

50 ÅR

Nordens största flygtidskrift

# Flygvapnen

nytt



Foto:  
Åke Andersson

En sevärdhet invigd – etapp 2 av:

## Flygvapenmuseum Malmen

Sid 12-19

Världens första FlygvapenNytt utkom medio 1960. MEN som framgår av omslagets framsida firar tidskriften halvsekeljubileum i år. – Visst går tiden fort. Men är det redan 50 år sedan 1960?

Nej! Men den egentliga födelsen ägde rum 1939 något halvår innan dårskaften stack Europa i brand. Dåvarande flygstabschefen döpte sitt skötebarn till "Underrättelser från flygstaben" (Ufs). Den stencilerade utgåvan bestod mestadels av översatta texter från utländska publikationer. Men utgivningstakten var febril – mellan 40 och 50 nr/år.

Åren gick och krigsdrivan smalt av te- gen. Medio 40-talet var det dags för namn- byte – till "Underrättelser från flygled- ningen" (Ufl). Illustrationer och mer "svensk text" hade tillkommit. Bättre tryck och klammerhäftning gjorde produkten till en tidskrift. Utgivningstakten sjönk dock till 12 nr/år.

Den sista "Ufl" (nr 6/60) utkom i juni 1960. Därefter fortsatte skriftens upply- sarliv under det nya namnet "Flygvapen Nytt". I juli nästa år har det gått 30 år med

## Nordens största – 50 år

den nya skepnaden. Och enligt tidens trend alltmer i färg etc. Antalet årsutgåvor har dock måst minskas till 4–6. Däremot har upplagestorleken på 25 år rusat upp från ca 6 000 ex till drygt 36 000.

FV-budskapen via FV-Nytt når i dag inte bara all FV-personal m fl utan också till alltfler "utomstående". Ja t o m i utlandet har FV-avisan ett aktat namn. Bl a har inci- dentbilder som frisläppts och publicerats genom FV-Nytt blivit världsstoff. Löpt jor-

den runt i flera varv. Sådan reklam för FV är tacksam. Oftast ovärderlig.

När FV-Nytt kom till världen 1960 var det samtidigt som Försvarstabens info- organ "Kontakt med krigsmakten" gick i graven. I dag är Fst på väg att återupp- väcka den gamla "draken" – om än i ny kostym m m. Vi i Flygvapnet hoppas att detta faktum inte är ett dåligt omen ... vad gäller FV-Nytts framtid. ■

J.Ch



FlygvapenNytt 50 år (1939–89).

Nordens största flygtidskrift: 37.000 ex.

## INNEHÅLL

- Sid 4: Ny flygstridsdräkt
- 7: Gripens stryktålighet
- 8: TP 101 Super King Air
- 12: FV-museet, etapp 2
- 22: Fritt fram – insändare
- 24: Psykisk träning
- 28: FVRF-nytt

**Nr 3/89 utkommer i juli**  
Manusstopp för 4/89 = 89-06-20

F 14 45 år



**Flygdag 20/8**  
**Halmstad**

Chefredaktör & ansvarig utgivare: **BERT STENFELDT**  
Redaktionschef: **GÖSTA EDWARDS**  
Redaktör: **JAHN CHARLEVILLE**  
Prenumeration: **GUNNEL WIRÉNIUS**

Ljungbergs Tryckeri, Klippan 1989-05-16/79

BIDRAG från läsekretsen välkomnas. Redaktio- nen förbehåller sig rätten att redigera allt materi- al. – Endast "Ledaren" ger uttryck för CFV:s åsikter. För signerade artiklar svarar resp förfat- tare, för redigering och layout redaktören.

ÅTERGIVANDE av textinnehållet medges.  
Källan önskas tydligt angiven.

ADRESS: FlygvapenNytt 08-788 75 69  
Flygstaben/Info, Box 80004 (pren) 788 75 67  
104 50 Stockholm vx: 788 75 00

Prenumerationspris 35 kr 1989

Postgironummer 31 69 97-6

Kassa 103:6 Flygstaben



## Vi siktar mot framtiden

Verksamheten vid våra förband har under 1980-talet hämmats av betydande personalvakanser. En följd härav är bland annat att repetitionsutbildningen inte har nått upp till önskvärd omfattning.

Dock visar programvärderingen, att flertalet av Flygvapnets krigförband håller en hög operativ standard. Detta är ett påtagligt bevis för att Flygvapnets personal har vilja och kompetens att göra goda arbetsinsatser. Flygvapnets personal – yrkesofficerare, reservofficerare, civila och värnpliktiga samt frivilligorganisationernas personal – alla har anledning att känna tillfredsställelse och stolthet över sina insatser.

Även om grundstämningen i Flygvapnet i dag präglas av god anda och sammanhållning, finns det några personalkategorier som upplever sin arbetssituation som negativ. Den egna löneutvecklingen i kombination med en krävande arbetsmiljö gör att man känner sig eftersatt i jämförelse med andra personalkategorier. CFV och lokala myndighetschefer måste tillsammans skapa rimliga arbetsförhållanden för alla, samtidigt som vi som förhandlingsparter också skall sträva efter att tillgodose Flygvapnets personalbehov med rättrådighet.

● ● Det ser just nu ut som om vi på sikt kan undanröja vakanserna genom en stor volym på ut-

bildningen under den kommande femårsperioden. Detta innebär fortsatt stort instruktörsbehov vid skolor och förband, vilket konkurrerar med vidmakthållande av krigsförbandens status. Under alla omständigheter måste förband och skolor kunna konstatera, att disponibla resurser svarar mot de av CFV ställda uppgifterna. Detta innebär att vi bl a måste pröva nya och enklare former av repetitionsutbildning för att öva våra krigsförband.

Om vi lyckas minska vakanserna, kommer kostnaderna för förbandsverksamheten att öka på bekostnad av utrymmet för materielanskaffning. Det gäller därför för oss i Flygvapnet att vara mycket sparsamma med sådana utgifter som vi kan påverka, så att vi på bästa sätt kan bädda för en bra fortsättning.

● ● Inför verksamhetsåret 1989/1990 har det varit nödvändigt att göra besparingar i de från förbanden anmälda resursbehoven. I avvaktan på en ny framtidsinriktning i 1991 års försvarsbeslut bör vi ställa in oss på att även verksamhetsåret 1990/91 kan kräva hårda besparingar.

Vi måste blicka framåt samtidigt som vi lever och arbetar i nuet. Förutsättningarna ter sig goda för att vidareutveckla Flygvapnet med bibehållen eller förbättrad operativ styrka. ■

# MOT 9G



# Ny flygstridsdräkt förbättrar G-skyddet



*Utländska erfarenheter från flygplan med 9 G-prestanda har visat att G-inducerad medvetslöshet (G-induced Loss Of Consciousness, G-LOC) kan uppträda i oroväckande hög frekvens. Från US Air Force har rapporterats G-LOC i upp till 30 proc hos flygförarna av F-16. Då G-LOC oftast åtföljs av minnesförlust bakåt i tiden, som kan omöjliggöra identifieringen av en G-LOC, kan siffran i värsta fall vara ännu högre. Minnesförlusten och bristande vetskap om att G-LOC har inträffat, har även framkommit vid prov i humancentrifugen vid Karolinska Institutet i Stockholm.*

**Av:**  
*Ulf Balldin  
Gunnar Dahlbäck  
Lars-Erik Larsson*

Höga G-laster kommer att förekomma i JAS 39 Gripen. Därmed kan **flygföraren bli den begränsade faktorn** för fullt operativt utnyttjande av flygplanet. Den begränsande faktorn gäller i synnerhet vid fullt utnyttjande av Gripens svängprestanda, där flygföraren snabbt och ihållande kan utsättas för 9 G med risk för därav orsakad medvetslöshet.

Även vid lägre G-påkänningar kan flygförarens kapacitet att snabbt fatta beslut med alltför mycket information från display och instrument vara sänkt. Forskning och utveckling för att förbättra flygförarens G-tolerans är därför av största värde.

I tidigare studier i humancentrifug (framför allt i Sverige och USA) har olika former av fysisk träning, särskilt **styrketräning**, visat på ökad G-tolerans hos flygförare. Även G-dräktsmodifieringar med snabbare fyllnad av och högre sluttryck i G-dräkten samt övertrycksandning – i synnerhet balanserad övertrycksandning, d v s med mottryck mot bröstkorget – har visat på drastiskt ökad G-tolerans.

Vid mätning av uthålligheten under perioder med 5 och 9 G har en ökning av G-toleransen på mer än 100 proc påvisats med balanserad övertrycksandning med 7kPa (50 mm Hg) övertryck i andningsvägar och i tryckvästens bröstblåsor.

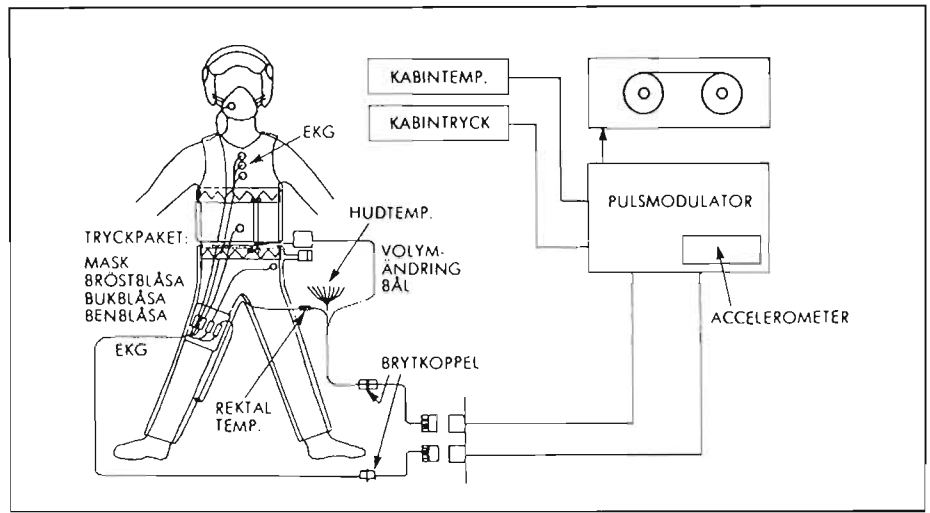
**Flygprov.** – Erfarenheter från studier i humancentrifugen och från flygprov vid FMV:PROV (i samarbete med FS) med både flygplan 37 Viggen och SK 60 har gett underlag för ett utvecklingsarbete av ▶

*Bilden visar den nya kombinerade G- och isolerdräkten. – OBS! Matpacken på förarens högra ben samt sladdarna och slangarna som utgår från denna är ren provteknisk utrustning. – Över dräkten skall slit-skyddsbyxor och armfixeringsjacka med flytväst baras.*

ny flygstridsdräkt. Detta sker under ledning av FMV:FlygFL i ett samarbete mellan FMV:PROV, Karolinska Institutet, FOA 59, FOA 45, AB GERMA, FFV Aero-tech och SAAB-SCANIA.

● ● **Ny heltäckande G-dräkt.** – Arbetet pågår fortfarande. Det har hittills resulterat i en prototyp av en heltäckande G-dräkt. Denna G-dräkt ger fullständig täckning av dräktens tryckblåsor från midjan ned till vristerna med undantag för sittytan och grenen. En ny G-ventil – som ger förtryck (= ett konstant lågt tryck i blåsorna även vid låg G-belastning) och betydligt snabbare fyllnad samt högre sluttryck i blåsorna – har också provats. G-ventilen ger också möjlighet till balanserad övertrycksandning.

Det högre sluttryck som erhålls med den nya G-ventilen misstänktes påverka muskelfunktionen genom en försämrad genombloodning och därmed sammanhängande ansamling av blodmjölksyra. Sådan ansamling av mjölksyra förväntas försämma G-toleransen. I en humancentrifugstudie av effekten av blåstrycket i G-dräkten kunde emellertid inte någon så-



Figuren visar en förenklad testning av flygstridsdräkt

dan ansamling av blodmjölksyra eller försämrad G-tolerans noteras.

Vid prov upp till 9 G i humancentrifugen med försökspersoner (huvudsakligen provflygare) framkom, att G-toleransen var *klart förbättrad* med den nya heltäckande G-dräkten i en jämförelse med den gamla G-dräkten. Försökspersonerna kom upp till högre G-tal, tiden till gray-out var förlängd, tiden på 9 G var längre och hjärtfrekvensen var lägre utan att komforten var försämrad.

Två G-LOC (G-inducerade medvetslösheter) inträffade med den vanliga G-dräkten, medan alla kunde genomföra proven utan problem med den heltäckande G-dräkten. Med denna nya dräkt minskade avsevärt de G-inducerade, små och ofarliga bindkärlsbristningarna i huden. Flygprov upp till 6 G vid FMV:PROV i SK 60 har i stort kunnat verifiera de gynnsamma resultaten.

När den heltäckande G-dräkten kombinerades med balanserad övertrycksandning med väst och bröstblåsor, kunde en ytterligare förbättring av G-toleransen vid upp till 9 G påvisas. Flertalet försökspersoner kunde med långsam G-tillväxt komma upp till 9 G helt passivt, dvs utan krystningsmanövrer. Dessa resultat är synnerligen anmärkningsvärda i jämförelse med motsvarande resultat vid användande av ordinär G-dräkt.

Även med denna utrustning har flygprov vid FMV:PROV med SK 60 kunnat verifiera de positiva resultaten.

● ● **Värmestress.** – Från flygprov med Viggen i FMV:PROV:s regi har misstanken dykt upp, att värmestress ofördelaktigt skulle påverka de tidigare påvisade gynnsamma effekterna av balanserad övertrycksandning. Prov med värmestress i kombination med balanserad övertrycksandning har därför genomförts i klimatkammaren vid FOA 59 Flygmedicin. Dessa prov har inte kunnat verifiera några negativa effekter vad beträffar blodcirkulatorisk påverkan.

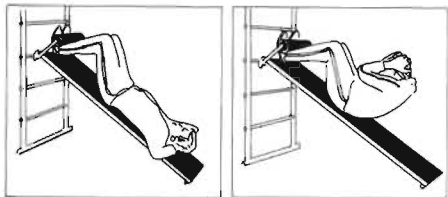
Fortsatta studier upp till 7 G i humancentrifugen kunde inte heller påvisa negativa effekter på G-toleransen vid kombi-

nationen värmestress och balanserad övertrycksandning. Den fortsatta analysen av resultaten väntas ge besked om vilka krav som måste ställas på dräktventilationen.

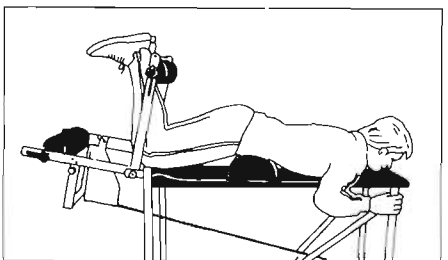
I tidigare studier har icke balanserad övertrycksandning visat sig drastiskt kunna minska risken för G-inducerade lungkollaps vid syrgasandning. En studie för att undersöka om balanserad övertrycksandning ger likartade effekter har nyligen påbörjats.

● ● **C-skydd.** – Mycket forsknings- och utvecklingsarbete av den nya flygstridsdräkten kvarstår bl a förbättring av isoleringsskydd mot kyla och C-stridsmedel samt prestationsförmågan under sådana förhållanden. Försök ska göras att kombinera dräkten med en isolerdräkt. Integration av flygstridsdräkten med C-skydd måste ske utan att värmebelastningen ökar för mycket. Resultatet kan annars bli försämrad G-tolerans och nedsatt prestationsförmåga. ■

Upplysningar i  
samt bekräftar  
kanon G-  
in 5 minuter  
dräkt  
G-PT  
OBS! Den  
nya luftkraft  
avsett har  
erhålls av  
utrustningen  
Äppelns av  
av en ventil  
konventionell på  
sittande - det stäng  
av en dräkten  
samt burt  
OBS! G-PT har  
dräkten och  
dräkten av en utrustningsdelar av den gamla  
dräkt. Upplysningar i 10 av bekräftar av utrustningen  
120



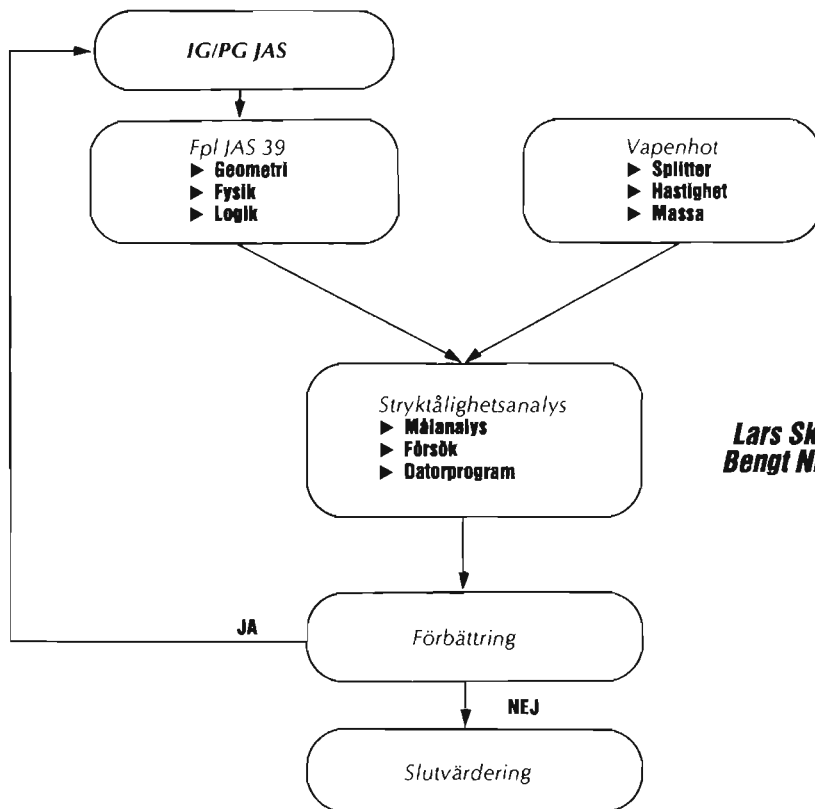
För att förstå hur en av dräktens sensorer fungerar ska du G-toleransen hos flygare



# Hur mycket stryktål Gripen?

Att det är vår svenska industri med Saab-Scania, Volvo Flygmotor, Ericsson och FFV Aerotech i spetsen som närmast är ansvariga för framtagningen av Sveriges nya stridsflygplan JAS 39 Gripen torde vara allom bekant. Mindre känt är Försvarets Forskningsanstalt och Flygtekniska Försöksanstaltens inblandning i JAS-projektet. Här ges insyn i FOA:s, och i någon mån FFA:s engagemang vad gäller Gripens strukturella hållfasthet/stryktålighet.

En schematisk bild över arbetsgångens stora sista klarighetsområde!



Av  
**Lars Skyttmo**  
**Bengt Nilsson**

FOA:s medverkan hos svensk flygindustri inom **stryktålighetsområdet** kan dateras så långt tillbaka i tiden som till slutet av 50-talet. Sedan början av 60-talet har FOA deltagit i de flesta av våra inhemska militära flygplansprojekt.

Målet för verksamheten har alltsedan dess varit, att vid projektering av flygplan ge synpunkter på olika konstruktionslösningar för att erhålla så god stryktålighet som möjligt.

FOA har även till uppgift att göra bedömningar av vapeneffekter för flygplanssystemets olika vapenalternativ.

Före arbetet med projekt JAS 39 medverkade FOA vid konstruktionen av flygplanssystemen 35 Draken och 37 Viggen.

● ● Arbetet med JAS 39-projektet började för FOA:s del 1983. FOA ingick i en arbetsgrupp tillsammans med Saab-Scania, FMV och Volvo Flygmotor. Målet för arbetsgruppen var att bevaka stryktåligheten mot vapenverkan hos JAS 39. Arbetet pågick under stor aktivitet fram till oktober 1985. Det var då i stort sett avslutat.

Man kan i efterhand konstatera, att FOA blev inkopplat i ett relativt tidigt skede i projektet – men ändå inte tidigt nog. Det är svårare att påverka konstruktörer/konstruktioner ju senare i konstruktionsarbetet man befinner sig.

● ● Med dagens/morgondagens generation flygplan följer också en ny teknik med *nya material* som leder till nya problemställningar och stryktålighetsaspekter.

Från stryktålighetsynpunkt är det en fördel om de känsliga komponenterna i flygplanet är:

Mångfaldiga = Tripplerade, dubblerade, etc.

Små = Svåra att träffa.

Hårda = Svåra att slå sönder (pansrade).

Från bl a viktsynpunkt är det bättre att dubblera en komponent än att bepansra den.

● En del av arbetet har bestått av att lämna synpunkter och förslag på utformning och placering av komponenter i Gripens konstruktion. Andra viktiga delar har varit beräkningar i datormodellen och skjutförsök/provningar mot vissa detaljer i konstruktionen.

Sammantaget kan man för JAS 39 konstatera, att möjligheterna till stryktåliga lösningar har utnyttjats på ett bra sätt. ■



## FFA:s del i hållfasthetsgranskningen

Flygtekniska Försöksanstaltens (FFA) hållfasthetsavdelning genomför på uppdrag av FMV granskning av hållfasthet och struktur på JAS 39 Gripen.

Arbetet innebär granskning av hållfasthetsanalyser, dimensioneringsunderlag, konstruktionsritningar, provprogram och provningsresultat som tas fram av Saab-Scania. Vidare deltar FFA vid Saab-Scania i redovisningsmöten. Från FFA har under 88/89 åtta personer deltagit i granskningsarbetet. FFA genomför inga egna spänningsanalyser eller prov.

Syftet med FFA:s granskningsarbete är att utgöra ett stöd för FMV inför luftvärdighetsgodkännande av JAS 39 Gripen. ■

Martin Svensson

# TP 101

## *”Superkungen” är här*



*Den 9 november 1988 levererades den första av Flygvapnets tre nya transportflygplan till F 7. Flygplanstypen – som är amerikansk till ursprunget – har fått den militära beteckningen TP 101. De två andra flygplanen anlände till F 17 respektive F 21 lagom till julhelgen. Det var en efterlängtd julklapp till alla flygpassagerare inom försvaret som önskar god komfort och goda prestanda samt ett mindre alternativ till TP 84 Hercules och TP 88 Metro.*





### Av Åke Svedén

Dessa flygplan utgjorde slutpunkten för Försvarets Materielverk (FMV) i en upphandling som CFV beställde under sommaren 1988. I första hand är TP 101 ersättare till tidigare TP 87/Cessna 404 Titan, som inhyrts under flera år för passagerartransporter av mindre omfattning. De tre "nya" turbopropflygplanen är visserligen begagnade, men de är i mycket gott skick.

Efter omfattande granskning av tänkbara alternativ blev det Beechcraft 200 Super King Air som visade sig vara det bästa köpet. FV hamnar i gott sällskap bland andra militära operatörer av "Superkung- ▶



en". Det finns bl a närmare 300 av denna flygplanstyp inom det amerikanska försvaret. Det var efter ordentliga översyner samt ommålning hos den danska leverantören som försäljningen kunde genomföras.

Kostnaden för anskaffning är ca 20 miljoner kronor. Avsikten är att dessa skall återbetalas under tre år genom inbesparade rese- och traktamentskostnader i FV:s normala reseverksamhet.

● ● **Krigsorganisationen.** – Flygplanen kommer efterhand att ingå i något av de transportflygförband som organiseras vid mobilisering. Huvuddelen av flygplan och besättningar i dessa förband utgörs

Foto: Ulf Fabiansson



Kaptenerna Anders Wahlström och Sven Johansson är två av flyginstruktörerna vid F 7. (OBS! Här alla tre superkungarna på samma men tyvärr disiga bild.)



Interiör av SWEDIC 011.



F 7:s superkung är en speciell fraktversion som har en stor lastdörr. Därmed underlättas i- & urlastning av skrymmande last.



Den första TP 101:an (SWEDIC 011) under inflygning till F 7 vid efterleveransflygningen. Här med vy över Läckö slott.

av inmönstrade civila flygplan och värnpliktiga förare samt tekniker.

Omkring ett hundra civila flygplan ingår i de olika transportflygförbanden i den framtida krigsorganisationen. I huvudsak kommer tvåmotoriga turbopropflygplan att tas ut till förbanden. I Sverige finns ca 15 Beech 200 i det civila luftfartsregistret.

**Instruktörer i USA.** – Omkring 30 förare kommer att utbildas på TP 101 under det närmaste året. Behovet av tyutbildade tekniker är ungefär hälften. Fem flyginstruktörer från F 7, F 17 och F 21 fick sin tyutbildning hos Flight Safety i USA. I Danmark fick sex tekniker sin grundutbildning hos leverantören. Utbildningen i USA innehöll teknisk kurs och simulatorträning.

Transportflygenheten vid F 7 har uppdraget att utbilda förarna. Den tekniska systemutbildningen för dessa och teknikerna görs av Bromma Air Maintenance (BAM). De förare som utbildas på TP 101 har aktuell och god erfarenhet av militär transportflygtjänst (TP 84, 87 eller 88), vilket borgar för en god säkerhet i luften. Inflygningen på TP 101 genomförs under en vecka per förare, innan de fortsätter träning på respektive förband i normal produktion.

FMV har tecknat ett underhållsavtal med BAM. Detta innebär att FV:s tekniker vid förbanden tills vidare svarar för daglig

tillsyn och smärre underhållsåtgärder enligt BAM:s direktiv.

● ● **Flyg med Flygvapnet.** – Med det intensiva utbildningsprogrammet – från november till och med våren – kan inte full verksamhet ske samtidigt med de tre 101:orna förrän till sommaren. Flygplanen stationeras vid F 7, F 17 och F 21. Men de skall självfallet utnyttjas av alla myndigheter i försvaret som har rätt att utnyttja transportflygplan.

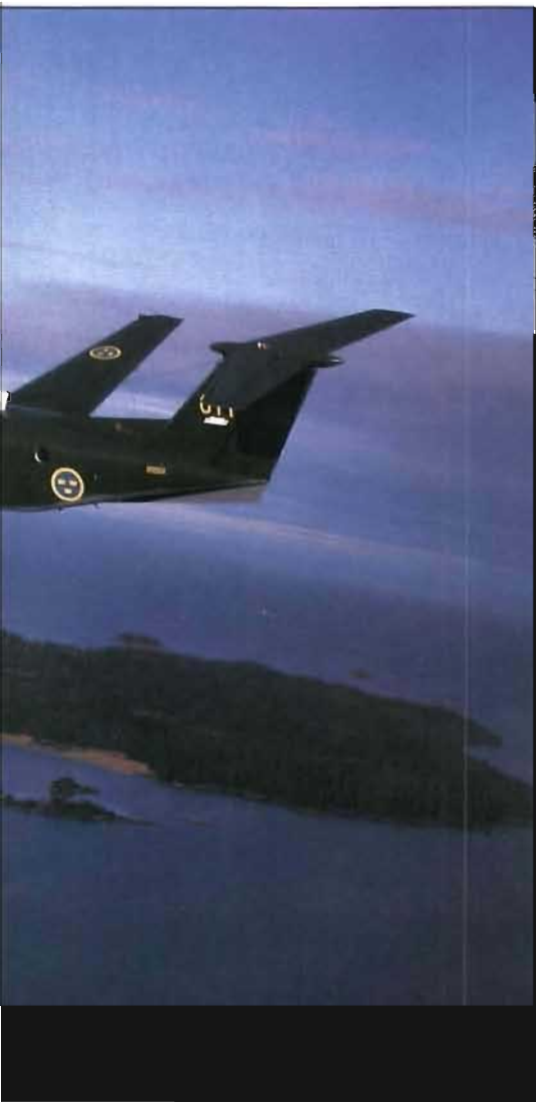
Genom att flyga med försvarets egna transportflygplan minskas kostnaderna avsevärt, vilket ger oss möjlighet att an-

Beech har levererat ca 2 000 exemplar av denna flygplanstyp till civila och militära användare. En kortare version, 90-serien, har tillverkats i lika stort antal. Produktionen av flygplanstypen pågår.

Alla försvarsgrenar i USA har Super King Air – dock i olika versioner. Den första levererades i mitten av 1970-talet. Antalet i dag är knappt 300 med militära beteckningar C-15 A-F. Ett mindre antal är specialutrustade med beteckningen RC-12D, H och K.

C-12 används till många olika uppgifter inom USA:s försvar – bl a frakt-, passagerar- och sjuktransporter inom alla försvarsgrenar, kompletteringsflygning för förare inom USAF, underhållstransporter för US Navy, underrättelseinhämtning och taktisk ledning för US Army i stridsområden (RC-12).





Det är endast för särskilda uppgifter som beställaren får avgöra önskad flygplans-typ.

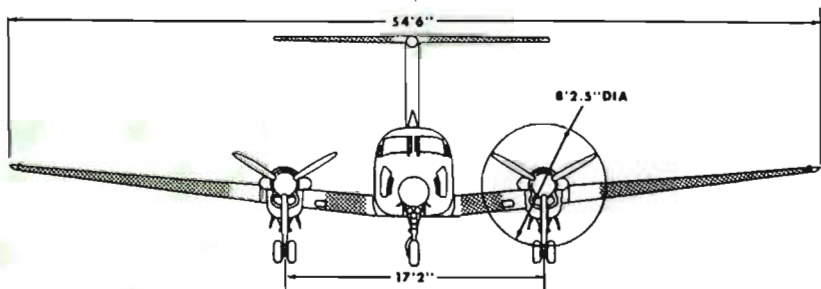
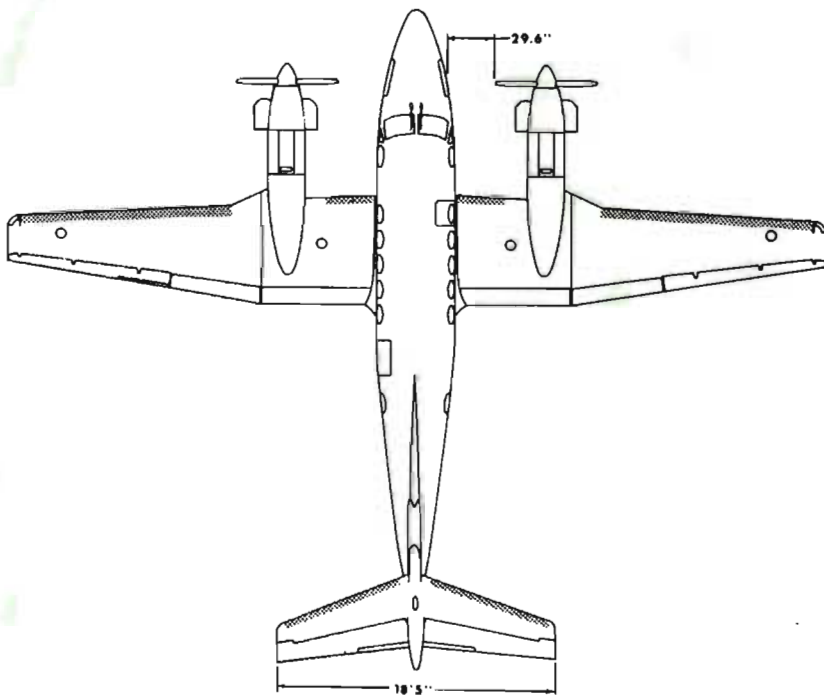
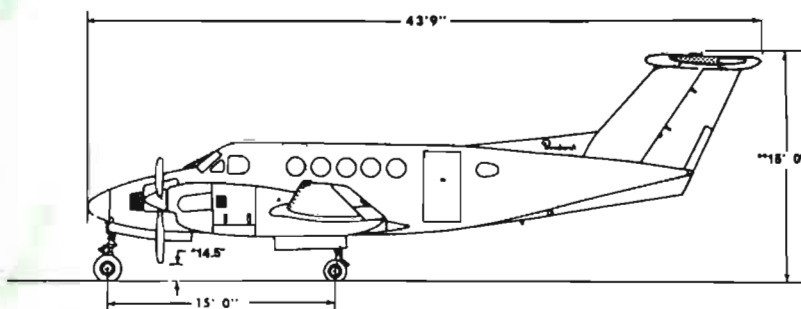
(För vissa speciella uppgifter som flygtransport av representanter för regering och kungahuset finns inom kort ett specialflygplan, som i FV benämns TP 100. Det är en Saab 340 B i s k VIP-utförande.) – Red.

● ● Erfarenheterna av FV:s nya TP 101 kommer att visa, om denna storleksklass

är lämplig för behoven i fred och krig. Det finns flera flottiljer som har goda skäl för att få egna lätta transportflygplan. Genom att snarast övergå till militärt transportflyg vid fredstransporter, ökar möjligheterna att tillgodose en sådan utveckling.

Välkommen att flyga med TP 101 "Superkungen" – ett behändigare alternativ än TP 84 och TP 88 för den mindre "familjen".

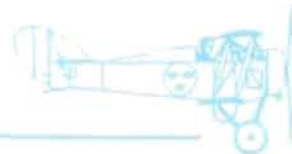
|                    |  |                                       |   |
|--------------------|--|---------------------------------------|---|
| <b>Motorer:</b>    | <b>Pratt &amp; Whitney PT6A-41, friturbin, 850 shp vardera</b>   | <b>Lastförmåga</b>                    | <b>Exempel</b>                                  |
| <b>Propeller:</b>  | <b>Trebladig, konstant hastighet, reverserbar</b>  |                                       | ▶ ca 1 000 kg och bränsle för 3 tim             |
| <b>Bränsle:</b>    | <b>Jetbränsle, ca 2 000 l</b>  |                                       | ▶ 4 pass och bränsle för 5 tim                  |
| <b>Utrymmen:</b>   | <b>Förarkabin för 2 förare, 8 passagerarplatser normalt tryckkabin, toalett (4 platser i s k club-seating)</b> | <b>Lastdörr:</b>                      | <b>1,3 x 1,3 m (endast modell 200C vid F 7)</b> |
| <b>Marschfart:</b> | <b>480 km/h</b>  | <b>Flyghöjd:</b>                      | <b>5–9 km (max kabinhöjd 3 km)</b>              |
|                    |  | <b>Start- &amp; landningssträcka:</b> | <b>ca 800 m</b>                                 |



vända anslagen till andra prioriterade ändamål. Om några år bör vår transportflygorganisation ha utvecklats till en betydligt högre kapacitet än i dag – utan att nya flygplan anskaffats.

Beställningar av och förfrågningar om flygtransporter görs lämpligen vid FV:s gemensamma bokningskontor, d v s **Transportflygcentralen** vid **TpF/F 7**. Beror på beställarens behov av passagerarplats och/eller lastutrymme – liksom en ekonomisk analys – avgörs det om TP 84, TP 88 eller TP 101 är det lämpligaste alternativet. Samtransportmöjligheter och tidsförhållanden är andra viktiga faktorer.





# Att vårda & bevara



**Text:**  
**Ingemar Lindstrand**

**Foto:**  
**Niklas Forslind**

*Flygvapenmuseums utställningshall från 1984 är nu dubbelt så stor. Den nya, högre delen invigdes den 20 maj. Även en speciell flygdag anordnades då på Mälmen. Det var 13 år sedan sist; F 3 fyllde då 50.*

– De flyghistoriska, genuina föremålen ska bevaras. Man restaurerar inte en skadad Rembrandt-målning genom att ersätta dess ruttna duk och måla om den med moderna färger! ☆☆ Så drastiskt exemplifierar chefen för Flygvapenmuseum, PER-INGE LINDQVIST, vad som är museets primära uppgift. ☆ ☆ Med anledning av museets invigning den 20 maj av den nya utställningshallen (= etapp 2) vill FlygvapenNytt såväl informera om det nya som ge lite flygkulturella bakgrunder.



Sedan museets första etapp invigdes av kungen våren 1984 har publikintresset, även internationellt, bara ökat. Nu är den andra utbyggnadsetappen klar och 45 flygplan och helikoptrar får inneplats. Lägg därtill exempel på matchande tillbehör och kringutrustning – såsom motorer, beväpningar, signal- och spaningsutrustningar samt basmateriel.

Utställningshallen har byggts ut i längdriktningen till mer än den dubbla ytan – nu 36 x 144 meter. I den hittillsvarande halldelen står flygplanen i fyra rader och på läktaren återfinns komponenter, modeller och fotoskärmar m m.

I den nya delen exponeras materiel med en annorlunda, pedagogisk teknik. Fingerade flygbasmiljöer med flygplan som kompletterats med väggar målade i olika landskapstyper ger besökaren bl a en fantasieggande närvarokänsla av den dåtida övningsverkligheten vid FV.

### B3:an under tak

Efter 30 år (!) ute i gräset på Malmen har äntligen det enda i världen bevarade bombplanet Junkers Ju.86 – B3 – restaurerats och fått en dominerande plats i den nya hallen. År 1936 flög legendariske provflygaren m m Nils Söderberg hem den första B 3:an till Sverige. Senare licensbyggdes B 3:orna av nybildade SA-AB AB i Trollhättan. Dessa försågs med av Nohab Flygmotorfabriker AB licensstillverkade Bristol Mercury-motorer.

Andra värdefulla flygplan måste tyvärr alltjämt stå ute, eller vara nedmonterade i dåliga magasin. I allt gäller det ett 40-tal rariteter.

Man skänker i dag tacksamma tankar till de pionärer på Malmen, som – trots



*Temat för nya utställningshallen är: Försvarets flygvärksamhet från 1939 fram till i dag. FV representeras här av väggmålning av Vaggen, Armen av Super Lub och Marinen av HKP 1. Lippsvängningen Per Lovgrens (i sv) studerar plånskiss över exponeringen, mestan andra medarbetare jobbar med arrangemangen.*

dåtida FV-motstånd – gömde undan ovärderlig flyghistorisk materiel. Men många andra i och utom FV har också bidragit till dagens museala samlingar. **In-samlandet måste dock ständigt fortgå!** Så se upp alla ni i flyget, när iveren att kassera tar över och skrotfirman hänger på låset. Litet som stort föremål av utjänt slag kan vara värt "guld" i framtidens FV-museum. Spar och donera!

### Tema 1939 fram till i dag

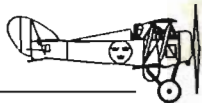
I den nya halldelen möts åskådaren av en rad fina nyheter. Här kan tyvärr endast antydningarna måste förbehållas premiärpubliken och kommande besökare.



*B 3 på plats i den nya hallen. Konservator Carl Sävström och Inge Arvidsson lägger 'gräsmattor', medan Martin Bengtsson och Peter Schmiege justerar plånets domkrukar.*



*Museitekniker Peter Schmiege och konservator Carl Sävström installerar FV:s första markradar, Ekoradiostation ER III b med elaggregat. Flodljus och flygfyr är andra exempel på basmateriel framför B 17.*



Museichefen Per-Inge Lindqvist berättar: – I vår nya hall presenteras utvecklingen av försvarets flygverksamhet från andra världskriget fram till i dag.

Per-Inge framhåller, att det dröjer länge innan civilflyget får ett museum i vårt land. – Därför måste vi ta på oss ett större ansvar för att visa lite av flygteknikens grunder. Vi vill väcka alla besökares intresse och ge även besökande familjer stimulerande och pedagogisk information, framhåller han.

– Mamma, pappa och barn ska inte enbart möta döda ting. De ska ges inblickar i det elementära och med autentiska upplevelser av flygtjänsten, säger Per-Inge. Ur högtalare ska dialogen mellan flygförare och trafikledare kunna avlyssnas. Och videofilmer ska rulla så att synintrycken skall bli levandegjorda.

En mindre föreläsningssal finns inrymd i den nya hallen. Där har museets stödförening **Östergötlands Flyghistoriska Sällskap, Flygmusei Vänner/ÖFS** delvis bekostat en fullständig AV-utrustning. Medlen härför kommer från en frikostig donation till ÖFS av **Sven Elström**, f d tyghantverkare vid FV.

En planerad tredje utbyggnadsetapp av museet avses även kunna tillgodose forskarens behov m m.

*Förste intendent Nils Herlitz visar hur föreläsningssalen ska inredas för bli (i första raden) receptionist Ann-Marie Norén och uppsyningsman Per Jangius. De inbyggda modellmontrarna visar äldre flygplan och bastjänstmiljöer, tillverkade av f d trafikledaren Olaf Petersson.*



### Gratisnöje ...

Förhoppningen är att museet även i fortsättningen ska vara avgiftsfritt, liksom bilparkeringen. För arrangerade gruppbesök med guider måste museet dock ta betalt.

Den nya avdelningen blir särskilt lätt att förstå på egen hand. Men personalen hjälper gärna besökaren med information. Genom att köpa katalogen med beskrivningar underlättas besöket. Överskottet ger stödsällskapet ett litet bidrag till fromma för museet. Om besökarna blir så belåtna att han och hon spontant vill ge en uppskattande gåva, så står ÖFS

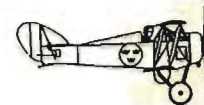
genomsynliga bössa vid entrén och talar sitt tysta värdjande språk.

– Vi är samhällets minne, säger Per-Inge Lindqvist. Det är vår skyldighet att **vårda, bevara och belysa** vår svenska militära flyghistoria. Det ställer allsidiga krav på personal och resurser. Vi har väldiga bekymmer för att ovärderlig flygmateriel måste förvaras ute eller i oacceptabelt dåliga magasin, t ex tält.

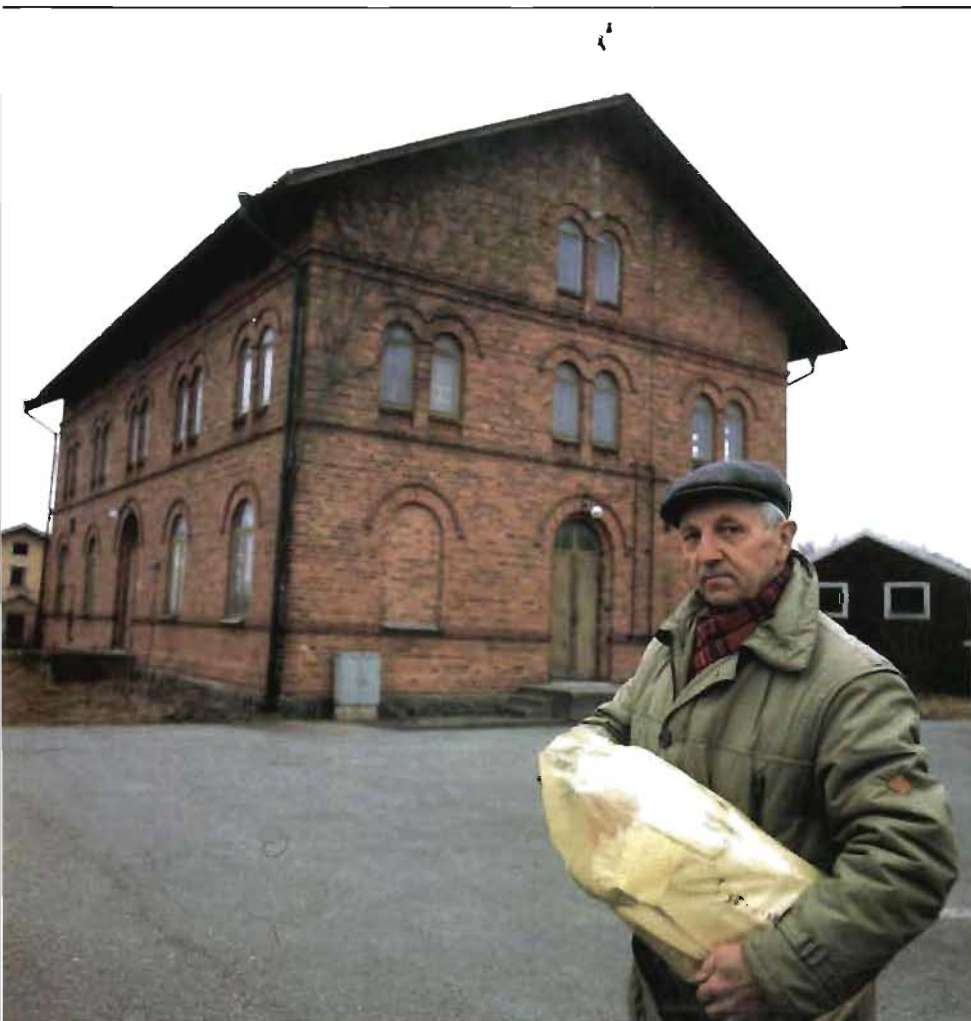
När en storm i januari slet sönder dukbeklädnaden på TP 52 Canberras fena och kapellet på TP 47 Catalina – inte fanns där resurser i försvarsbudgeten för de reparationsbehoven! Man fick ta till FV:s gamla "sunda fixning" på bekostnad av andra angelägna uppgifter ...

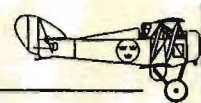
### Det historiskt genuina

Det genuina och unika måste bevaras. I FV vet vi vad det vill säga att konservera t ex en flygmotor. Att konservera en 1600-talsmålning tar flera år. Så är det även för våra dyrgripar. Man dukar inte om en Rembrandt, lika lite som ett flygplan från 10-talet. Man byter inte heller ut den holländske mästarens originalfärger



*Av museets tio förvaringsplatser (varav två tält) på malmenområdet har man el-, tele-, signal-, siktes-, foto- och meteorologimateriel i det gamla vapenförrådet från 1893. Avgående registratör Paul Kylbert har verkat vid F 3 och museet sedan 1941. Han påpekar att denna byggnad, som är den högst belägna på området, under många år varit tillhåll för tornfalkar. I vinter hade en hane nattläger under taknocken och jagade bl a bort andra fåglar från barnorna ... till fromma för flygsäkerheten!*





*"Det historiskt genuina måste bevaras", säger chefen för Flygvapenmuseum, Per-Inge Lindqvist (t h), och syftar närmast på delar av 1913 års hydroplan "Flygfisken". – Förre flygverkmästaren vid F 3, Martin Bengtsson, medverkar numera på deltid i museet.*

detta senaste tidens största underverk".  
Museets exemplar är det första som fabriken levererade!

### **Blandade känslor**

– Det är med blandade känslor som jag börjar mitt jobb med att satsa så mycket på utställningsarbetet, framhåller Per-Inge Lindqvist. Det är visserligen oerhört stimulerande att göra utställningen, men när resurserna inte räcker för att underhålla och bevara våra föremål, känns detta förhållande frustrerande.

*Insamling och bevakning av utvecklingen* är andra viktiga uppgifter. Spännande nyheter väntar så småningom på exponering. Vad sägs t ex om en sovjetisk MiG-15, vilken i framtiden kanske kan visas tillsammans med de samtida J 29 Tunnan och USA:s F-86 Sabre?

● ● Den nya utställningen öppnas för allmänheten lördagen den 20 maj. Samtidigt arrangeras en flygdag på Malmen. Då får vi bli skåda två av arméflygets tre första flygplan sida vid sida: monoplanet M1 (Nieuport IV G) och nyheten, biplanet B1 (Breguet) från 1912. Det senare dock som en kopia, men ändå! ■

mot nutidens: så icke heller det Collodium och den Dope som ursprungligen finns på våra världsunika, dukklädda rariteter.

Så talar museimannen – t ex med tanke på "Flygfisken" Donnet-Léveque L II, det första svenska militära hydroplanet från 1913. "Flygbaronen" Carl Cederström var då full av entusiasm. Han betecknade "hydroplanet med blott en flottör som



*Här riggar "Arlandagruppen" ur SFF biplanet Breguet, B1, i Flygvapenmuseums gamla hall. Rolf Westerberg (med SFF-kavaj) pratar med motorexpertern Nils Jönsson innan han den 27 februari på SFF vägnar kunde överlämna planet till museet – och då inför en representativ skara intressenter och journalister. Övriga medlemmar ur gruppen, som var med om att slutgiltigt rigga sitt tioåriga hobbyarbete på plats vid "systemmaskinen" M 1 Neuport (i bakgrunden) heter Göthe Johansson, Eje Nilsen, Benny Karlsson, Nils Petersson, Gunnar Granberg, Martin Johansson, Börje Holmberg, Dag Widebeck, Torvald Lindén, Nils Jonsson, Tor Jonsson och Hans Groby.*

**Foto: Ola Holmgren**



# FLYG- KULTURENS MEKKA i Sverige

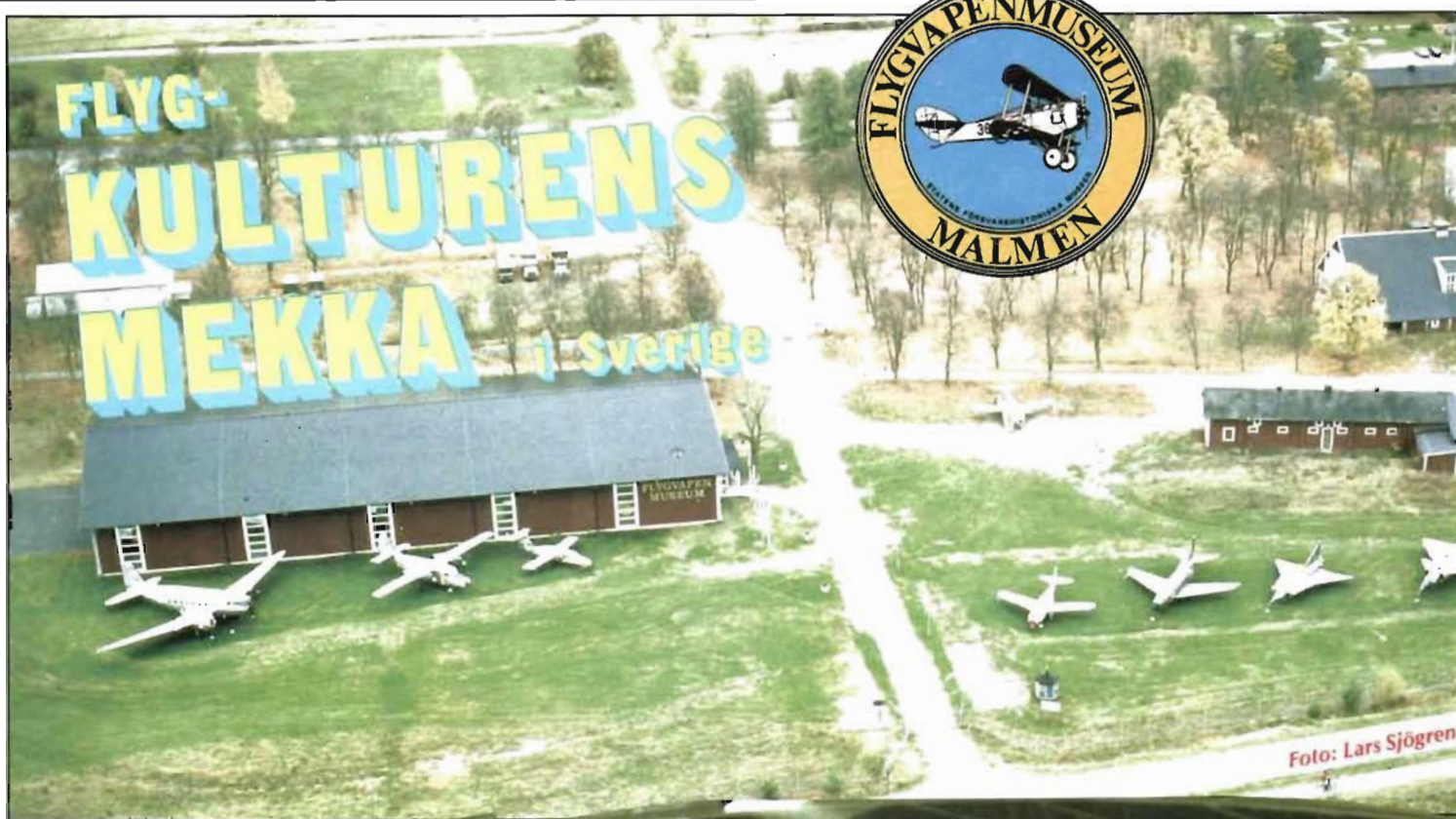
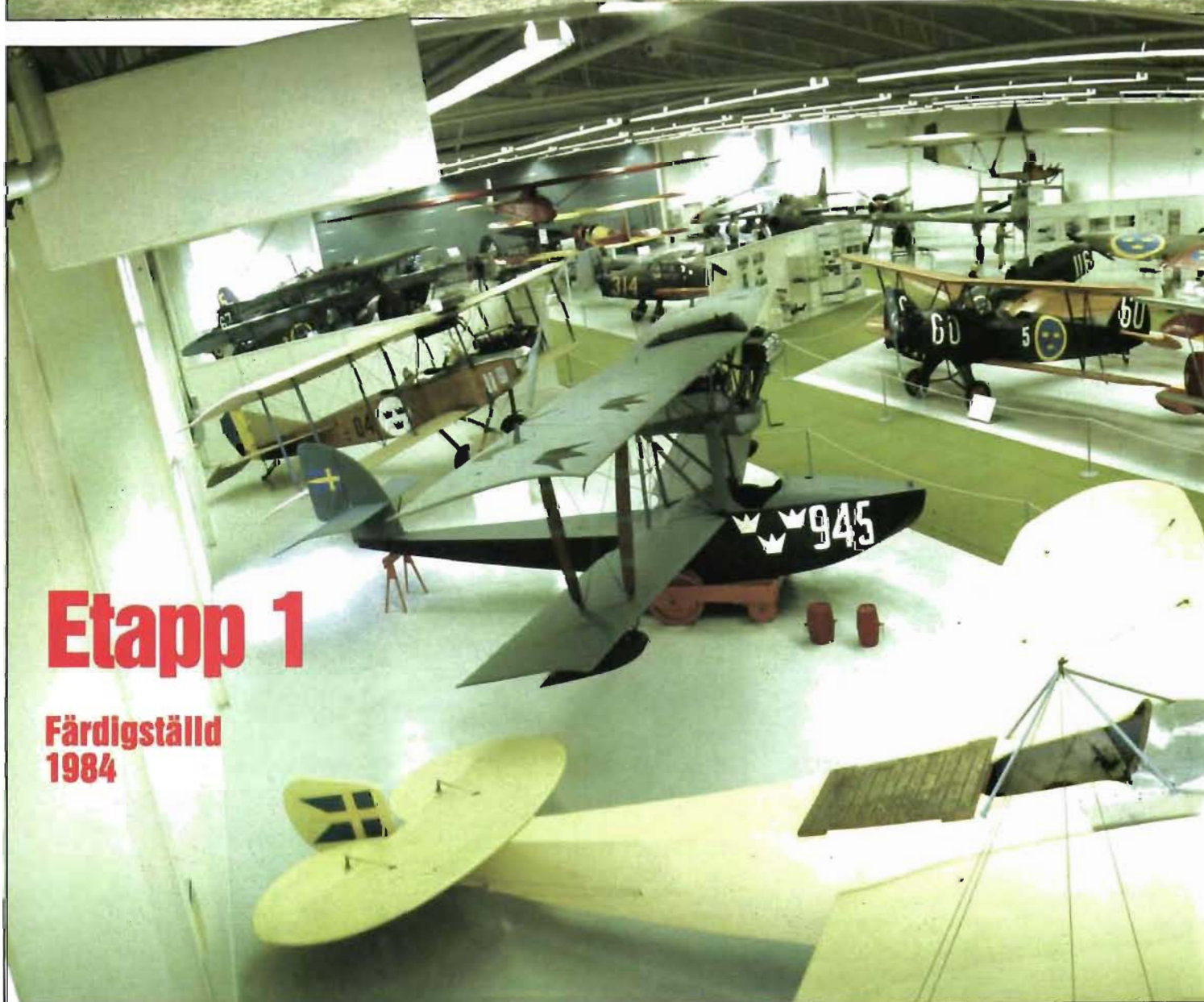


Foto: Lars Sjögren

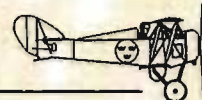


## Etapp 1

Färdigställd  
1984







**Till Flygvapenmuseum i Malmslätt har under de senaste elva åren (1977-88) strömmat in/ förvärvats ett ansevärt antal museala dyrgrisar. Motor i denna verksamhet är SÖLVE FASTH. Han summerar här "affärsverksamheten" hittills.**

**Skolflygplan:** SK 5, SK 9, SK 14 & MFI-9.

**Transportflygplan:** TP 45, 46, 78, 81 & 91.

**Jaktflygplan:** J 30.

**Spaningsflygplan:** S 31.

**Målflygplan:** Fairey Firefly.

**Övriga:** MiG-15.

När detta skrivs finns möjligheter att även förvärva SK 3 (Avro 504) och S 5 (Heinkel He.5e).

Låt oss då titta lite mer i detalj på hur dessa förvärv har genomförts.

**SK 5 (Heinkel HD-35).** – Kunde förvärvas från Svedinos Bil- och Flygmuseum genom byte med en Junkers Ju.52. Detta senare flygplan erhöles från Military Aircraft Restoration Corporation och dess ägare David C Tallichet Jr och ingick i en bytteskedja som utöver Junkern även gav oss en flygvärdig TP 45. Junkern genomgår för närvarande restaurering på F 14 i Halmstad. SK 5:an är museets enda bevarade Heinkel-flygplan och

får härigenom representera hela Heinkel-epoken i FV.

**SK 9 (De Havilland Moth Trainer).** – Förvärvades från Nils-Erik Sundblad, grundaren av Silver Hill. Flygplanet byttes tillsammans med en Gipsy Moth mot en flygvärdig Tiger Moth, som med hjälp av Stiftelsen för flygvapenmuseet kunde inköpas i England för £8.000.

**SK 14 (North American NA-16).** – Flygplanet befinner sig när detta skrivs fortfarande under uppbyggnad på Barkarby. Projektet har möjliggjorts genom finansiellt stöd från Stiftelsen för flygvapenmuseet. Härigenom har inbyte kunnat ske av en Wirraway från Australien och en Yale från Kanada. Wirraway byttes mot en SK 16 och Yale mot en Tiger Moth, som erhöles från Belgien. Delar från inbytesflygplanen tillsammans med ett fåtal originaldelar sammanbyggs till en SK 14-replika.

**MFI-9 (Militrainer).** – Har inköpts för 40.000:– från Chalmers Flygklubb i Göteborg med hjälp av Stiftelsen för flygvapenmuseet. Flygplanet är ett av de tio inhyrda flygplan som tjänstgjorde som skolflygplan på Ljungbyhed i mitten på 60-talet. Museets exemplar har återfått sin originalmärkning sedan skoltiden på F5. Flygplanet var i flygvärdigt skick vid leveransen till museet.

**TP 45 (Beech 18).** – Ingick i bytet med David C Tallichet Jr tillsammans med Junkern som tidigare omnämnts. Flygplanet hade under lång tid stått uppställt i Malaga och iordningställdes där av Olle Vossman och Gunnar Öveström, som senare också flög flygplanet till Malmen. För att genomföra denna bytestransaktion fick vi lämna två J 35 Draken, av vilka det ena (35415) är levererat.

**TP 46 (De Havilland Dove).** – Förvärvad genom byte med flygplan Lansen 32028. 1971 var denna Dove den enda som flögs i brittisk reguljärtrafik. A 32:an flögs till England och Doven leverades per bil och båt till Malmen.

**TP 78 (Noorduyn Norseman).** – Inköptes med medel som Stiftelsen för flygvapenmuseet ställt till förfogande. Flygplanet inköptes från Turistflyg i Arjeplog AB för 65.000:– och är f d 78001. I priset ingick inte motor och propel-

ler. Dessa delar fanns dock på museet.

**TP 81 (Grumman Goose).** – Byttes mot två Skyraider som under lång tid stått uppställda på F 10 i Ängelholm. Goose inköptes i Västindien av det brittiska företaget Aces High Ltd och flögs till Burlington i USA, varefter det demonterades för vidare transport med TP 84 Hercules till Malmen.

**TP 91 (Saab Safir 91A).** – Förvärvad med hjälp av medel från Stiftelsen för flygvapenmuseet. Flygplanet köptes från Olle Bülow för 18.000:–. Har ett civilt förlutet.

**J 30 (De Havilland Mosquito).** – Flygplanet befinner sig när detta skrivs under uppbyggnad i Los Angeles. Förvärv har kunnat möjliggöras genom byte med två Draken, av vilka det ena (35543) är levererat.

**S 31 (Supermarine Spitfire).** – För att från Kanada kunna införskaffa detta mycket attraktiva flygplan krävdes ett byte som omfattade inte mindre än sex flygplan, nämligen tre Lanser, en Skyraider, en Douglas DC-3 och en Hawker Hunter. När detta skrivs befinner sig Spitfire fortfarande under restaurering till utställningskick. Finansiellt stöd har erhållits från Stiftelsen för flygvapenmuseet.

**Fairey Firefly.** – Under den punkt som behandlar SK 9 omnämnts att vid byte med en Tiger Moth erhöles SK 9:an samt en Gipsy Moth. Detta senare flygplan användes för att byta till oss Firefly från Malmslätt Tekniska Museum.

**MiG-15.** – Inbyttes via Aces High Ltd i England mot en Draken (35350), som levererades till USA och företaget Warplanes Inc i Burlington. MiG-15 är en polsktillverkad Lim-2 och är intressant dels för att det är samtida med J 29, men också därför att ett liknande flygplan nödlandade i Sverige på 50-talet och undersöktes under lång tid vid dåvarande Försökscentralen i Malmslätt. ■

Sölve Fasth

#### Fotnot

Sölve Fasth har här endast behandlat de objekt som han själv varit engagerad i. Han önskar att det för fullständighetens skull erinras om andra pågående projekt vis à vis Flygvapenmuseum, dvs SAAB 18, Breguet B1 och SAAB 21 R.

Red.

*TV-aktuella S 16 Caproni lams till brokalanter på Malmslätt den 20 maj. Den här bilden är stock från krigsåren.*



# Rariteternas raritet

Ett av flyghistoriens mest kända flygplan har äntligen (på nytt och slutgiltigt) "landat" på Malmen och Flygvapenmuseum. Det handlar om **SPITFIRE**. 1936 flög den första prototypen till det flygplan, som 1940 genom heroiska förarinsatser skulle komma att vinna slaget om Storbritannien.

Spitfire var ett flygplan med prestanda som låg strax intill gränsen för det fysikaliskt möjliga. En flygteknologi som för dåtiden var den mest avancerade, ett av världshistoriens absolut vackraste flygplan som hade en motorprestanda vars like är svår att finna än i dag. Bland de propellerdrivna, alltså.

Till Sverige och Flygvapnet kom Spitfire efterkrigsåret 1948.



Hon blev spaningsflygplan och betecknades S 31. Utgick dock ur FV-tjänst redan 1954. Framsyntheten var då inte alltför besvärande utan alla 50 flygplanen skrotades.

Även om spanings-Spitfire inte hann göra så lång och betydelsefull insats i det svenska försvaret, är S 31:an dock en milstolpe inom flygteknologin som väl motiverar sin plats i museet.

Då vi efter stora efterforskningar utomlands 1981 lyckades få hit resterna av en Spitfire, vågade man knappast tro att detta återigen skulle bli ett flygplan.

Nu efter åtta års intensivt arbete kan vi i Sverige närstudera denna världshistoriska flygmaskin på Flygvapenmuseum i Linköping. Tack vare idogt slit av frivilliga krafter har Flygvapenmuseums samlingar utökats med en klenod som endast ett fåtal museer världen över förfogar över.

En onsdag medio mars i år skedde den högtidliga invigningen. Dir Tore Gullstrand från Östergötlands Flyghistoriska Sällskap överlämnade dyrgripen till Flygvapenmuseum och dess styrelseordförande fd statsrådet Eric Holmqvist. ■

## B 18 – svensk sevärdhet



**Flygvapnets officers- och reservofficerskurser 1939 firade den 21 april 1989 50-årsjubileum på F 5 Ljungbyhed. Officerskursen utexaminerades den 14/4 1939 av dåvarande kronprins Gustav Adolf, sedermera konung Gustav VI Adolf. Han flögs från Bromma till Ljungbyhed i FV:s då nya bombflygplan B 3, vilket numera är en museiattacktion.**

I kursens 50-årsjubileum i april 1989 deltog chefen för Flygstaben, generalmajor Bert Stenfeldt, och chefen för F 5, överste Sven Sjöling. – Under dagen orienterade C F 5 om nuvarande utbildning på Ljungbyhed, rundvandring företogs till nya anläggningar, filmer visades över dagens moderna flygvapen m m. – Dagen avslutades med en jubileumsmiddag på officersmässen.

Vid examen 1939 närvaro även bl a försvarsminister P.E. Sköld, kronprinsens stabshcef generalmajor Cederschiöld, chefen för försvarsstaben generallöjtnant O. Thörnell, chefen för flygvapnet T. Friis och flygstabschefen överste B.G. Nordenskiöld.

## Historisk off-kurs

Chef för F 5 var då överste Åge Lundström och kadettskolechef major Birger Schyberg.

Under dagen följde kronprinsens teorilektioner, uppvisning i exercis och en flyguppvisning

omfattande förbandsflygning, instrumentflygning och avancerad flygning.

1939 års kurs var Flygvapnets första helt "egna" officerskurs. Ett resultat av 1936 års försvars-

ordning. Tidigare hade rekrytering i stor utsträckning skett av officerare från armén och marinen.

1936 påbörjades utbildningen på flygskolan på Ljungbyhed av 94 aspiranter. Av dessa utexaminerades 1939 36 fänrikar, varav 21 stat- och 15 reservofficerare.

Vid examensavslutningen i Flyghallen sade kronprinsens sitt tal till de blivande fänrikarna bl a: "Denna officersexamen är en märkessten i Flygvapnets historia, därför att det är första gången som Flygvapnets egna kadetter avslutat sin utbildning på Flygvapnets stat. Jag anser mig kunna uttala den åsikten att det nya systemet för utbildning av officersaspiranter vid Flygvapnet visat sig lämpligt. Jag har fått ett mycket gott intryck av kadetternas kunskaper och förmåga i samtliga de övningsgrenar, vilka framvisats i dag. Detta gäller inte minst den övningsgren, vilken måste vara den centrala vid detta vapen, nämligen flygtjänsten. Jag lyckönskar Flygvapnet till sina nya officerare och jag lyckönskar eder, blivande fänrikar, till den standard som Ni fått under Eder utbildning." ■



1939 års officerskurs. Likvid 21-4-1989 på F 5 Ljungbyhed

Försvarens utexaminerade: Ivan Lagerberg, Erik Gustaf Nordström, Ingemar Gustafson, Bertil Stenfeldt, överste Åge Lundström, chefen för F 5, överste Sven Sjöling, chefen för Flygstaben, generalmajor Bert Stenfeldt, kronprinsens stabshcef generalmajor Cederschiöld, chefen för försvarsstaben generallöjtnant O. Thörnell, chefen för flygvapnet T. Friis och flygstabschefen överste B.G. Nordenskiöld.

Medverkande vid examen: kronprins Gustav Adolf, överste Åge Lundström, överste Sven Sjöling, generalmajor Bert Stenfeldt, generalmajor Cederschiöld, generallöjtnant O. Thörnell, T. Friis, överste B.G. Nordenskiöld, chefen för Flygstaben, generalmajor Bert Stenfeldt, kronprinsens stabshcef generalmajor Cederschiöld, chefen för försvarsstaben generallöjtnant O. Thörnell, chefen för flygvapnet T. Friis och flygstabschefen överste B.G. Nordenskiöld.

Bakre raden från vänster: Gunnar Rindler, Arne Jung, Olof Knutsson, Eskil Westdahl, Arne Linderoth, Per Johan Salwen, Sven Erik Larsson.

**Ett faktum som fascinerar är att det i dag i FV finns ett stridsflygplan som är så bra att det hållit i två generationer förare. Hur många fler far och son-grupper kan hävda att de flugit samma version av flygplan? Inte särskilt många förmodligen. Någon? Slå det de som kan! FV-Nytt står öppen för bidrag. – Och vilken flygplanstyp kan konkurrera med 35:an ... i detta avseende?**

# Flygplan Draken jetgeneration för far och son

**Lennart Sjöberg** är i dag en skånsk yngling på drygt 50 år. Han jobbade en gång i tiden på en bilverkstad i Höör och var inte alls flygintresserad. En dag kom en ung flygare och lämnade in sin Porsche för reparation. Denne flygare, som tillhörde F12, gjorde både genom sin person, sitt yrke och sin bil ett starkt intryck på Lennart. Flygföraren uppmanade Lennart att söka anställning vid FV.

Lennart kom till Ljungbyhed den 15 mars 1958. Han flög där SK50 samt 28C och B. Han kom sedan till Barkarby/F 8 med flygtjänst på J 34 Hawker Hunter och SK16. Lennart tillhörde under ett år Helge Gul.

1961 kom Lennart till F13/Bråvalla där han flög in sig på Draken – J 35A, den sk kortkroppen. Den var fin om man flög den avspänt och med känsla. Men den straffade sin förare hårt om han flög okänsligt, då pitchade den våldsamt. Pintchen kunde förvärras om man startade med EBK. Det fick inte nybörjarna göra. Än värre var dock superstallen, som föranledde den ena SFI-ändringen efter den andra.

Att utbildningen i FV gått framåt förstår man av att när Lennart flög in sig på 35C, den tvåsitsiga skolversionen, ansågs det räcka med att "meken" talade om var vissa instrument fanns, plus hur man skulle stänga huven. Lennart har

varit förare på 35A, B, C, D, F' och F' – d v s på alla versioner utom spaningsdito = E. (Och om man bortser från "sladdbarnet" Johan.)

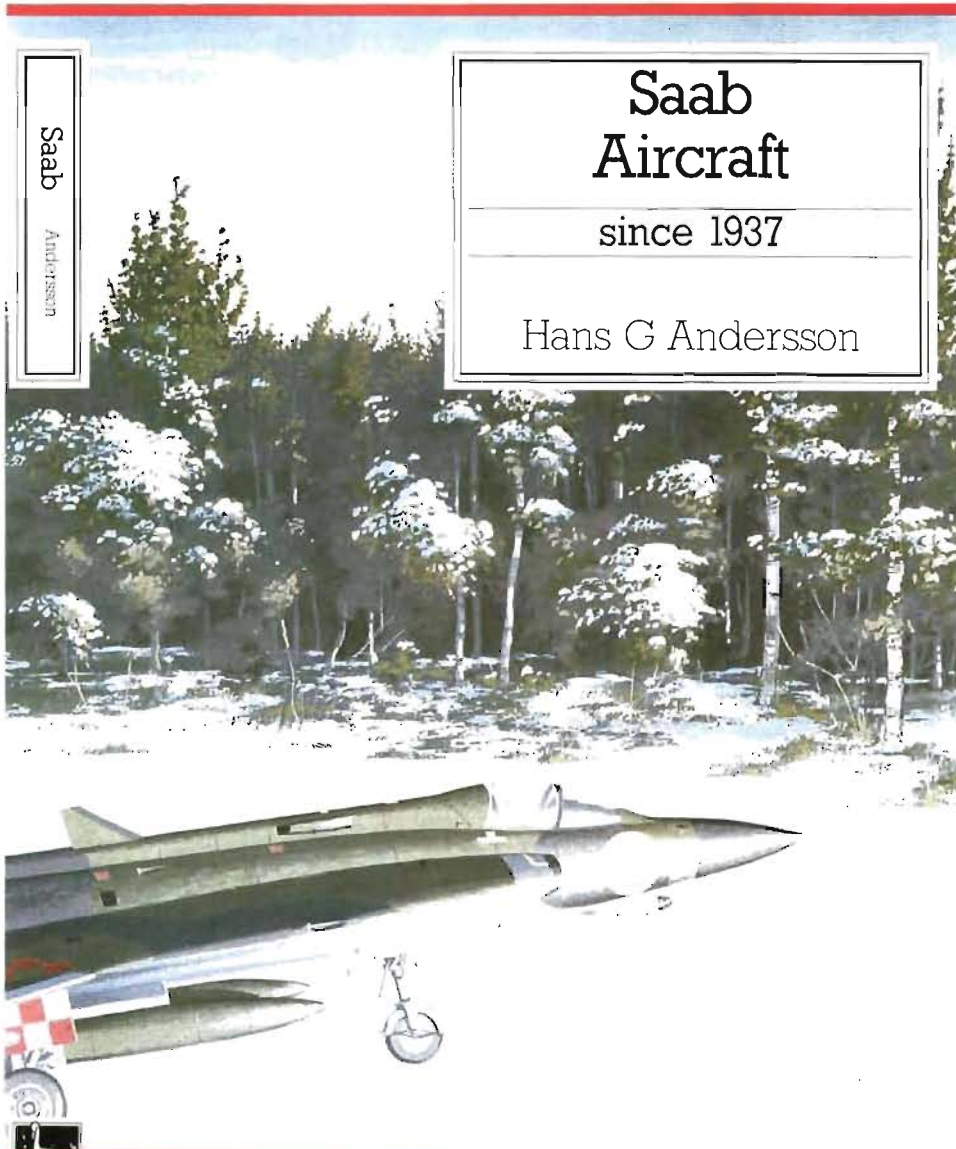
Lennart flög alltså på Bråvalla från 1961 till 1968. Han tillhörde alla tre divisionerna inklusive TU 35. 1964 blev han Årets Bråvallaflygare.

**Stefan Sjöberg** kom till Ljungbyhed 1979. Han gick på Klostret i 16 månader och fick sedan flyga SK 61 Bulldog och SK 60 vid F5. Han tillhörde FV:s sista fältflygar-

kull. Den hade det jobbigt p g a att man hamnade mellan de två stollarna GBO (Gammal BefälsOrdning) och NBO (Ny B O).

Efter en trygg kontraktstid på cirka sex år syntes framtiden i FV osäker och FV hotade t o m med "yrkesförbud". Detta upplevdes kanske olika av förarna. En sak var dock klar: Framtiden hade ganska plötsligt blivit överblickbar.

När Stefan så fortsatte med ett halvårs GTU på SK 60 vid F16/Uppsala, blev den p g a lärarnas bakgrund synnerligen jaktinriktad. Vid F16 följde sedan TIS 35C



## Boken om Saabs alla flygplan

Flygplanen i Draken är ett av de mest intressanta flygplanen som byggts i Sverige. Det är ett flygplan som har varit i tjänst i över 40 år. Det är ett flygplan som har varit i tjänst i över 40 år. Det är ett flygplan som har varit i tjänst i över 40 år.

**HANS G ANDERSSON** har skrivit boken om Saabs alla flygplan. Boken innehåller information om alla flygplan som byggts av Saab. Boken innehåller information om alla flygplan som byggts av Saab. Boken innehåller information om alla flygplan som byggts av Saab.

Boken innehåller information om alla flygplan som byggts av Saab. Boken innehåller information om alla flygplan som byggts av Saab. Boken innehåller information om alla flygplan som byggts av Saab.

Boken innehåller information om alla flygplan som byggts av Saab. Boken innehåller information om alla flygplan som byggts av Saab. Boken innehåller information om alla flygplan som byggts av Saab.

samt inflygning på 35F. Därefter GFSU vid divisionen Johan Röd/F10 samt FFSU på samma division.

Stefan påpekar, att F 10 gradvis ombeväpnas från pappas Filip till Johan. Eftersom F<sup>2</sup> kom 67–68 och eventuellt inte är pensionerad förrän nästa decennium, kan man säga att versionen stått sig under fyra decennier.

Som ung hade Stefan inget nämnvärt flygintresse. Men faderns tysta föredöme hade gjort bestående intryck. Lennart var mån om att inte på något sätt uppmana Stefan att bli flygförare. Men han var och är fortfarande glad över att sonen ändå blev det.

Ett talande exempel: När Stefan kom till far och bad honom ta hem ansökningsblanketter, så blev det inga. Enligt pappa Lennart fick allt intresset vara så stort, att ynglingen själv rekviderade blanketterna.

Stefan flyger numera "Filip 2" som reservare vid Johan Gul; ordinarie jobb är hos SAS i en DC-8.

#### Far och son konstaterar gemensamt följande:

Såväl flygtaktiken som flygplanen har utvecklats kraftfullt under

de gångna åren. Styrautomaten dämpar den tidigare ibland våldsamma pitchen, kortkroppen är förlängd och de för små kolvarna (som gav pendlingar i hydraulsystemet) är utbytta mot större. M m, m m.

**Taktiken:** NATO:s B-52:or och motsvarande WP-bombplan kalhylerades anfalla på 15–18 km höjd. Därför gällde det att med kraftfull acceleration i tropopausnivån 8–13 km göra "framifrån hissanfall" till hög höjd samt avfyra robot. Övningsmässigt var målflygplanet ett annat 35-flygplan som också "hissat" till 15–18 km.

För att kroppsligt klara detta ansågs det nödvändigt, att utsätta pappa Lennart och hans kamrater för en dekompression i undertrycksammare från 12–13 km till 23 km. En föga angenäm upplevelse. Blodet kokade i bar vävnad och tryckaren blev medvetlös om inte tryckvästen slog till i rätt ögonblick.

Så var det på 60-talet. Sedan frångicks höghöjdsuppträdandet och Drakens förare övergick till att huvudsakligen utöva kurvstrid på höjder under 500 m.



Foto: Rune Rydh

Stefan & pappa Lennart med "hissflygplanet"

● ● "Draken-familjen" konstaterar också, att utbildning och flygsäkerhet utvecklats mycket. Uttagningen på fars tid var sådan att mindre än hälften klarade sig genom flygutbildningen vid F5. När Stefan gick på samma skola klarade sig 18 av ca 20. Förhandsgallringen har blivit avsevärt effektivare, vilket i sin tur betyder bättre ekonomi.

Far och son anser båda att DMT är bra, men att metoden troligen har gllrat bort enstaka ämnen till briljanta superess. Priset för den gamla modellen var dock alldeles

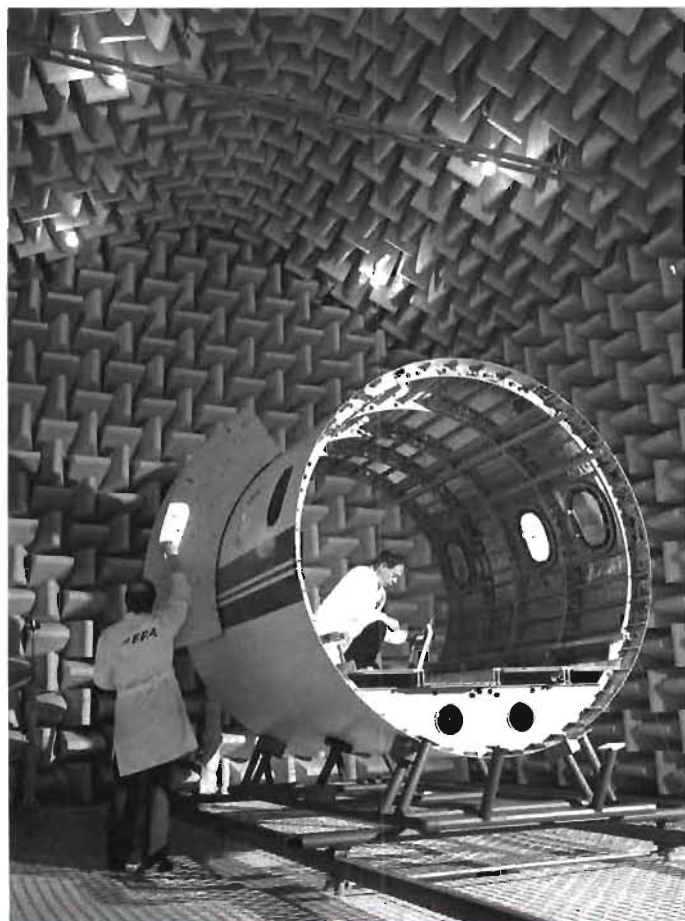
för högt. Därom råder ingen tvekan.

Stefan har ett starkt önskemål om mera flygtid, så att han får chans att genomföra realistiska övningar med nödstarter o s v. Den taktiska miljön bör också övas mer. Lennart påminner om gamla tiders FV-övningar som kunde gå dygnet runt i överveckan.

Det var "bättre förr och ju förr dess bättre". I vissa avseenden var det så. Men **sammanlagt är det allt tvärtom**, tycker de båda två.

Åke Jönsson

## Sveriges största ekofria rum invigt



### Under 1988/89 har ett strukturakustiskt laboratorium färdigställt vid Flygtekniska försöksstalten i Stockholm. Detta är avsett för mätningar av luft- och strukturburet ljud på större strukturer. FFA-rummet invigdes 25 april.

En aktuell tillämpning är kabinbullret från propellerdrivna passagerarflygplan för medellånga flygavstånd. Propellerdrift för sådana flygplanstyper är attraktiva p g a den mycket goda bränsleekonomin. Men ett problem är den höga bullernivån, som kännetecknar propellerdrift. Propellerljudet är mycket komplicerat och det fortplantar sig in i flygplanet via olika mekanismer och transmissionsvägar.

I det helt ekofria rummet kan t ex hela kabin delen till ett 50-passagerarflygplan placeras. Propellerljudet kan simuleras med hjälp av ett antal högtalare – ljud och vibrationer i kabinen kan kartläggas. Förutom mätningar utnyttjas den avancerade beräkningsmeto-

den (AFEM) som verktyg för att reducera bullret till en ur komfortsynpunkt acceptabel nivå.

#### Huvuddata:

- ▶ Fri inre volym: 7x13x7 m<sup>3</sup>.
- ▶ Frekvensområde: 80–10 000 Hz för vetenskapliga mätningar enligt ISO. 50–10 000 Hz för tekniska mätningar.
- ▶ Strukturvikt upp till 2 000 kg.
- ▶ Portöppning 3,5x3,5 m<sup>2</sup>.

Genom en rälskonstruktion kan tyngre strukturer rullas in, vilket är en ovanlig möjlighet för helt ekofria rum. Golvet för operatören utgörs av ett akustiskt transparent nätgol.

Det ekofria rummet är användbart även för mätningar av t ex vingar, fordonskarosser, hytter och strukturer för rymdfart. ■

### Positivt om flygplan Gripen

#### En klar majoritet – 77 procent – av allmänheten anser att vi i Sverige ska fortsätta att utveckla och tillverka JAS 39 Gripen.

Detta visar en SIFO-undersökning som Industrigruppen JAS har beställt. Undersökningen är baserad på 1 004 telefonintervjuer gjorda den 27 februari–2 mars i år – alltså en knapp månad efter haveriet – med allmänheten 16 år och äldre i hela landet.

Åtta av tio tror att vi i Sverige har stor förmåga att göra JAS 39 Gripen till ett bra flygplan som fyller sina uppgifter.

För de flesta (65%) har Gripen's haveri inte inneburit någon förändring av deras inställning till projektet. Drygt var femte har blivit mer negativa.

Det kan noteras att åtta av tio tror att utveckling och tillverkning av militära plan bidrar till nya kunskaper och produkter på andra områden än de militära. Drygt sex av tio anser att detta bidrag har stor betydelse för svenskt näringsliv i övrigt. ■

## "Fel i förarfunktionen" – ett fel i språkfunktionen!

**Använd begreppet: "Bristande man – maskinfunktion" i stället för "Fel i förarfunktionen"!**

Jag har just läst "Försvarets flygsäkerhetsanalys 1987/88". Det är en årligen utkommande redovisning av driftstörningar, tillbud och haverier med försvarets olika flygplan och helikoptrar. Den är skriven av kvalificerade flygförare med stor flygerfarenhet, proffs på flygsäkerhet. Analysen innehåller bl a orsakssammanhang bakom tillbud och haverier och anvisningar om hur man skall förebygga haverier.

För varje år som går blir jag alltmer irriterad – och oroad – av att FV:s flygsäkerhetsauktoritet använder det missvisande begreppet "fel i förarfunktionen", när man avser "bristande man-maskinfunktion".

Tänk efter själv! En förare kolliderar med marken i dåligt väder på grund av bristande övervakning av flygläget. Om orsaken då felaktigt anges som fel i förarfunktionen, måste den haveriförebyggande åtgärden bli: Förbättrad förarfunktion.

Visst kan vi bli bättre. Urval, utbildning, övning, ledningsfunktion m m kan förbättras. Dock kan vi människor inte förbättras särskilt mycket. Som alla vet är vi utvecklade under miljontals år. En

mansålder är i detta perspektiv försumbar.

Om – emellertid – orsaken mera korrekt definieras som "bristande man-maskinfunktion", blir den haveriförebyggande åtgärden mera inriktad på att anpassa maskinen till människan. Jag är säker på att det är lättare än motsatsen!

● ● Den bästa haveriförebyggande åtgärden anser jag vore att förbättra principen med de **markkollisionsvarningssystem**, som redan finns t ex i JA 37. Jag är helt övertygad om att flera under de senaste åren inträffade totalhaverier med omkomna hade kunnat undvikas, om våra varningssystem för markkollision hade varit bättre. Ett varningssystem som i

vissa fall varnar någon sekund före markkollision kan givetvis inte accepteras. Det har verkligheten tyvärr visat. En mer intensifierad satsning på detta område skulle vara lönsam!

Nästa steg i utvecklingen blir säkert automatiska upptagningssystem. Dessa klarar även de fall när flygföraren inte reagerar på en varning. Prov med sådana system är f n aktuella i USA. Här borde vi vara med!

De här tankegångarna är inte nya. Det som bekymrar mig är **flygstabens konservatism**. Det är kanske med det här som med införande av t ex roderservon och styrautomater? Det har flygförare också varit skeptiska inför! ■

Bengt Landervik

**Korsningen framför Bråvallas kanslihus – d v s den skarpa kurva som bildas av skärningen mellan Lage Thunbergs Avenue och Kurt Hagerströms Avenue – har under årens lopp satt åtskilliga förare på prov. Vintrars halka brukar där ta tull av såväl hög som låg guldgolonjär. M fl!**

## "Kors-i-allsin-dar"

### Om F 13:s vintriga vägvärk

Ända till innevarande vinter har taktiken varit entydig: Råkar du i 'superstall' så se till varje pris till att få stopp på framfarten.

Några exempel. En av våra längsta flottiljchefer, en erkänt god taktiker, valde metoden med en djärvt framifrånfall på en välpackad snövall. När den lyckade manövern avslutats, visade det sig emellertid att hans rotetvåa, stabschefen, råkat i samma predikament. Trots inbiten spaningsförare anpassade sig denne raskt till jakttaktiken och lyckades t o m stanna ännu snabbare än flottiljchefen. Han retarderade nämligen, med ett brak, mot flottiljchefens koffert.

Inför denna något okonventionella variant påstås C F 13, med ett tonläge som inte saknade viss sarkasm, ha ställt följande fråga: "Måste du *alltid* vara hack i häl på mig?"

● ● Vid ett senare tillfälle, då den beryktade kurvan krävde ny tribut, hade F 13 fått ny stabschef. Denne (som sedermera skulle komma att befordras med "spark snett uppåt höger", d v s till Övre

Norrland) klarade trots ringa förarutbildning att applicera ett verkligt snabbstopp. Även om metoden följde den anbefallda taktikens grunder, saknade den inte originella drag. Han placerade nämligen en lyktstolpe mellan strålkastarna. Farkostens framparti antog därvid en viss V-form och stolpen en attityd, som påminde om lutande tornet i Pisa. Eftersom det tog lång tid innan elverkets alerta servicemän rätade upp stolpen, stod den länge som ett minnesmärke över ännu en djärvt tillämpning av en beprövad taktik. Inom parentes kan här nämnas att s k elaka tungor hävdar, att den lutande stolpen föredrogs av flottiljens strönga schäfrar.

Till saken hör att redan några veckor tidigare hade sistnämnde stabschef gjort ett första anfall mot samma stolpe. Den gången nådde han emellertid, i likhet med en av våra politiker, icke ända fram. För säkerhets skull placerades en rejäl halmbal vid stolpen. Denna avlägsnades dock i samband med vederbörandes avresa till Övre Norrland.

● ● Som framgår av den hittillsvarande redogörelsen har kurvtagaruppgiften alltid lösts på ett enhetligt sätt. För detta har vi naturligtvis FV:s förnämliga utbildning att tacka. Nämda befattningshavare har ju t o m genomgått Militärhögskolans högre kurs.

Nu har emellertid något hänt, som gör att Bråvalla Flygflottilj aldrig mer blir som förut. Ett vid stabsenheten relativt nyanställt flickebarn råkade häromdagen i samma penibla situation som de mera berömda föregångarna. Pinsamt nog, löste hon problemet (tack vare kvinnlig intuition?) på ett helt annorlunda sätt. I stället för att tillämpa principen om snabbstopp gör hon en elegant undanmanöver, och tar sig utan att nämnvärt reducera farten, mellan lyktstolpar, träd och tjaldjupsmätare, upp på vägen igen.

En intensiv debatt har nu utbrutit vid F 13. Moderna tiders förare hävdar, att flickebarnets taktik är överlägsen hävdvunna principer. Dessa fritänkare möter naturligtvis hårt motstånd från den gamla skolans män. ■

Åke Jönsson



## Kommentar från flygsäkerhetsinspektören

Tack för att vi fick en debattartikel som berör flygsäkerhet – en av grundvalarna för Flygvapnets effektivitet i fred och krig!

En myndighetsrepresentants svar på en insändare får ofta karaktär av försvarstal. Jag ska försöka att behandla Dina synpunkter och förslag utan förutfattade meningar.

● ● Din syn på begreppet "fel i förarfunktionen" delar jag i stort. Att inte i alla situationer fungera adekvat eller vidta rätt åtgärd råkar ju flygförare ofta ut för, även om funktionen är normal – och inte "fel". Så länge maskinen fungerar, kan man återföra merparten av icke önskvärda händelser under flygning till brist i funktionen mellan människa och maskin. Ofta är det dock förhållanden utanför flygplanet som initierar ett händelseförlopp.

Så här ligger det till med själva klassificeringsbegreppet. Det tidi-

gare använda "felfunktion förare" ersattes under 70-talet med "fel i förarfunktionen". Bakgrunden var just det Du angriper i Din artikel. Avsikten var att med det nya klassificeringsbegreppet täcka in både rena förarfel och bristen i "man – maskinfunktionen". Uppenbarligen har vi i minst ett fall misslyckats med detta. Vi får ta oss en funderare igen.

"Fel i förarfunktion" kan möjligen tyckas ha lite av anklagelse mot yrkesgrupp i sig. Att det inte till någon del är fråga om ett sådant synsätt i det praktiska flygsäkerhetsarbetet vill jag bestämt påtala. Förståelsen för människans – ibland bristande – funktion i de tekniska systemen är en grundfaktor i flygsäkerhetsarbetet. Inriktningen av det förebyggande flygsäkerhetsarbetet är självklart att så långt möjligt anpassa maskinen till människan.

I praktiken hamnar man tyvärr ofta i efterläge. När en felfunktion upptäcks blir den omedelbara

åtgärden en anpassning från föraren. Modifieringar tar som bekant lång tid att genomföra.

● ● Och så till **markkollisions-systemet** – ett svårt område. Både egna och utländska erfarenheter stöder den framförda uppfattningen, att en intensiv satsning på detta område är lönsam. Vi lever nu med programmet i JA 37, som inte är fullkomligt. Det är lätt att göra program som ger varning med goda tidsmarginaler. Raskt hamnar vi då i problemet med varning inte bara i tid utan framförallt i otid och inverkan på flygsäkerheten blir negativ.

För att varningssystem i längden skall ge både ökad flygsäkerhet och inte inverka begränsande vid normalt taktiskt uppträdande, krävs en mycket låg nivå på antalet "falskvarningar". Svårigheten att kombinera säker varning i rätt tid – mycket få falskvarningar är uppenbara. De erfarenheter som görs vid haverier och tillbud går kontinuerligt in i utvecklingsarbetet.

Utvecklingen vad gäller automatiska upptagningssystem följer vi. Här har vi inte mäktat ligga med i tåten av utvecklingen, bl a

av ekonomiska skäl. Så fort det blir realistiskt från tekniskt – ekonomiska utgångspunkter, är jag övertygad om att en sådan funktion kommer på det flygplan som har tekniska förutsättningar för detta – JAS 39 Gripen.

● ● Slutligen **Flygstabens konservatism**. Javisst – om Du menar att vi omedelbart skall till 100 proc haka på alla tekniska innovationer. Tyvärr har vi inte resurser för detta. Historiken om roderservon och styrautomater får äldre män än jag klara ut, men utöver begränsade resurser är det måhända tidigare erfarenheter som framkallat en viss "sund skepsis". Det finns många exempel på hjälpmedel avsedda att underlätta för föraren i vissa avseenden men som skapat nya problem i andra. I modern tid t ex AFK och styrautomat i Viggen.

Vad jag kan lova Dig är, att om vi får förslag inom det tekniska området som verkligen ger bättre flygsäkerhet, så satsar CFV på detta. Även det finns det många exempel på, bl a de senare generationerna av raketstolar i Draken och Viggen. ■

Michael von Rosen



## Uniformsköp mot faktura & hemsänt

"UFFE 90" är det nya försäljnings-systemet för tillhandahållande av uniformsartiklar i dagligdräktsystemen till yrkes- och reservofficerare. Systemet kommer att påbörjas från budgetårsskiftet (07-01) i år och beräknas vara infört vid landets samtliga försäljningsställen inom två år.

Det nya med systemet är bl a att Du oavsett försvarsgrens- eller myndighetstillhörighet skall kunna köpa Dina artiklar vid vilken myndighet som helst. Detta åstadkoms genom möjlighet att snabbt kunna sända artiklar till försäljande myndigheter, som i sin tur har möjligheter att sända beställda varor till Din hemadress. ■

### F 5 (Krigsflygskolan i Ljungbyhed) har invigt en nyinredd lokal för försäljning av beklädnadsmateriel till yrkes- och reservofficerare.

Målet har varit att höja servicegraden ytterligare för den enskilde samt att på ett överskådligt sätt exponera artiklarna i lokalen. "Snabbköps-principen" har beak-

tats – m a o: kunden kan gå runt och inspektera plaggen och sedan prova ut rätt storlek.

Tankegångar finns att utöka sortimentet med fritidsplagg märkta med F 5:s emblem – t ex tränings-

overaller, T- och collegetröjor. Detta blir ett sätt att öka samhörigheten med förbandet och även ge all personal möjlighet att utnyttja Flottilj-Boutiquen.

Skrädderiservice för enklare ändringar i samband med köp av uniformspersedlar tillhandahålls utan kostnad för den enskilde.

Förrådsdetaljen vill på detta sätt bidra med en ökad service i sk VI-anda. ■

Ch. Hallberg

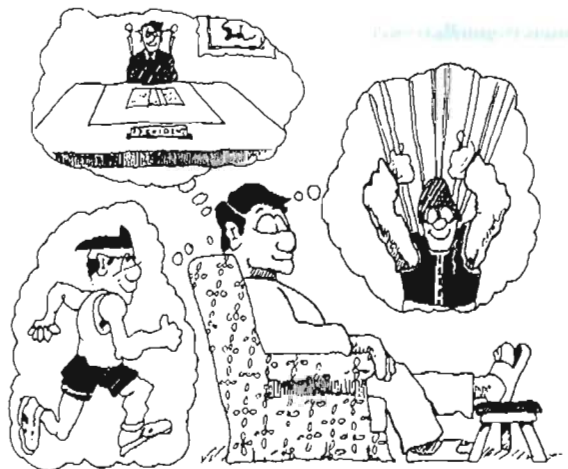
### "Flottilj – Boutique"



Av  
Folke P Sandahl

# PSYKISK

**Arméstabens utbildningsavdelning tog i början av 1988 initiativet till att undersöka vilken nytta Armén skulle kunna ha av vissa psykiska träningsmetoder. Det var närmast idrottspsykologen, avdelningsdirektören vid FRI, EVA RUSZ, som hade väckt tanken i Arméstaben. Vad det gällde var sådana psyket påverkande tekniker, som bl a idrottsmän använder för att kunna göra goda resultat trots stark yttre press.**



Flygstabens utbildningssektion (FS4) inbjöds att medverka och tackade ja, eftersom detta passade in bra i dess arbete med att leta fram effektiviseringsmöjligheter i FV:s utbildning.

Från arméhåll hade det sagts, att värnpliktiga i de sk idrottsplutonerna visat förvåning över att metoder som de vant vid i skolan och senare i idrottsrörelsen tydligen ännu inte trängt fram till försvaret. Och då är ändå kraven på den enskilde soldaten i krig knappast mindre, än vad en elitidrottsman utsätts för vid viktiga tävlingar. Frågan blev nu vad det är för metoder, vad nytta försvaret kan ha av dem och hur de skulle kunna tillämpas där.

## Veckokurs

I oktober 1988 ledde så chefen för Arméstabens utbildningsavdelning en vecko-

kurs för 30 officerare, varav bl a ingick fyra från Marinen och sju från FV. Inbjudan hade via förbandscheferna distribuerats till alla intresserade. Konkurrensen om platserna blev hård.

Kursen gick ut på att presentera några tänkbara olika tekniker, teorin bakom dem och erfarenheter av dem. Teorigenombågarna hölls utöver av nämnda **Eva Rusz** av försvarsöverpsykiatern **Ulf Otto**, expert på psykiska stridsreaktioner, av **Lars-Eric Uneståhl**, Sveriges internationellt mest kände idrottspsykolog, förutvarande FOA-forskaren **Gerry Larsson**, som ledde framgångsrika försök med luftvärnsrobotkyttar (sid 99 i "Chefen och ledarskapet"), Riksidrottsförbundets expert från Bosön **Lars-Eric Sandler**, överstelöjtnanten vid K4 **Mertil Melin**, som för några år sedan genomgick en extremt hård soldatutbildning i USA, FOA-majoren "**Laken**" **Andersson** med erfarenheter från FN i Libanon – samt ytterligare några.

Kursdeltagarna, de flesta utbildare på olika nivåer vid skolor och förband, hade som uppgift att efter dessa genomgångar och praktiska moment diskutera användbarhet, lämplighet, tänkbara tillvägagångssätt, om man vill införa psykisk beredskapsträning (arbetsnamn) i det militära utbildningsprogrammet. Det ville alla.

## Försök

Två försök påbörjades redan i oktober, vid I 20 och Lv 3. I övrigt uppdrogs åt kursdeltagarna att under det närmaste halvåret känna sig för, komplettera kunskaper, reflektera över realism m m och sedan återamlas i maj 1989 för nya diskussioner om nästa steg. Ett videogram för populär orientering om ämnet har under fjollhösten tagits fram vid FLC i samarbete med bl a FRI.

FV avser hålla sig kvar i samarbetet med Armén i denna fråga så länge det är me-

**Livsmedel för minst 35 miljoner "försvinner" varje år inom försvaret – tio procent av all mat som beställs! Det konstaterade Försvarets materielverk (FMV) vid en undersökning redan för ett par år sedan.**

## Stridsrop i fält: RAAP



I dag är det bättre. "Tallrikssvinnet" på bl a regementena angreps i en mycket framgångsrik informationskampanj under stridsropet RAAP (Reglementsenslig anpassning av portionerna). Under kampanjens första år (1986/87) fick man ner det svinnet till nära hälften. Totalt sparades i landet drygt 12 milj! Ett resultat som fortfarande står sig.

Nu drar RAAP ut i fält! Där är det inte ovanligt med missar i planläggningen och felaktiga beställningar. T ex överbeställningar inför en övning som medför att kockarna ute i skogen tvingas kasta mat.

Våren -88 hölls fem utbildningsseminarier i Uppsala. Där samlades övnings- och utbildningsplanläggare med företrädare för livsmedelstjänsten från försvarets olika myndigheter. Där introducerades också ett omfattande utbild-

ningspaket för alltifrån kockar till övningsplanläggare.

– En väl genomförd utbildning vid våra myndigheter kommer att spara minst 10 milj kr per år, säger Ulf Klevenfeldt vid FMV:s förplagningsavdelning. Tillsammans med arméöversten Per Mohlin lär han ut hur livsmedelstjänsten ska fungera i fält – före, under och efter övning.

Maten kommer inte alltid med på allvar när en övning planeras. Därför blir det dyrt. Men Ulf Klevenfeldt betonar att det inte bara gäller att spara pengar.

– Det handlar också om att **höja våra förbands krigsduglighet**, genom att få livsmedelstjänsten att fungera effektivare i fält. Så att vi kan ge våra soldater den mat de behöver för att kunna lösa sina krävande uppgifter. ■

FMV:Info



# BEREDSKAPSTRÄNING

ningsfullt för båda parter. Erfarenheterna från flygskolan i Ljungbyhed och rrjal-utbildningen i Tullinge tilldrog sig stort intresse. FV uppfattades uppenbarligen som en givande partner, medan FV å sin sida har nytta av den personaltunga Armén som en ytterligare pådrivande partner. Så småningom måste varje försvarsgren utarbeta sina egna tillämpningssätt anpassade till sina speciella förhållanden – förutsatt att man kommer fram till att detta är något att satsa på.

I princip är det förstås viktigt att inte låta någon möjligen god resurs ligga outnyttjad eller bara litet utnyttjad.

## Vinsterna

Vad som kan vinnas med psykisk träning är:

► Snabbare inläring, dvs högre utbildningsmål på samma tid eller samma utbildningsmål på kortare tid.

► Bättre inläring, dvs mera hållfasta utbildningsresultat.

► Ökad sannolikhet för att det inlärdas skall kunna tillämpas med omdöme också under svår press.

► Ökad förmåga att hålla huvudet kallt, dvs att press inte övergår i handikappande stress.

► Ökat allmänt välbefinnande och ökad förmåga att fungera bra i vardagssituationer (relationer, samarbete).

Psykisk träning som inte kan genomföras utan experthjälp övervägs inte, inte heller sådana metoder som kan medföra risker av något slag. Metoder som kan leda in på psykiatriens område är alltså inte aktuella.

● ● Vad FV-gruppen föreslog var:

► **Allmän antistresssträning** till kassettspelade instruktioner och

► **Föreställningsträning** dvs att man avspänd fantiserar sig igenom moment, som dessförinnan och efteråt övas praktiskt. Sådan träning, vid flygskolan kallad torrflygning, har visat sig ha förbluffande goda effekter på prestationsförmågan. Varför inte systematisera och underlätta t ex med olika audiovisuella hjälpmedel?

Från FV deltog i denna kurs majorerna **Rafael Bengtsson** (F20/StrilS), **Håkan Iggström** (F20/TolkS) och **Lars Olin** (F5), kaptenerna **Leif Carlsson** (F4), **Peter Graf** (F10/F14) och **N-O Lindberg** (F5) samt byrådirektör **Anders Holmertz** (FS) och överstelöjtnant **Folke P Sandahl** (F7/FS). ■

**Ämnet är högaktuellt. I april visade TV 2 några 1/2-timmestprogram under rubriken "Mental träning" ur flera infallsvinklar. De blev mycket uppskattade.**

*Många flygförare ägnar sig i dag på egen hand åt antistress/psykisk träning i en eller annan form. De känner att de mår bra av denna avslappning. Den i o m ökar deras förmåga att klara av yrkeslivets påfrestningar.*



## Väder via satellit

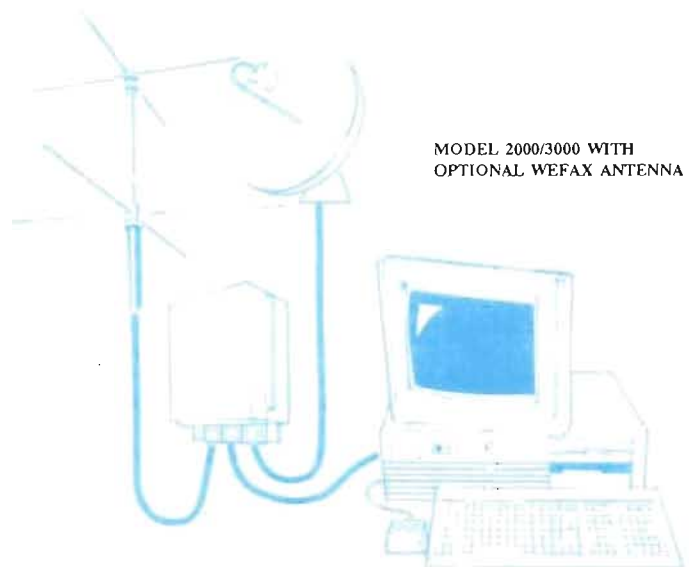
För vädertjänsten vid FMV:RFN i Vidsel gäller speciella krav på uppföljning av vädersituationen. Till exempel måste molnsituationen i provområdet ägnas särskild uppmärksamhet.

För att möta sådana krav har FMV för utprovning och eventuellt senare köp installerat ett lokalt PC-baserat system (civil beteckning SW 3000) för mottagning av vädersatellitbilder vid Vidselbasens väderstation. Med detta system kan man ta emot, presentera och lagra bilder från polära satelliter (både amerikanska och sovjetiska). Enkel bildbehandling typ zoomning, gråskaleförskjutning/expansion och färgning kan också göras för att öka bildernas läsbarhet.

Teknikutvecklingen har medverkat till att anskaffningskostnaderna för bl a den här typen av system reducerats i mycket snabb takt. I dag har de nått en nivå som med hänsyn till kostnads-/nyttoeffekten gör systemen attraktiva också för organisationer med begränsade ekonomiska resurser.

CFV följer (genom FS/Vädplan) intresserat experimentet i Vidsel. Inom en snar framtid kommer CFV att ta ställning till om lokala system för mottagning av satellitdata skall införas bl a av rationalitetsskäl. Erfarenheterna från RFN kommer därvid att bli ett värdefullt underlag. ■

Lars Bergeås



MODEL 2000/3000 WITH OPTIONAL WEFAX ANTENNA



### VM i terränglöpning:

## Damlaget på hedrande poängplats

Det svenska damlaget vid 1989 års CISM-mästerskap i terränglöpning tog en hedrande 6:te plats i konkurrens med 270 deltagare från 28 länder i fyra världsdelar. – I svensklaget ingick tre FV-flickor: Lt Anci Lundmark (F 21), kn Karin Lünner (f 15) & Lt Marita Winstedt (f 10). Som 4:de lagdam ingick Lt Åsa Jonzon. Det var Åsa som blev bäst av de svenska individuellt. – Som lagledare fungerade mj Bo Kåresjö (F 20).

**Militärhögskolan (MHS) fick sommaren 1988 ÖB:s uppdrag att planera en högre tvåårig försökskurs inom ämnesområdet ADB för en del av eleverna vid högre kurser 1989-91. Av olika anledningar har ÖB emellertid skjutit upp planerad kursstart till tidpunkt som anges senare.**

### Nya systemkurser dröjer:

## Ledning & information

Kursmålet är att eleverna efter genomgången utbildning skall, liksom alla HK-elever vid MHS, ha kompetens för placering i nivå 1/3 befattningar. De skall dessutom ha särskild ADB-kompetens.

Vid val och prioriteringar av utbildningsinnehåll har integrerade och försvarsmaktsgemensamma förhållanden fått styrande inflytande. Operativa förhållanden har tillgodosetts före taktiska. Eleverna får möjligheter att inhämta kunskaper i dessa ämnen i paritet med stabskurserna.

Den ADB-tekniska och systemvetenskapliga utbildningen skall utgöra ett komplement till den allmänmilitära högre chefsutbildningen. Den skall integreras med denna bl a på så sätt att sammanhang alltid skall finnas mellan tekniska problem/lösningar och taktiska/operativa krav och förutsättningar.

Kursen är försvarsmaktsgemen-

sam och helt försvarsgrens-/trupp-slagsberoende. Kurslängden är 28 mån.

● Det tidigare använda begreppet "ADB-kurs" leder tanken till utbildning av relativt snävt begränsade specialister. Huvudsyftet med kursen är emellertid att utbilda militära chefer med förmåga att lösa komplexa problem av vitt skilda slag inom vitt skilda områden, då chefen bl a har specialistkunskaper inom ADB-området.

MHS föreslår därför, att kursen skall få namnet "Högre tvåårig kurs i lednings- och informations-system", **HK LI**, då detta namn bättre återger utbildningsmålet/området.

Elevuttagning pågår i försvarsgrensstabernas AT-nämnder. Anmäl Ditt intresse. Vill Du ha fyllig information, beställ den preliminära kursplanen. – Tfn 08/788 93 67 eller 788 94 14. ■

Fritz Gudmundsson

**Militära världsmästerskapen i fäktning – officiellt benämnda XXVII CISM fencing championship – anordnades 24-31 oktober 1988 i Halmstad med Flygvapnets Halmstadsskolor/F 14 som arrangör. ●● I den slutliga anmälan var 13 nationer med 87 fäktare och 29 lag anmälda – 7 sabel- och 12 värjlag samt 7 herrflorett- och 3 damflorettlag. Samtliga fäktare var även anmälda i den individuella tävlingen.**

Med tävlande och ledare blev antalet gästande utlänningar i Halmstad ca 145, vilket kom att sätta en viss prägel på F 14 och staden under den vecka arrangemanget pågick.

Invigningsceremonin ägde rum den 25 oktober på Stora Torg. Efter en överflygning av fyra J 35 Draken ur F 10 hälsade kommunens representant, kommunrådet Boije Svensson deltagande nationer välkomna till Halmstad. Öppningsceremonin med musik, fanvakt och hissandet av CISM-flaggan avslutades med att CISM:s officiella representant, generallöjtnant **Clifford H Rees Jr**, USA, förklarade tävlingarna för öppnade.

Fäkttävlingarna leddes på ett föredömligt sätt av major **Orvar Jönsson** (Lv 4 Res) och kn **Orvar Lindwall** (I 1 Res). Samtliga deltävlingar genomfördes på kortare tid än den beräknade tidsplanen och utan de fördröjningar, som brukar åstadkommas av protester, småskador etc.

I samtliga grenar tävlade alla

mot alla, vilket innebar att såväl lagtävling som individuell tävling genomfördes samtidigt. Denna



tävlingsform innebär att alla deltagare går lika många matcher och ställer stora krav på deltagarnas kondition, särskilt i grenar med många deltagare.

● ● **Sabeltävlingen** är kanske

## Utnämningar

Regeringen har utnämnt ställföreträdande chefen för Skånska flygflottiljen/F 10, översten i Flygvapnet **Sten Öhlander**, att fr o m den 1 april 1989 vara chef för Västgöta flygflottilj/F 6.

Regeringen har utnämnt yrkesofficeren hos chefen för Flygvapnet, överstelöjtnanten i Flygvapnet **Göte Pudas**, att fr o m den 1 april 1989 vara ställföreträdande chef för Skånska flygflottiljen/F 10 och överste i Flygvapnet.

Regeringen har utnämnt tillförordnade sektionschefen hos militärbefälhavaren i Södra militärområdet, översten av 1. graden i Flygvapnet **Arne Hansson**, att fr o m den 1 oktober 1989 vara chef för Upplands flygflottilj/F 16.

Regeringen har förordnat försvarsattachén hos överbefälhavaren, översten i Flygvapnet **Bo Lennhammar**, att fr o m den 1 juli 1989 vara chef för Flygvapnets Officershögskola (FOHS) vid F 14 i Halmstad.

Regeringen har förordnat chefen för Flygvapnets Officershögskola, översten i Flygvapnet **Svante Menckel**, att fr o m den 1 juli 1989 vara sektionschef hos militärbefälhavaren i Östra militärområdet/Milo Ö.

Regeringen har utnämnt yrkesofficeren hos överbefälhavaren, överstelöjtnanten i Flygvapnet **Börje Robertsson**, att fr o m den 1 april 1989 vara överste i Flygvapnet.

# VM i fäktning

## Bra gjort F 14

den mest spektakulära tävlingen med "manuell" bedömning. Här har man en huvuddomare som



Fransmannen Picot (tv) repositionerar när Portugals Faleiro attackrusar. – I lagtävlingen knep Frankrike bronspengen före Sverige med knappast möjliga marginal.

bedömer stridens förlopp och stötars giltighet och fyra sidodomare som endast bedömer stötarnas giltighet. Ett förfarande som kan orsaka konfliktsituationer. De tillgängliga mycket kvalificerade huvuddomarna gjorde att endast ett fåtal sådana situationer uppstod. I de fall de uppstod klarades de upp snabbt av tävlingsledningen.

Sabeltävlingen samlade sju lag. Det blev en hård tävling. Italien, Västtyskland och Frankrike slutade alla på fem lagsegrar. Italien hade dock flest individuella segrar och hade också den individuella segraren, Sergio Virgilio, i sitt lag. Dubbelt italienskt alltså. Mellan Västtyskland och Frankrike fick man tillgripa stöträkning. Västtyskland blev 2:a med sju stötar bättre index.

I den individuella tävlingen var det återigen hårt om 2:a och 3:e platserna. Västtysken Joachim Knies och italienaren Michele Bonsanto slutade med 17 segrar var. Knies hade dock bättre stötindex och tog "silvret".



Lagtävlingen i damflorett vanns av Schweiz (som här representeras av en herre). Frankrike 2:a & Holland 3:a.

● ● **Damflorettävlingen** samlade endast tre lag. Individuell segrare blev Frankrikes Isabelle Tuduri med Christine Rauber och Dagmar Halbherr, båda från Schweiz på 2:a resp 3:dje plats. I lagtävlingen segrade Schweiz med Frankrike på 2:a och Holland på 3:dje plats.

Den 27 okt påbörjades **värjtävlingen** med 12 lag (36 individuella tävlande) och den avslutades dagen därpå. Ricardo Isola, Italien, segrade med André Kuhn, Schweiz, på 2:a och Dominique Martin, Frankrike, på 3:dje plats. Bäste svensk, **Mikael Persson, blev 7:a**. I lagtävlingen segrade Schweiz före Italien och med Frankrike på 3:dje plats. Det svenska laget erhöll samma poäng som Frankrike, men blev med färre antal individuella segrar "blott" fyra.

Det svenska laget bestod av Mikael Persson (I 16), Lars Scharpf (KA 4) och Christer Olsson (F 4). Christer Olsson, som fick gå in i laget med kort varsel sedan OS-del-

tagaren Otto Drakenberg på g skada måst lämna återbud, gjorde en stark insats genom att ta de "rätta" segrarna i lagmötena.

● ● **I herrflorettävlingen** deltog 7 nationer. Västtysken Thorsten Weidner blev individuell mästare med 19 segrar med sin landsman Alexander Koch på 2:a plats med 17 segrar och tre stötar mer avgivna än Alexandro Puccini, Italien, som också erhöll 17 segrar. I lagtävlingen segrade Västtyskland med sex lagsegrar med Italien på 2:a plats med fem och Frankrike 3:a med fyra lagsegrar.

**CHALLENGE DES NATIONS** är Frankrikes pris till bästa nation. Det utdelas till den nation som uppnår det bästa sammanlagda resultatet individuellt och i lag på alla vapen (utom damflorett) enligt en särskild poängberäkning. Det gick i år till Italien, som uppnådde sammanlagt 80 poäng. Västtyskland kom 2:a med 66 och Frankrike 3:a med 49 poäng. ■

## Nya C-stridsdräkten

Försvarets materielverk (FMV) tecknade i november avtal om konfektionering av sk C-stridsdräkter. Totala ordersumman är på ca 13 milj kr.

C-stridsdräkterna skall tillverkas av svensk mönstertryckt ytterväv och en innerbeläggning av tysk fabrikat. Den svenska leverantören kommer att sy utomlands. FMV:s beslut om tecknande av avtal har föregåtts av samråd med Överstyrelsen för Civil Beredskap (ÖCB).

Soldater skall med skydd av den nya dräkten kunna strida en längre tid i ett område som belagts med kemiska stridsmedel. Dräkten består av byxor och jacka med huva, som tåtar mot den skyddsmask som bärs över ansiktet. I övrigt är den nya C-stridsdräkten till utformningen lik den kommande Fältuniform 90 och bärs i stället för denna.



En första leverans skall ha genomförts i maj 1989 och slutleveransen ett år senare. I båda företagens respektive avtal med FMV finns optioner om ytterligare C-stridsdräkter inskrivna för perioden 1991. ■

FMV:Info

1989-06-05--09  
Enköping



Seminarium och fackutställning om samband, sensorer och datorer för ledningssystem till försvaret.

MILINF 89 arrangeras av FMV i samverkan med elektronikindustrin, försvarets centrala staber och FOA.

## EFTERLEVANDE MAK/E OCH BARN

efter avlidna yrkesofficerare av kaptens eller högre tjänstegrad (motsvarande enligt tidigare gällande befälsordningar), som är i små omständigheter, kan efter ansökan få understöd från H.M. Konungens Militärhospitals- och medaljfonder med för närvarande 6 000:– per år.

Upplysningar lämnas av redogöraren överste Bengt Colliander, Karlavägen 76, 114 59 STOCKHOLM. Telefon: 08-61 75 93



**– Instruktörer från FVRF skall och måste användas. De är välutbildade och duktiga, och de behövs. Många flottiljer skulle inte klara beordrad utbildning utan deras medverkan.**

## Förbundsstämman:

# FV fungerar inte utan de frivilliga

Överste Gillis Weingarth från Flygstaben talade klarspråk vid FVRF:s förbundsstämma i Södertälje, när han besvarade en fråga från Roy Jildenstål (Örebro FV) om behovet av frivilligutbildade instruktörer vid av myndigheten anordnad utbildning eller övning.

Weingarth påpekade att han vid flottiljchefernas årliga instruktörmöte alltid framhåller möjligheten att använda FVRF-utbildade instruktörer. Det åligger cheferna för frivilligavdelningarna att känna till instruktörsrådet vid respektive flottilj, sade han.

Två andra stämmotalare tog upp samma tema. Övlt Uno Sandin, Luleå, med mångårig erfarenhet av frivilligutbildning i bl a Köpingsvik och Hälsinge-Dala FVf, framhöll att fler frivilligutbildade i bastjänst skulle ge stor beredskapshöjande effekt.

– Att bassystemet fungerar är av avgörande betydelse under ett inledande skede. Genom att utnyttja de frivilliga med deras goda lokalkännedom kan vi för ringa kostnad bygga upp en organisation, som ger god utdelning i form av höjd insatsberedskap, sade han.

● ● Sandin efterlyste fler banreparationsplutoner, ammunitionsröjare, närskyddsgrupper,

transportgrupper och sambandspersonal.

– Det skulle inte skada om flottiljcheferna utbildades för att sedan styra verksamheten i rätt riktning. Jag hoppas vi kan komma igång med utbildning på bred front. Kurserna kan läggas in på tider, när flottiljerna inte är hårt bundna av andra verksamheter.

Flygstabschefen generalmajor Bert Stenfeldt omtalade i sitt stämmotal, att han i somras besökte åtta frivilligkurser och fick en mycket positiv bild av verksamheten.

– FV:s krigsorganisation skulle inte fungera utan de frivilliga. CFV, jag själv och underlydande chefer är överens om, att instruktörer från frivilligorganisationerna fungerar på utomordentligt bra sätt. Vi eftersträvar att använda dem i mesta möjliga utsträckning.

● ● – Kursgårdarna är en annan tillgång, som försvaret i stort måste lära sig utnyttja bättre vid kurser och konferenser, sade Stenfeldt.

Låt oss hoppas att dessa positiva omdömen snart skall genomsyra fast anställd personal på alla nivåer. Tyvärr har man på sina håll fortfarande mer åsikter än insikter om frivilligverksamhetens funktion. ■

Torsten Andersson

**FVRF har ett rekordår bakom sig. Medlems-siffran passerade 11.000, utbildningen närmar sig raskt en kvarts miljon timmar. Det motsvarar sammanlagda arbetstiden för 150 helårsanställda.**

# 1988 blev ett rekordår

Nu spänner förbundet bågen mot ännu högre mål. Styrelsens ordförande Sven Kamsén var optimistisk när han redovisade riktlinjerna för verksamheten 1990-91.

– Vi skall öka antalet värnpliktiga medlemmar med 10 proc (ca 650) och deltagarna i kompletteringsutbildning med samma procenttal.

– För att täcka krigsförbandens behov hoppas vi kunna genomföra 75 fullföljda beford-

ringsutbildningar till högre grad, 300 omskolningar i luftbevakning och 30 krigsförbandskurser.

● ● Verksamhetsåret var *inte problemfritt*, trots de prydliga rekordsiffrorna. Antalet värnpliktiga medlemmar minskade med 925, delvis beroende på hård utgallring i föreningsregistren av icke betalande.

– Men vi nyrekryterade 570 värnpliktiga och av dem gick 490



*Öv Gillis Weingarth redogör för CFV syn på behovet av värnpliktigt befall som instruktörer.*



*Glatia minir bland stämmedeltagarna när styrelseordföranden Sven Kamsén redovisar resultatet från det gemensamma verksamhetsåret.*

på kurs, vilket är utomordentligt glädjande. Bättre ekonomiska förhållanden, rekryteringsunderlag från värnpliktsverket i full omfattning samt full bemanning vid

flottiljernas frivilligavdelningar ger hopp om fortsatt god nyrekrytering, sade Kamsén.

Han uppmanade stämmedeltagarna att ta personlig kon-

takt med dem som deltagit i befodringsutbildning på senare år och övertala dem att fortsätta.

● ● På plussidan står också ökningen av ungdomar, både vad gäller medlemsantal och utbildningstimmar. Tack vare ideella insatser långt över det vanliga kostar ungdomsutbildningen endast 9.90 per timma. Motsvarande för vpl är 67.20.

– Vi nådde inte våra mål fullt ut, bl a vad gäller omskolning av luftbevakare och utbildning av flygbasjägare. Men vi har ändå anledning vara tillfreds med resultatet, sade Kamsén.

Riksförbundsstyrelsen fick två nya ledamöter: Ulf Järnstad, Skellefteå, och Rolf Gullman, Visby – båda tidigare suppleanter. Till nya suppleanter valdes Kenneth Philipsson, Bjärred och Tommy Löhr, Vällingby. ■

*Torsten Andersson*

**En stadgeändring vid förbundsstämman öppnar en frivillig väg till regionala flygvapenförbund. "Ändringen ger föreningarna full frihet att bilda förbund när de själva önskar", säger riksförbundssekreterare Kjell Helmersson.**

## Stadgeändring öppnar frivillig väg

Förbundsbyggnaden har splittrat de 27 föreningarna i två läger. Riksförbundsstyrelsen har valt en mjuk linje för att låta den demokratiska processen ha sin gång i lugn och ro.

Någon toppstyrning av den känsliga frågan blir det inte heller i fortsättningen. När förbunden skall bildas och hur de geografiskt skall indelas får föreningarna själva avgöra. Att flottiljerna kommer att ha synpunkter kan man dock räkna med.

– Flottiljerna vill ha regionala förbund. De får ett mera lätthanterligt arbete om antalet kontaktytor minskar, säger Kjell Helmersson.

Förbunden skall fungera antingen ensamma, med en eller flera föreningar under sig eller med från förbunds nivå styrda sektioner som "bihang". En sektion förenklar administrationen. Den kräver t ex ingen årsstämma såsom fallet formellt är i en förening.

● ● Tre föreningar – Sydöstra Sverige, Kalmarsund och Norra Småland – har på försök fungerat som regionalt flygvapenförbund. Resultatet av detta tvååriga pilotförsök är goda, sade förbundsordföranden Bengt Norrbom.

– Vi har ökat både vad gäller antal medlemmar och utbildningstimmar. En fast anställd kanslist innebär att vi slipper en massa administrativt arbete och



*Utskott nr 2 i diskussion om nya grundstadgar för PVRF. Fr vänster Christina Jensen, Sala, Arne Rundlof, Upplånd, Leonard Nilsson, Gäddede, Jan-erik Olsson, Hålsjö, Dalarna samt röd ryggen mot kameran Johan Törnqvist, Stockholm och Anders Nilsson Västmanland.*

kan koncentrera oss på rekrytering och utbildning. C F 17 är nöjd med att flottiljens kontakter har begränsats från tre parter till en.

– Nackdelen är att äldre, icke krigsplacerade medlemmar, inte kallas till några kurser. De känner ofta stark samhörighet med sin förening. Självklart måste vi ta hand om de överåriga, så att de känner sig ha plats i föreningen.

– För att lösa problemet arrangerade vi studiebesök på en marinbas, vilket blev mycket uppskattat. Fler träffar med försvarsupplysning är ett annat sätt att bevara föreningskänslan, säger Norrbom.

● ● Kjell Helmersson är för sin del övertygad om att regionförbunden kommer, frågan är inte hur utan när. Signaler från skilda

håll pekar i den riktningen.

En annan stadgeändring innebär att riksförbundsstämma endast skall hållas vartannat år. Beslutet föregicks av votering, som slutade 80-43. "Mellanåret" hålls sedan vanlig höstkonferens.

Stadgeändringarna skall fastställas av regeringen. Beslut under våren innebär att de träder i kraft redan 1 juli. ■

*Torsten Andersson*



# Att bedriva aktiv presstjänst

**– Skriv! Ring! Fotografera! Gör något! Ungefär så kan man sammanfatta det budskap som gavs ett 20-tal deltagare ur olika frivilligorganisationer i kursen "Presstjänst" i fjol somras.**

Kursen hölls på FBU:s kursgård i Skälderviken. Den som tryckte på oss var informationssekreteraren vid Civilförsvarsförbundet (SCF), Per Nauckhoff.

Målet är att lära deltagarna att umgås med massmedia och att effektivt få ut information om sin egen organisation, om frivilligförsvaret och om dess plats i totalförsvaret. Vi fann under ett av våra arbetspass att det skrivs alldeles för lite om frivilligverksamheten. Och att detta inte var pressens fel ... utan vårt eget. Vi kan för lite om det här.

Att förvandla en torr årsberät-



Kursledaren Per Nauckhoff flankerad av Håkan Almroth, Kalmar FVF och Inga Svensson, Malmens FVF.

## Frivillj måste få info-hjälp

För att våra frivilliga vpl skall få så korrekta utbildningskort som möjligt, måste även KFÖ/SÖB införas på dessa. Myndigheterna har f n ingen rutin så att detta kan ske automatiskt, d v s det står inte märkt på inryckningslistorna till RU att den inkallade även är frivillig.

Ett annat skäl för att denna uppgift bör delges frivilligavdelningen är att frivoff meddelar berörd krigsförbandschef detta. På så vis kommer den frivillige att få ett så rättvisande och detaljerat vitsord som möjligt. Detta är viktigt bl a för ev befodringsutbildning.

Enda sättet för frivilligavdelningen vid flottiljen att få vetskap om en inkallelse till KFÖ/SÖB, är att den frivillige själv, på enklaste sätt, meddelar berörd frivoff detta i god tid före. Vi ber härmed om denna hjälp. ■

Björn Moberg

telse till en levande artikel och att utforma notiser hörde till våra första uppgifter. Och mycket mer skulle det bli. Vi granskade tidigare material med kritiskt öga och gav positiva ändringsförslag, och vi behandlade våra egna och andras alster på samma sätt.

Rätt snabbt lärde vi oss vad som var bra och vad som var sämre, både avseende innehåll och uttrycksätt i artiklar. Jämsides med detta trimrades vi i olika rollspel att umgås med press

och radio, att presentera oss och att öppna kanaler. Egna bandinspelningar gav oss möjlighet att finputsa vårt personliga framträdande.

Intervjuteknik är viktig, både när vi intervjuar och intervjuas. Det gäller att bl a inte bli distraherad av mikrofonen. Vi lärde oss att om man så bara övar med att hålla fram en penna och ber någon svara på enkla frågor, så blir det genast låsningar. Men det kan man träna bort.

Bild är lika viktigt som ord. Vi

fotograferade flitigt och hade möjlighet att få våra bilder bedömda. Svartvitt måste det vara, om det skall in i dagstidningar. En extra kamera med svartvit film är bra att ha till hands.

När vi började fungera inom kursens ram, ställde Per krav på oss att göra det även sedan vi kommit hem. Vi fick uppgifter att genomföra och förväntningar på oss att använda våra kunskaper i fortsättningen – och att sprida dem. Och han kommer att följa upp hur vi sköter oss! ■

Inga Svensson

**I FlygvapenNytt nr 4/88 informerade C FS/Friv, Björn Moberg, om de senaste ändringarna i Reservbefälsförordningen, gällande fr o m den 1 juli 1987. Emellertid är Björn Mobergs klarläggande till viss del felaktigt. Förordningen har i sin 16 § följande lydelse:**

"I reserver som anges i 13–15 §§ (armeförbandens reserver, flottans och Flygvapnets reserver; förf. anm.) får med lägst fänriks tjänstegrad också anställas värnpliktigt plutons- eller kompanibefäl som vid krigsförbandsövning eller annan motsvarande tjänstgöring som försvarsgrenschefen bestämmer

## Ännu fler kan bli reservare

visat framstående skicklighet i befattningar som ställer speciella krav. – Anställning får ske tidigast efter utgången av det år vederbörande fyller 36 år."

Således kan värnpliktig sergent och fanjunkare med fänriks tjänstegrad reservanställas det år han fyller 37 år. Befordran till löjtnant får (enligt 26 §) ske efter en KFÖ eller annan motsvarande tjänstgöring som CFV bestämmer. Befordran till kapten följer de gamla bestämmelserna från 1981 (två KFÖ, varav en i kompanichefsbefattning, samt KHS kaptenskurs). Tjänstgöringsskyldigheten omfattar dock endast andra tjänstgöringsperioden (40 § 4 st) om högst 150 dagar.

Vidare kan noteras, att det i de ändrade bestämmelserna – gällande fr o m den 28 april 1981 (SFS 1981:252) – infördes en formell möjlighet att som värnpliktsavgångsen reservanställa "värnpliktigt befäl som är särskilt lämpligt för fortsatt tjänstgöring vid försvarsmakten". Denne erhåller den tjänstegrad han senast hade som värnpliktig.

Sammanfattningsvis kan redan VO/serg anställas som RO/fk det år han fyller 37 (16 §) och dessutom kan en vpl/krp (17 §) formellt sett vid 47 års ålder anställas som Ro/krp! Särskilda regler gäller bl a för meteorologer och trafikledare. ■

Jan Kvernby

Tjänste  
Taxe percue  
Sverige

[Redacted address information]

FÖRSVARSMAKTEN

Flygstaben

14 50 Stockholm

**BEGRÄNSAD  
EFTERSÄNDNING**

Med definitiv eftersändning  
återsänds försändelsen med  
nya adressen på baksidan.

SW•ISSN 0015-4792

Foto: Anders Nykvist

# FLYGDAG

## Karlsborg

### 4 juni



# F 6 50 år

# Väl- kom- men!

Västgöta flygflottilj/F 6 firar i år 50-årsjubileum. Under året kommer detta mest att synas genom en stor flygdag den 4 juni. Denna flygdag ges särskild tyngd genom att den utsetts till FV:s huvudflygdag för 1989.

Vissa andra arrangemang kommer också att genomföras under året. Här kan t ex nämnas en fest för flottiljens personal som är planerad till den 10 juni.

Ett omfattande planeringsarbete som pågått i ett drygt år har nu gått in i den avgörande slutspurten.

För dagen ser programmet ut enligt följande:

### PROGRAM

Flottiljen hålls öppen: 08.30-17.30

#### Allmänt

Passagerarflygning,  
utlottning på program  
Ballonguppstigning  
Utställningar  
Filmförevisning

#### Förprogram (10.00-12.00)

Modellflyg  
Marsch- och konsertmusik  
Ankomsttävling för civila flygplan  
Ballongjakt SK 50  
Segelflyg

#### Huvudprogram (14.00-15.30)

Team 60  
Tiger Moth-show  
FV:s flygplan & helikoptrar  
Attackanfall  
Historiska flygplan