdet är I16:s stora moderna övningsområde. Sammantaget utgör båda dessa områden en stor militär tillgång för tillämpade övningar.

Frivilligverksamheten, som avvecklas tillsammans med flottiljen, har delvis återkommit – men nu i form av stöd med personal, materiel och lokaler. Nissans flygvapenförening har också en nära koppling till F14.

Flygverksamheten vid F14 är nu nästan helt en civil angelägenhet. Många är säkert glada i dag, att F14 kom att förläggas till Halmstad och nära staden. Få orter torde ha bättre läge på sin flygplats. Förbandet tar gärna emot och ger service åt militära flygplan, men resurserna är små. Tyvärr.

F14 – kan fira sin 25-årsdag som skolförband med alla tecken på en ljus framtid. Flygvapnets Halmstadsskolor ser ökade uppgifter framför sig, uppgifter av utomordentlig betydelse för FV och därmed Sveriges försvar. ■

Masskorsband

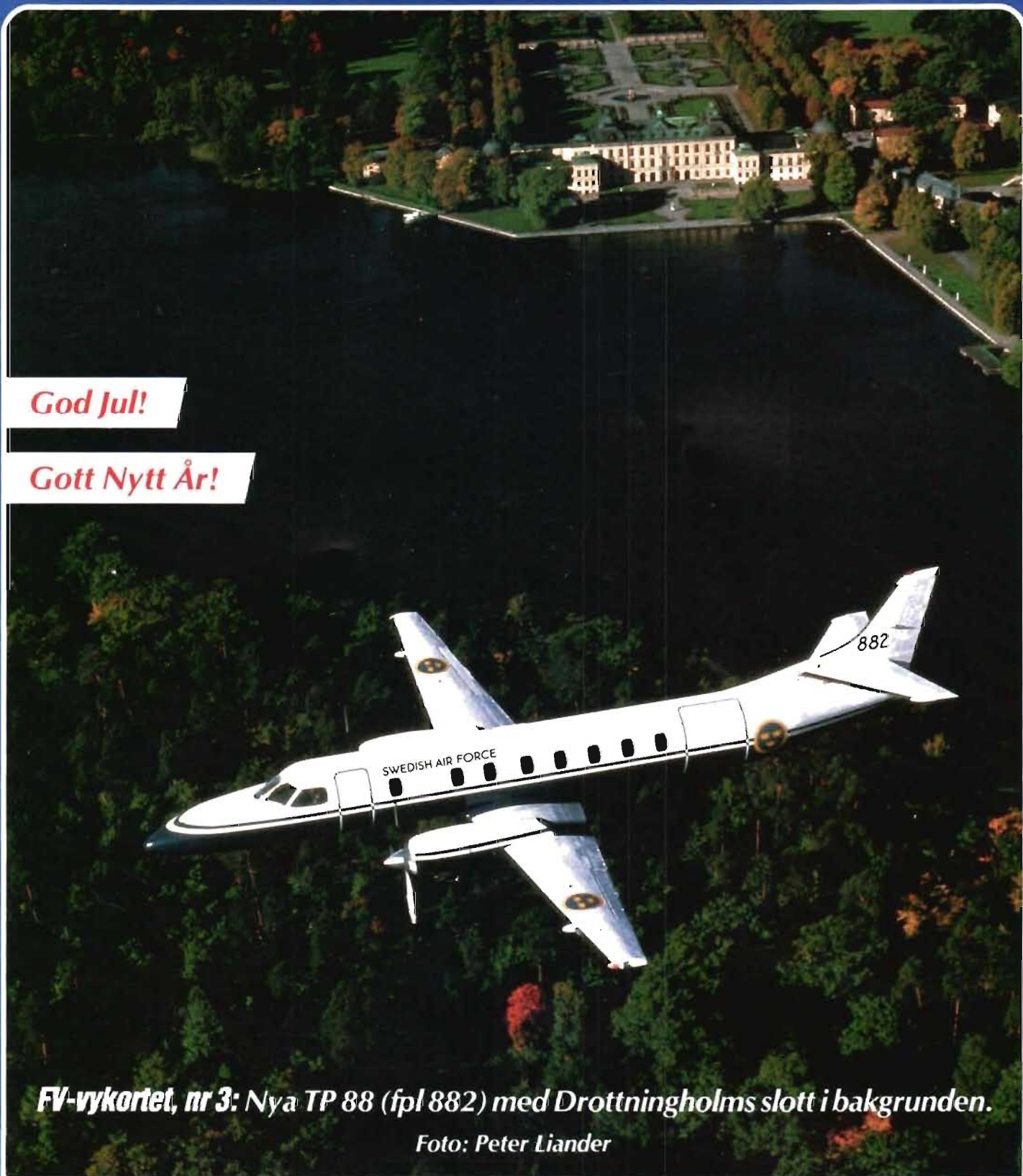
Tjänste
Taxe percue
Sverige

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] S

PREN

FÖRSVARSMAKTEN
Flygstaben
104 50 Stockholm

SW•ISSN 0015-4792



God Jul!

Gott Nytt År!

FV-vykortet, nr 3: Nya TP 88 (fpl 882) med Drottningholms slott i bakgrunden.

Foto: Peter Liander