

Nordens största flygtidskrift

FLYGVAPEN

nytt

4/89

50 ÅR



Draken ömsar skinn
"Gul Johan" blir grå

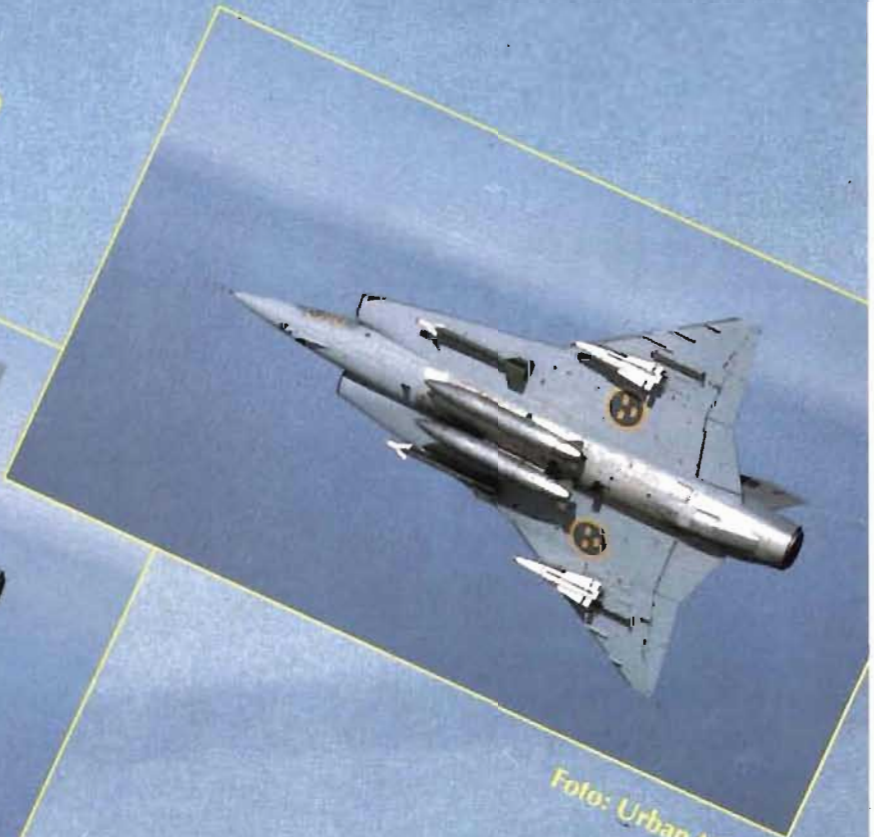


Foto: Urban Mören

JAS 39-2 flyger 1. kv -90

Bra presentbok

Året då F 6:s flagga först hissades var 1939. F 6, Västgöta flygflottilj i Karlsborg, firade därför sitt 50-årsjubileum i år. Beslut om flottiljens uppsättande fattades av riksdagen 1936 – ett för Flygvapnet i många avseenden historiskt försvarsbeslut. Det var bl a då som FV fick en egen personalkår och egen högre utbildning.



i dag. Redaktionen medlemmar är såväl militära som civila skribenter, som tillsammans gjort ett utmärkt arbete. Lätt-samma fakta och många tidigare opublicerade bilder gör boken läsvärd. – Bokförlaget **Prisma** står som förläggare. **Sven Scheiderbauer**

PS. Säkert finns det flera som önskar köpa denna jubileumsbok. Det rekommenderade bokhandelspriset ligger på 290 kr. Men läsekretsen erbjuds köpa boken för 230 kr genom att sätta in denna summa på postgirokonto 463 53 12-4. (Emballage + porto ingår.) Skriv F 6-boken på talongen. **Red.**

F 7 Sätenäs – påverkas inte flottiljens goda anda av att så inte blev fallet.

FLYGET PÅ KARLSBORG 1939-1989 – är en intressant krönika (på 135 sidor) över åren från 1913 fram till

Noga räknat började man flyga i Karlsborg redan 1913, alltså ett kvarts sekel innan flottiljen kom till. Det var naturligt att förlägga en flottilj dit, eftersom orten hade flygtraditioner.

Lagom till Flygvapnets huvudflygdag vid F 6 i år utkom en bok om flottiljens 50-åriga historia. Den beskriver såväl "förhistorisk" tid, d v s tiden fram till 1939, som tiden därefter på ett genomgripande och lättläst sätt.

Flottiljen har alltsedan starten varit en lätt bomb/attackflottilj och är så än i dag. Nedläggningshot har svävat över F 6 mer än en gång, men man har "klar" sig. (Peppar, peppar ...) Och trots intensiva ansträngningar från dåvarande flottiljchefen överste Göran Tode, att göra F 6 till FV:s första JAS 39-flottilj – vilket ju som bekant blev



Foto: Arne Johansson



Foto: Arne Johansson

En av bokförfattarna (tv), Ragnar Irgell, fick tillfälle säga en bok till en tidigare F 6-chef, Gunnar Holgard.

FlygvapenNytt 50 år (1939–89).

Nordens största flygtidskrift: 37.500 ex.

INNEHÅLL

- Sid 4: CFV grundsyn
- 5: Utan samband ...
- 8: F 6:s & F 14:s flygdagar
- 12: Övning Focus
- 16: Su-27 Flanker
- 20: Kvinnliga flygförare
- 26: FVRF-nytt
- 30: Nyheter i kort-kort

Nr 5/89 utkommer i december

Manusstopp för 1/90 = 89-12-11

Johan grå

Omslagsbilderna visar i 35 "Johan" – den senaste Draken-versionen – i grå kostym à la Jakt-Viggen. Det är en provmålning som nu utvärderas innan övriga F10-Drakar (eventuellt) också målas om.



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

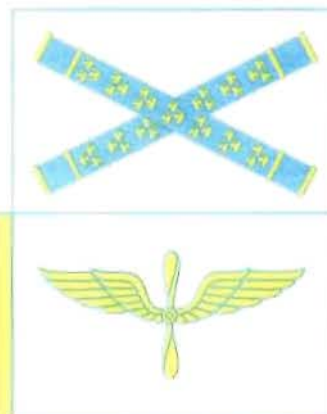
Ljungbergs Tryckeri, Klippan 1989-10-27

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

ÅTERGIVANDE av textinnehållet medges. Källan önskas tydligt angiven.

ADRESS: FlygvapenNytt 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



Öva våra frivilliga oftare

Frivilligverksamheten i försvaret omfattar ca 700 000 medlemmar. Detta utgör en tydlig signal till omvärlden att Sveriges folk är berett att försvara land och frihet. Frivilligverksamhetens mål är att utbilda kunnigt folk att ingå i vår krigsorganisation.

Frivilligverksamheten i Flygvapnet är omfattande. Var femte befattning i våra krigsförband är avsedd för frivillig personal. De frivilliga finns i flera nivåer i våra krigsförband, från menig till kapten. Fördelningen män-kvinnor är ungefär lika. Genom att de frivilliga utbildar sig och övar kontinuitet, bidrar de till att krigsförbanden ständigt håller en jämn kvalitet.

Flygvapnet bedriver ibland vissa övningar utan att värnpliktiga inkallas. Dessa övningar går att genomföra tack vare att frivilligpersonalen tar ledigt från arbetet, eller offrar sin fritid, för att tjänstgöra i olika befattningar.

Många kvalificerade befattningar i våra krigsorganisation innehåller av frivillig personal. Härigenom kan yrkesofficerare och reservofficerare frigöras för krigsplacering i sådana fack där det krävs ytterligare specialkunskaper. Detta är särskilt be-

tydelsefullt i dag då försvaret har vakanser i flera yrkesfack.

●● Samtidigt som vi kan notera goda rekryteringsansträngningar från organisationernas sida, måste vi tyvärr också registrera relativt stora avgångar bland den krigsplacerade frivilligpersonalen.

En bland många orsaker härtill kan vara att intresset svalnar till följd av alltför få övningstillfällen efter grundutbildningen. Den frivilliga personalen utgör en nödvändig del i Flygvapnets krigsförband och staber. Vi måste därför ställa kravet, att personalen fullgör sin avtalsenliga tjänstgöring. Detta kräver då i sin tur, att vi erbjuder tillräckligt många och goda övningstillfällen, anpassade till frivilligpersonalens arbets- och familjeförhållanden.

En fortsatt konstruktiv sarnverkan med frivilligorganisationerna, där vi prövar lämpliga övningsmönster och arbetsmetoder, är en uppgift för ansvarsområdeschefer på både central och lokal nivå. ■

Chefens för Flygvapnet grundsyn

Flygvapnets huvuduppgift är att utbilda och vidmakthålla krigsdugliga förband.

Uppgiften utgår från de mål som statsmakterna uppställt för totalförsvaret som helhet.

Vi i FV löser huvuduppgiften genom att skapa krigsförband med sådant mått av utbildning, övning, beredskap och materiell kvalitet, att vi väcker respekt i omvärlden för vår krigsavhållande förmåga samtidigt som vi inom Sverige får förtroende för vårt arbetsresultat. Denna respekt och detta förtroende finns i dag. Var och en i Flygvapnet är delaktig i vårt gemensamma ansvar för att denna situation kan bestå.

Mot denna bakgrund skall Flygvapnets verksamhet så långt möjligt vara krigsförbandsinriktad. Detta fordrar att krigsförbandens personal alltid har god kunskap om tänkbara angripares styrka och svagheter samt om egna förutsättningar för att verka i krig.

● ● Förbanden leds i krig genom att chefer ställer uppgifter och tilldelar resurser samt, om så behövs, ger anvisningar för stridens förande. Denna ledningsprincip återspeglas i FPE-systemet av sekundäruppdrag och internuppdrag med tillhörande handlingsregler. Det är i båda fallen viktigt att personalens kompetens kommer till sin rätt genom att *lägre nivå ges stor frihet* att välja taktik respektive arbetsmetod för att nå angivna mål. Därför skall decentralisering alltid eftersträvas.

Vårt befäl måste i krig kunna fatta beslut under svåra och osäkra förhållanden. Flygvapnets verksamhet i fred måste så långt möjligt ge tillfällen till övning och

till att vinna erfarenhet i detta viktiga avseende. Härav följer att onödig styrning skall undvikas. Delegering av uppgifter skall eftersträvas. Delegering betyder inte att chef kan frånsäga sig ansvar. Kontroll av måluppfyllelsen liksom vid behov kompletterande anvisningar eller tilläggsuppdrag blir därmed nödvändiga och naturliga inslag i verksamheten.

Rätt tillämpad decentralisering och delegering innebär till sin natur att uppgifter kan bli lösta på ett annorlunda sätt än vad den överordnade beslutsnivån förväntat sig. Detta måste då accepteras, eftersom ett framgångsrikt försvar förutsätter ömsesidigt förtroende mellan olika nivåer i ledningen.

Ett framgångsrikt försvar kräver också att vi väljer rätt kvalitetsnivå och funktion på den organisationsbestämmande materielen. Vid val härvidlag skall personalens förutsättningar för att utnyttja materielen vara styrande.

● ● Det är den samlade arbetsinsatsen av all personal som bestämmer vår krigsduglighet. Vår verksamhet måste därför bedrivas så att individen/var och en ständigt är *informerad om verksamhetens syfte* på kort och lång sikt. Chefer och arbetsledare på alla nivåer måste också medverka till att individen kan förstå och uppleva betydelsen av den egna arbetsinsatsen som en del av arbetet mot det gemensamma målet.

För Flygvapnets anställda liksom för de värnpliktiga och personalen i våra frivilligorganisationer är detta en av förutsättningarna för den arbetstillfredsställelse som vi eftersträvar. För våra



Foto: Ivar Blixt

värnpliktiga, som endast tjänstgör i korta perioder, är det dessutom en förutsättning för god försvarsvilja.

Det är personalen som är Flygvapnet.

● ● Vi skall vidareutveckla ett aktivt *ledarskap med god personalomsorg*, som ger utrymme för personalens kreativitet och ambitioner. Den chef, som i ord och gärning visar förtroende för sin personal, kan också ställa höga krav på arbetsprestationer.

Flygvapnets olika yrkesgrenar och utbildningslinjer är delar i ett system, där varje del är lika nödvändig och därför lika betydelsefull som någon annan. Den naturliga stolthet som följer av att man känner sig tillhöra en kompetent personalgrupp måste därför sammanföras med en attityd av *förtroende och samarbetsvilja* gentemot andra personalgrupper.

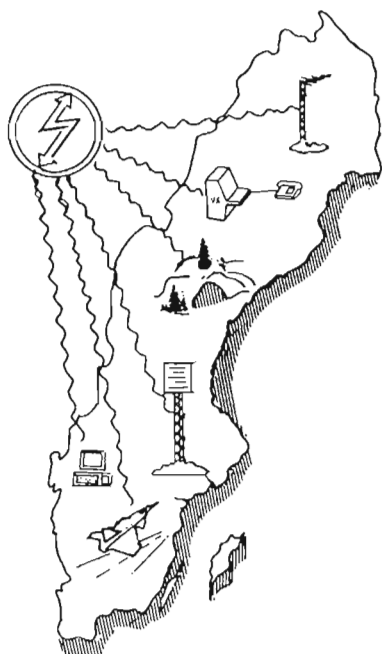
Chefens för Flygvapnet grundsyn skall prägla all verksamhet i Flygvapnet och i sin närmare utformning anpassas till lokala förhållanden. ■

Av Jörgen Rystedt

Utan SAMBAND

– ingen ledning

UTAN ledning ..?



Kanske är ett av Flygvapnets mera anonyma yrkesområden sambandsyrket? Vad gör Flygvapnets sambandsbefäl? Vilka är uppgifterna? En presentation fyller väl sin plats.

Sambandsofficerens uppgift är att möjliggöra för chef att utöva sin ledning och rapportering. Chef måste på ett smidigt och flexibelt sätt kunna nå både underställd personal och högre chef. En aktuell statusinformation och kontroll av materiel ▶

Upprättande av anslutningsstråk till krigsbas med transportabel radiolänk.





Transportabel markradiostation under upprättande.

och personal är nödvändig för ett effektivt utnyttjande.

Nya vapen och ny teknik ställer större krav på sambandssystemets funktion och förmåga att överföra information. Rationaliseringar medför att personalen minskar i antal. Tillgängliga resurser måste kunna utnyttjas på ett rationellt sätt. För att möta dessa olika krav skapas nya ledningssystem med stor flexibilitet och precision.

I dag ställs stora krav på sambandsofficerens kunskap inom data och kommunikation. Teknikintresse är en nödvändig egenskap tillsammans med förmåga till

improvisation. Äldre teknik som fortfarande finns kar i tjänst fordrar mer ett praktiskt teknikkunnande än goda datakunskaper. Men i takt med den modernisering som pågår ökar kraven på sådana kunskaper. Kompetenshöjande utbildning är nödvändig och genomförs också i takt med att ny teknik införs.

Alla ledningssystem som finns i bruk i dag och som kommer att introduceras framöver använder de olika sambandsnäten som överföringsmedia. För att kunna använda ett ledningssystem på ett effektivt sätt måste sambandsnätet vara konstruerat så att kraven väl kan uppfyllas.



Fast markradiopejl (FMRP) vid krigsbas

● ● Som officer i sambandstjänst svarar man för att planera och vidareutveckla de olika sambandssystemen. Egentligen kan man jämföra sambandsofficerens uppgift med det som vägverket eller luftfartsverket utför. Det spelar ingen roll hur effektiva lastbilar eller flygplan man konstruerar, om det likväl inte finns några vägar eller flygplatser att använda. Den viktigaste uppgiften är att se till att förmågan att överföra teknik finns och att regler skapas för hur man kan använda den tekniken.

En mycket god kännedom om vad "kunderna" ställer för krav och vad som är realistiskt är väsentliga kunskaper inom sambandsfacket. Information som överförs via data eller tal måste skyddas i möjligaste mån mot obehörig avlyssning. En planering för *signalskyddet* och hur det skall utnyttjas på bästa sätt är också en uppgift för sambandsofficeren.

För att möjliggöra ledning via radio måste lämplig materiel anskaffas med krav på enkelhet, god funktion och stryktålighet. Lämpliga frekvenser som uppfyller krav på räckvidd och överföringskapacitet och inte stör egen eller annans utrustning planeras. Utrustningen måste i vissa fall uppfylla internationella krav på frekvensstabilitet och frekvensdelning. Sådan planering sker inom försvarsmakten och i samarbete med televerket. Internationella konferenser fastställer ramarna för hur frekvenser får användas inom respektive land. Olika nät måste konstrueras för att rätt kunna utnyttja utrustningen. Näten har till uppgift att minimera störningsrisken samt att maximera möjligheten att få kontakt med andra användare av samma nät. Personalen som använder radioutrustningen måste utbildas i handhavandet. Rutiner för hur man effektivast utnyttjar sin utrustning måste utformas.

Ledning via tråd/radiolänk är en annan möjlighet. Denna bygger dels på televerkets nät och dels på egna resurser i form av försvarets telenät (FTN). Nätet ger god förbindelsekvalitet och är svårare att störa ut än ett radionät. *Risken för sabotage* medför att nätet måste byggas ut kontinuerligt för att öka sambandssäkerheten. Nätet är maskformigt och en utbyggnad medför att maskorna blir tätare. Moderna nätväxlar installeras, vilka medger ett ökat antal förbindelsevägar med fritt val för att öka stryktåligheten. Planering för modernisering och utbyggnad sker kontinuerligt och utförs i den takt som ekonomin tillåter.

● ● Sambandstjänsten i Flygvapnet kan i stort indelas enligt följande: Sektorsamband, strilsamband och bassamband.

Sektorsambands huvuduppgift är att se till att sektorns sambandsresurser används så effektivt som möjligt. Vid skador måste omprioriteringar göras, så att ledning av våra förband – såväl inom sektorn som till angränsande sektorer – möjliggörs. En ständig uppföljning av förbindelseläget är nödvändig och möjliggörs med datastöd. Kontakten med televerket samt planering för utbyggnad av sambandsnätet ingår också i uppgiften.



Strilsambands huvuduppgift är att hålla våra strilanläggningar med tillräckliga resurser, så att radar-, radio- och styrdataanläggningar utnyttjas effektivt. En ständig minutaktuell kontakt kan ofta vara nödvändig. Samarbete med den tekniska personalen kräver en stor teknisk förståelse, så att rätta felavhjälpan åtgärder snabbt kan sättas in för att passa det aktuella taktiska läget. Våra rörliga resurser för att avhjälpa skador i nätet styrs också från strilsamband. Aktuella planer måste ständigt finnas så att eventuella förbindelseomkopplingar snabbt kan vidtagas.

Bassambands huvuduppgift är att se till att våra flygbaser fungerar sambandsmässigt – såväl mellan strilanläggningar och baser som mellan och inom de olika flygbaserna. Nya datastyrda växlar medför ett flexiblare utnyttjande av basens sam-

Grundläggande och fortlöpande utbildning av sambandsofficerare i flygvapentjänst sker vid Flygvapnets sambandsskola (FSS), som har sina utbildningslokaler förlagda till F 14 i Halmstad. En beskrivning av utbildningen vid FSS avses publiceras under 1990.

Red.

bandsnät. Stora krav ställs på sambandsofficeren att rätt administrera denna resurs. Ny teknik kräver ökat datakunnande och en ständig fortbildning för att behålla och vidareutveckla erhållna kunskaper. Övrig personal inom basen som använder systemet måste utbildas för att öka effektiviteten.

I övrigt ligger inom sambandstjänstens ansvarsområde att förmedla trafik inom och mellan myndigheter med hjälp av t ex miltext, milfax och milvox, samt att administrera och driva förbandens telefonväxlar.

All ledning möjliggörs genom ett effektivt sambandssystem. Att planera, administrera, underhålla och effektivt utnyttja ett sambandssystem kräver resurser i form av pengar och personal. Ju bättre utbildad och motiverad personalen är, desto bättre kan de tillgängliga resurserna utnyttjas.

Ett krig kanske inte kan vinnas med hjälp av samband, men det kan definitivt förloras utan samband.

Ett effektivt ledningssystem kräver väl utbildad sambandspersonal. I dag såväl som i framtiden. ■

Värnpliktigt samband

Befattningsinriktad militär utbildning (BMU) för sambandsvärnpliktiga är benämningen på en viktig del i alla värnpliktiga sambandssoldaters grundutbildning. Samtidigt som man repeterar gamla kunskaper, kompletterar man med nya om sambandsmateriel och dess fältmässiga användning på en krigsflygbas. Utbildningen avslutas med en tillämpningsövning under två dygn som följdriktigt kan sägas vara de värnpliktiga slutövning.

BMU:n ska genomföras två gånger om året – på våren omgång 3 och 4 samt på hösten med inryckningsomgång 1 och 2. Övningen genomförs i samverkan mellan sambandsenheterna vid F 4, F 13, F 15 och F 16 och samtliga inblandade förband skickar instruktörer till övningen.

Den senaste övningen genomfördes i april i Åmsele. Som ett led i sin utbildning fick befälseleverna förbereda och genomföra lektioner i sambandstjänst, vilka tjänade som repetition för gruppbefäl och telefonister, som anlände senare. Redan från för-

sta början kördes det hårt och massor av kunskap gavs åt de motiverade soldaterna. Man drillades i MIK-utrustning (för Tlf-gruppen på kortbana), telefon 46 (startorderutrustning), tyfonaggregat, linjebyggnad, stolplättring, sambandscentraltjänst, viss televerksutbildning och mycket, mycket mer.

Naturligtvis varvades sambandsutbildningen med allmänmilitärutbildning – dvs soldaterna fick bl a lära sig försvara sin arbetsplats och utföra eldöverfall. Flera moment övades med skyddsmask.

Nästa dag gick man över i till-



Linjepatrull under linjebyggnad med påtagen skyddsmask.

lämpningsövning, då de nästan 40 soldaterna bildade grupper och troppar, tog ut materiel, reste tält och öppnade basens sambandscentral, samtidigt som de som började som linjegrupper fick olika linjebyggnads- och upprättande uppgifter.

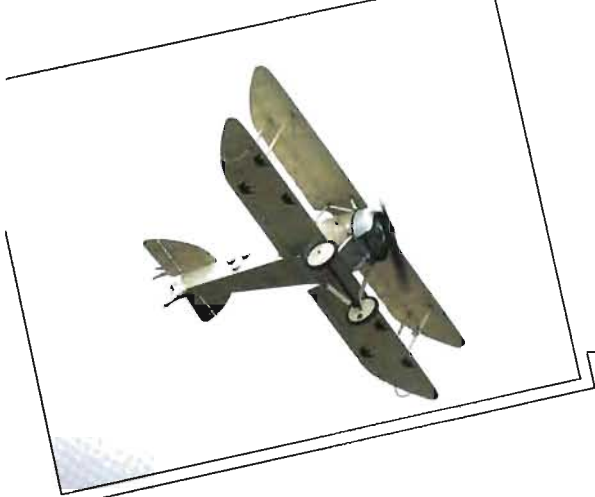
Verksamheten pågick dygnet runt och återspeglade väl den stress som sambandsfolket har på sig i ett igångsättningskede.

En utmärkt B-styrka bestående av tre troppchefer från F 6

gjorde att varje steg grupperna tog i terrängen togs med största försiktighet.

De befälsuttagna fick öva i chefspositioner och deras befälsförmåga ställdes på hårda prov – något som de klarade bra. Efter övningen kan sägas att både befäl och värnpliktiga anser att det är en bra och nyttig övning. Man bör absolut fortsätta att genomföra den! ■

Robert Boronkay



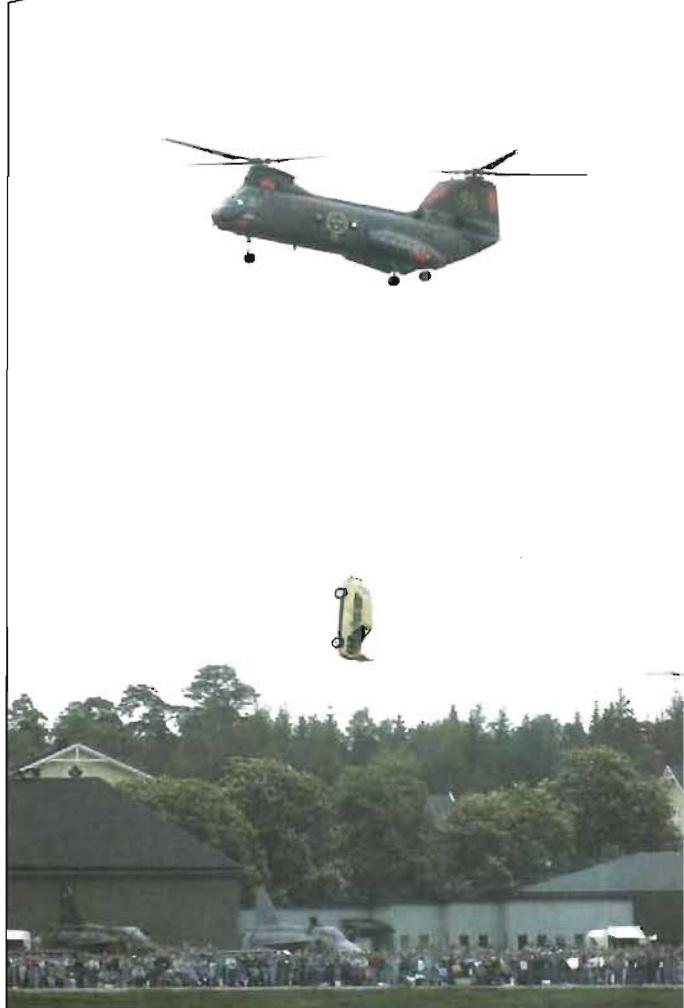
F6

A yellow banner with the text 'F6' in blue. To the right of the text is a stylized blue map of Sweden with two arrows pointing downwards from the southern part of the country.

Flygvapnets huvudflygdag 1989 förlades till halvsekeljubilerande Västgöta flygflottilj i Karlsborg. Cirka 30.000 försvarsentusiaster bildade publik på soligt humör. Men tyvärr var vådrets makter inte av samma kaliber. Färgfilm bortkastad lyx, tyckte flertalet. Arrangemangen och flyguppvisningarna var dock

klart lysande – utförda av proffs. Hela kungliga familjen hedrade med sin närvaro – den och övriga kunde inte annat än applådera berömmande. ● 50 år är en lång tidsrymd men likväl kort. Säkert minns många besökare 1939 ... och vad som sedan följde. ■

Red.



50
ÅR

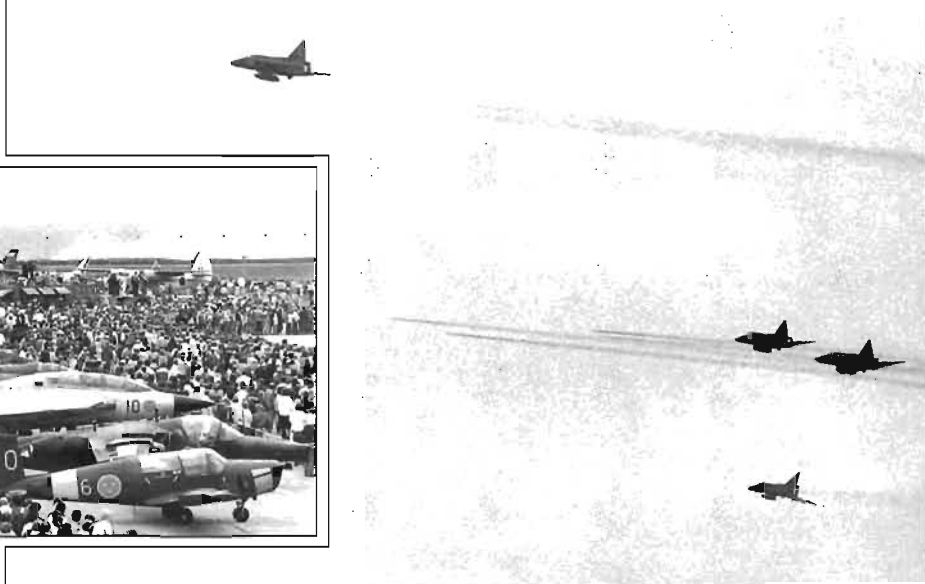
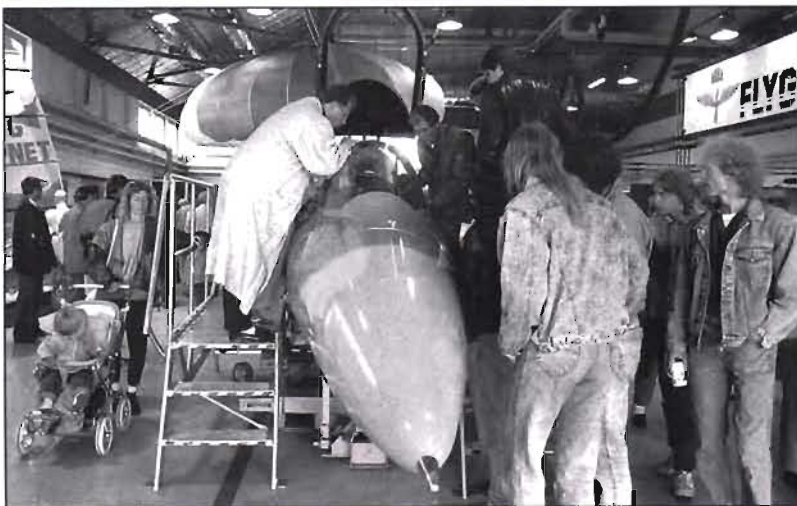
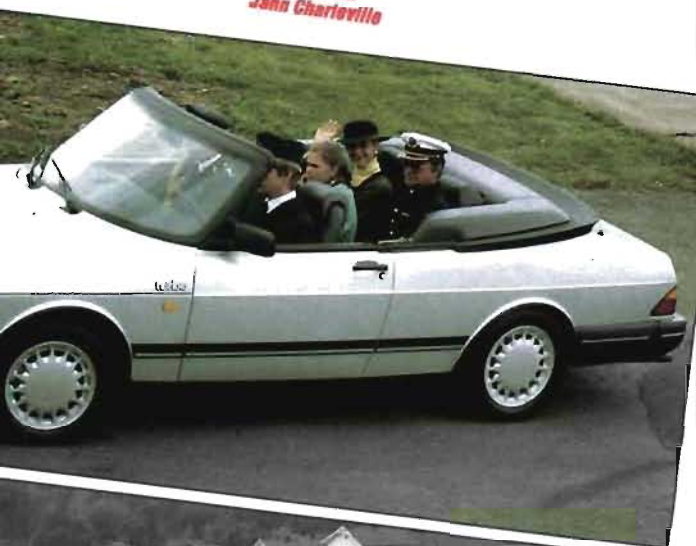


Foto: Arne Johannesson
Peter Llander
Jahn Charteville





Flygdag

20 augusti



F 14

Halmstad

Foto: Tom Manhof
Jahn Charleville



Foto: Anders Nylén



1988
arrange-
rade FV inte någon
flygdag. I år fick vi uppleva två.
Den andra stod FV:s Halmstadskolor för –
F 14 firade sina 45 år. Och vi det var cirka
25.000 försvarsintresserade – unga som äld-
re. Och av bägge könen. Den 20 augusti blev
en folkfest. Och vädret medgav glädjande
nog färgfilm i kameroma. Även om vindstyr-
kan satte P för ballongäventyren. Ett svenskt
rekord i fallskärmschoppning hann man dock
med – 24 tillsammans i luftstjärna – en snygg
punkt på en professionell flyguppvisning där
gammalt och nytt hade varvats i program-
met. Du som missade årets flygdagar kan i
stället sikta in dig på 1990 års uppvisnings-
begivenheter på F 10 och F 7. ■

Red.



Samövning

FOCUS

I augusti genomfördes övning "FOCUS-89" i sektor ÖN med chefen för första flygeskadern som övningsledare. Flygvapenförbanden genomförde övningen med fredsorganisationens resurser och med ett minimum av stödfunktioner. ☆ ☆ "FOCUS" är en årligen återkommande övning, där attack- och spaningsflygenheter övar mot luftvärnsskyddade mark- och/eller sjömål.

Av Kurt Ottosson

Lars-Olof Johansson



Foto: Ivar Blixt



89

I årets övning deltog:

A-sidan

Ur FLYGVAPNET:

3 spaningsflygdivisioner
6 attackflyggrupper
2 jaktflyggrupper (jaktattack)
1 transportflygdivision
Målflygdivisionen
1 sambandsflygdivision
2 helikoptergrupper (FRÄD)
1 SK 60-division (målflygplan)

Ur ARMÉN:

1 pansarvärnshelikopterkompani

B-sidan

Ur FLYGVAPNET:

1 jaktflyggrupp
Bas- och Strillförband

Ur ARMÉN:

2 luftvärnskompanier m/48
2 luftvärnskompanier m/70
2 luftvärnskompanier m/77
1 luftvärnsstridsgrupp Cig 790/RBS 90
1 ingenjörskompani

Ur MARINEN:

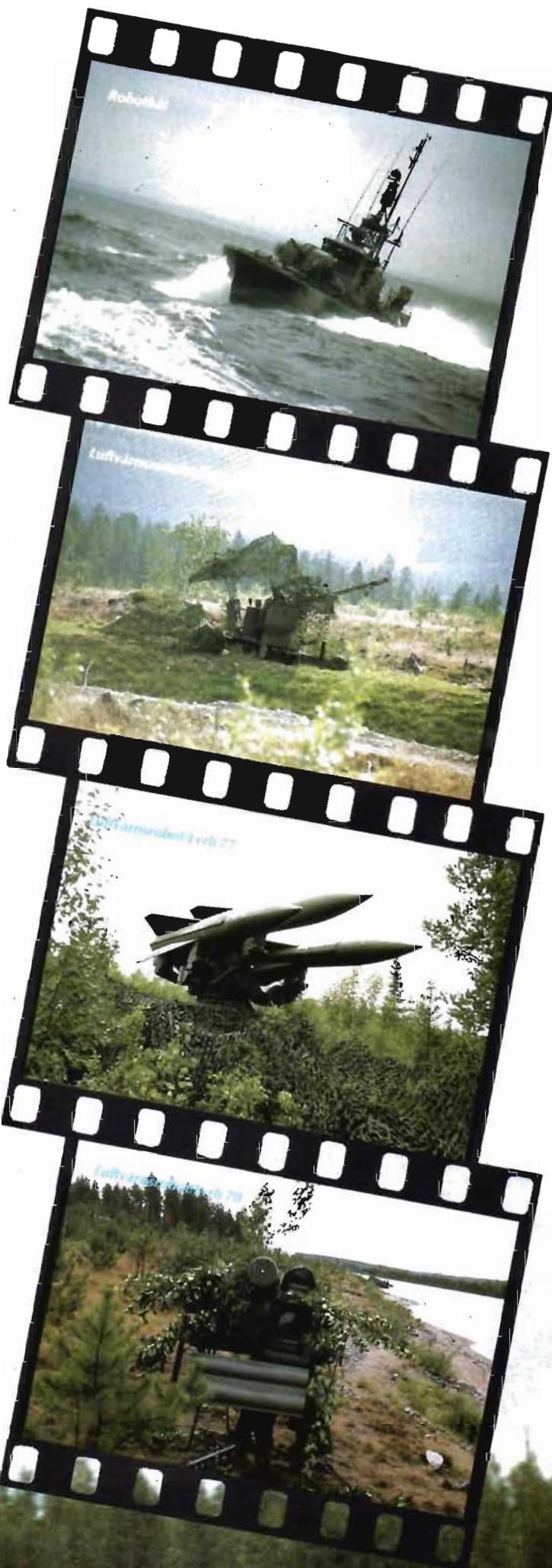
2 robotbåtsdivisioner
2 patrullbåtsdivisioner
Minfartyget Visborg

Huvudövningsändamål för A-sidans förband var:

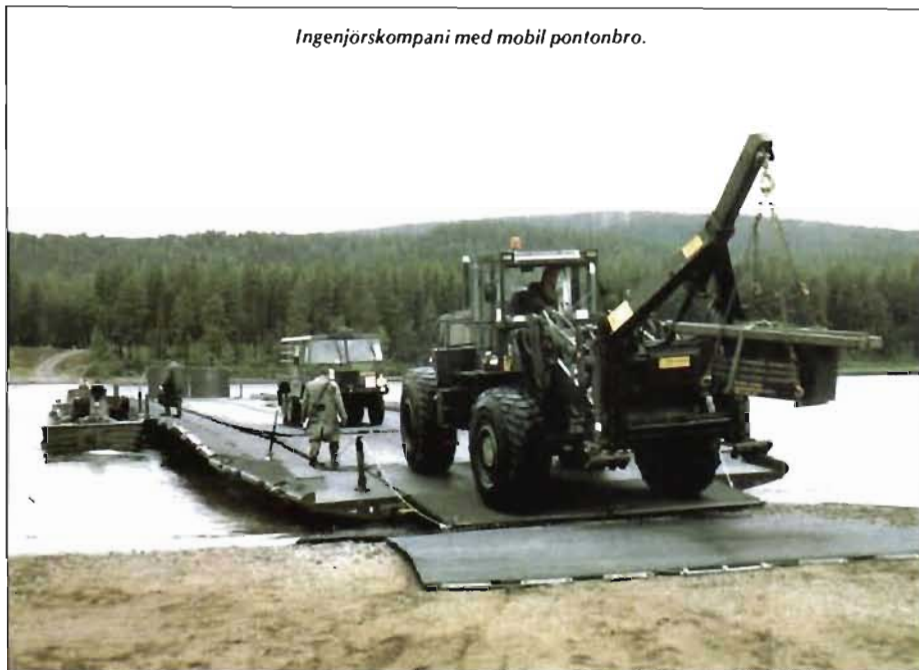
- ▶ Öva uppträdande i en realistisk hotmiljö beskriven i "E1 Hotbild" och "TTHJ".
- ▶ Kontroll av de olika förbandens förmåga att lösa sina uppgifter.

Huvudövningsändamål för B-sidans förband var:

- ▶ Öva luftförsvar i samverkan mellan lv-förband, fartygsförband och jaktflyg.
- ▶ Öva strid mot luftmål.



Ingenjörskompani med mobil pontonbro.



Övningsuppläggning

Hotbilden byggdes upp av B-sidans förband. Flygförbanden hade taktisk frihet att lösa sina uppgifter. Övningen var av momentkaraktär, varför någon sammanhängande händelseutveckling inte utarbetades.

Övningsområdet representerade ett av en angripare besatt område i vilket fanns starka stridskrafter med väl etablerat luftförsvar. I övningsområdet fanns tre målområden, Gunnarn-, Tåme/Fällfors- samt Arvidsjaur-området.

En övningsledning organiserades i LFC ÖN.

Genomförande

De två första dagarna genomfördes övningen enligt planerna. De två sista dagarna orsakade vädret vissa begränsningar i flygverksamheten. Av totalt planerade

940 flygplanföretag genomfördes drygt 800. Dessa genomfördes med hög flygsäkerhet.

Erfarenheterna från de deltagande förbanden har ännu inte analyserats i detalj. Huvudintrycket är dock att förbanden haft ett gott övningsutbyte.

► Utmärkande för övning FOCUS är att genomförda flygföretag *utvärderas*. Med avseende på hur förarna löst givna uppgifter och deras luftuppträdande m h t mark- och lufthoten. Ett antal sådana företag utvärderades under övningen med direkt återmatning till förarna.

För utvärderingen används bl a en datturustning som benämns **FASA** (= företagsanalys spaning/attack. ►►►

● ● Med erfarenheterna från flera års FOCUS-övningar som grund har flyg-, fartygs- och luftvärnsförbanden utvecklat sin taktik och stridsteknik. – Det är därför C E 1 målsättning att såväl fortsätta som utveckla dessa nyttiga FOCUS-övningar. ■



Luftvärnspjäs (t v) med mobil eldledningsradar (t h).



Luftvärnsrobotbatteri/lvrb 77 (t v) med mobil spaningsradar PS 707 (t h).





I juni 1989 deltog svensk flygspaning för första gången i luftförsvaret under tillämpade former. Den första starten beordrades av insatsbeslutande chef vid F 13:s flottiljövning. Spaningsdivisionen vid F 13 hade tidigare beordrats ingå i luftförsvaret. Den först startande roten bemannades av erfarna spaningsflygförare med divisionschefen i spetsen.

Denna insats var den första tillämpade inom ramen för det utprovningssuppdrag C E 1 beordrat med inriktning att finna lämpliga former för och uppträdande med spaningsflygförband i jakt-

försvaret. Utprovning har pågått ett halvår och genomförs vid spaningsdivisionen vid F 13.

Premiären genomfördes med lyckat resultat. Efter start från Bråvalla stridsleddes roten mot ett inflygande attackföretag. Kontakt erhöles i kustbandet och roten bekämpade fyra flygplan. Stridsvärdet möjliggjorde förnyad insats mot nytt företag. Detta visade sig vara transportflygplan som genomförde luftlandsättning över Gotland. Två flygplan bekämpades varefter order gavs att landa Bråvalla. Snabb klargöring och byte av förare föregick nästa uppdrag.

Ytterligare insatser med lyckat resultat genomfördes under de fyra timmar som svenskt luftförsvaret för första gången förstärktes med spaningsflygförband. ■

M.-O. Karlberg

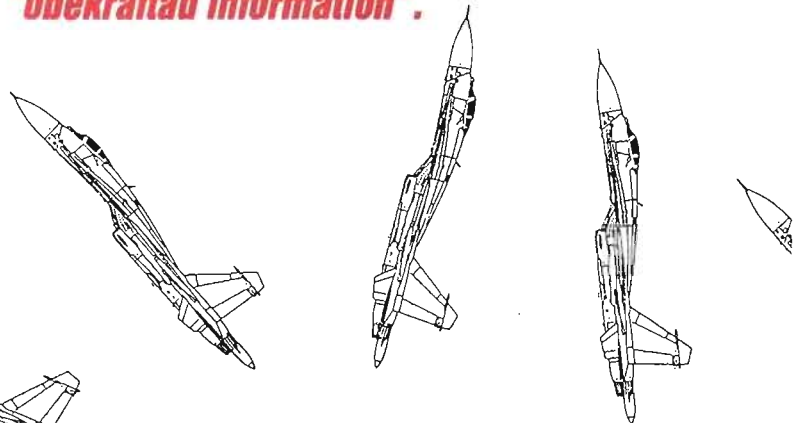
Spaningspremiär i jaktförsvaret



När det i våras offentliggjordes att det sovjetiska jaktflygplanet Su-27 FLANKER skulle deltaga vid årets internationella flygutställning på Le Bourget utanför Paris, blev detta en stor överraskning för västvärlden. Dessutom blev vissa delar av informationen som gavs av flygplanstillverkaren kring Su-27 under utställningen mycket intressant – i vissa stycken överraskande. Dock måste

man ha i minnet, att de två flygplanen som visades upp inte helt överensstämde med de som finns på förband samt att de uppgifter som lämnades ännu så länge får ses som "obekräftad information".

**AV
ULF HUGO**



"PUGACHEVS COBRA"

Ingångsfart: 400 – 450 km/h
Belastning: 3,5 – 4 G
Fartförlust: Ca 100 km/h på 3 sek

Det mest överraskande var uppgifterna att Su-27 är utrustad med ett elektriskt styrsystem. De flesta bedömare har tidigare varit övertygade om att Su-27, i likhet med MiG-29, haft ett konventionellt hydrauliskt/mekaniskt styrsystem. Det elektriska systemet uppgavs vara ett fyrkanaligt, analogt system utan någon mekanisk back-up i tippled. Denna back-up finns dock i både roll- och i girdel. I systemet finns det också inlagt begränsningar för såväl anfallsvinkel som g-belastning. Denna begränsning kan föra en manuellt koppla ur, vilket Suchojs uppvisningsföreläsare Viktor Pugachev gjorde i samband med den nu välkända (och i FV-Nytt 3/89 redan beskrivna) "kobramanövern".

Styrsystemet och dess programvara har utvecklats vid Suchojs konstruktionsbyrå. Dock inte helt utan problem. Under utprovningsen har ett haveri inträffat, vilket berodde på det elektriska styrsystemet. Vid haveriet omkom Suchojs då-

varande chefsprovflygare. Denna information är synnerligen intressant, med tanke på diskussionerna som förs kring vårt eget JAS 39-projekt.

I samband med diskussionerna kring styrsystemet kom nästa överraskning. Michail Siminov, Suchojs chefskonstruktör, uppgav att Su-27 är en aerodynamiskt instabil plattform. Det nämndes inte i vilken utsträckning, i form av siffror eller procent. Men han gjorde en direkt jämförelse med franska Rafale.

Om uppgifterna om elektriskt styrsystem och aerodynamisk instabilitet visar sig stämma, ter sig Su-27 som ett relativt modernt flygplan. Inte minst med de uppfattningar västvärlden haft om eftersläpningen i teknologi hos sovjetiska flygplan.

Men projekteringen av Su-27 inleddes redan 1969 och prototypen, med beteckningen T10, flög för första gången i maj 1977. Produktionsversionen flög sedan, efter omfattande modifieringar, nästan fyra år senare, i april 1981. När i utvecklingen det elektriska styrsystemet kom in i bilden framkom dock inte i Paris.

● ● Efter det att Su-27 satts i serieproduktion har Suchoj gjort en rad försök med flygplan modifierade på olika sätt. Bl a har en nosvingeförsedd variant (med beteckningen T10-24) pro-

vats. Proven inleddes för ca tre år sedan och hade som syfte att studera en konfiguration med bättre manövrerbarhet och kortare start- och landningssträcka. Motsägande uppgifter gavs om nosvingen – dels att det var en rörlig, dels att det var en fast vinge. Med största sannolikhet är det frågan om en fast vinge.

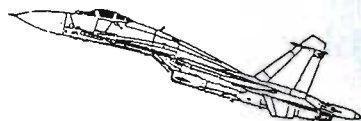
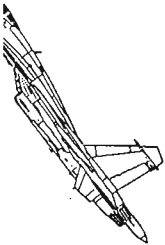
I anslutning till denna experimentversion nämndes också att man provat s k *vectored thrust*, dvs ett sys-



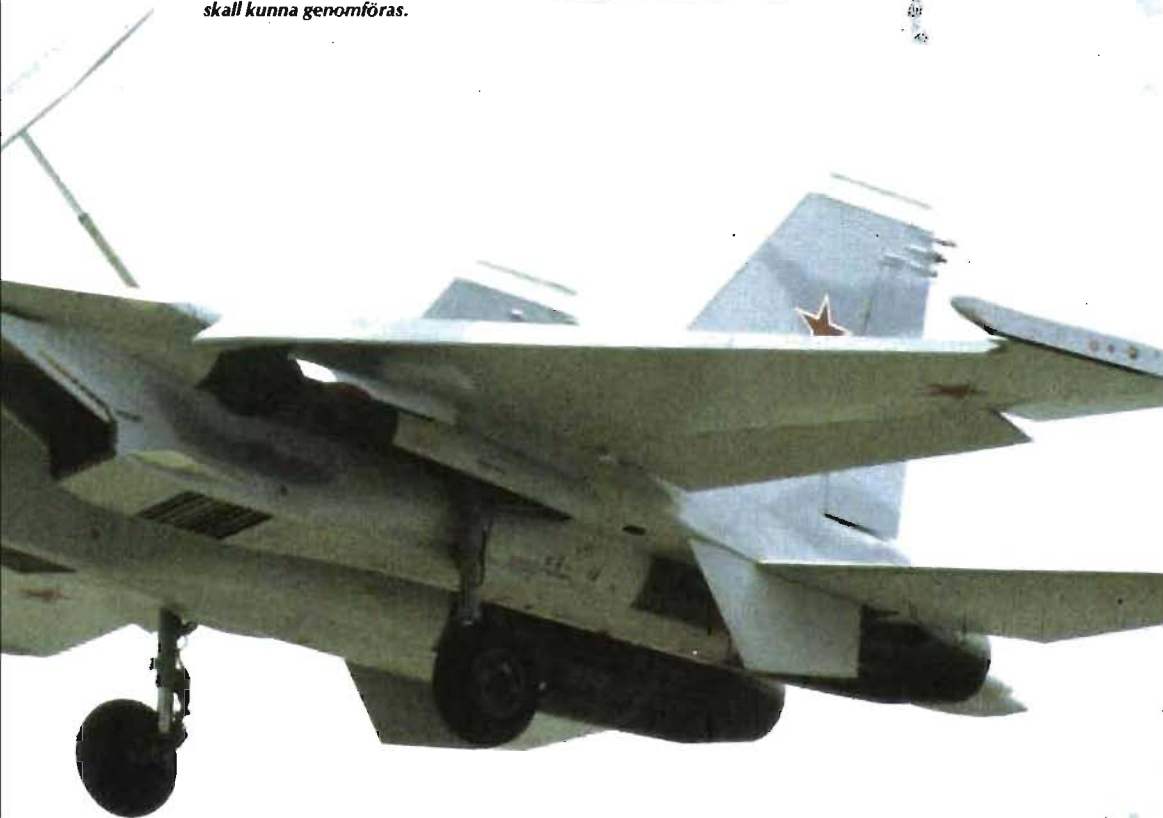
Har elektriskt
styrsystem
och
instabil
plattform:

Su-27

Flanker



Föraren måste koppla ur anfallsvinkelbegränsaren för att få full spakmanöverfrihet och kan då dra spaken fullt ut bakåt för en kort period, varefter han för den framåt med fullt utslag. – I Su-27 finns även en G-kraftsbegränsare, som också måste kopplas ur för att manövern skall kunna genomföras.



tem som gör det möjligt att vrida jetstrålen från motorutloppen och på så sätt t ex minska startsträckan. – Denna teknologi har nyligen börjat att utprovas i USA på en specialversion av F-15 Eagle med beteckningen F-15 STOL.

Prov har också gjorts med

Su-27 (även T10-24?) där man startat med hjälp av "ski-jump" (à la brittiska Harrier på hangarfartyg). Ett av dessa flygplan var också försedd med landningskrok. Dessa prov görs för att tillgodogöra sig kunskaper inför det kommande flygplan som ska baseras

ombord på det nya sovjetiska hangarfartyget, som nyligen inlett provtursverksamhet. Det är dock inte alls säkert att det blir en version av Su-27. Det kan bli ett helt nytt flygplan.

Suchoj har vidare modifierat två Su-27 med möjlighet att ta emot bränsle via

Foto: Rolf Jonsson

lufttankning. Vid en provflygning flög en Su-27 över hela den sovjetiska kontinenten tur och retur. En flygning som varade 16 timmar, efter vilken föraren inte var "alltför förtjust". Viktor Siminov poängterade, att detta – liksom i fallet med det nosvingeförsedda flygplanet – endast var provverksamhet. Inga planer finns på att införa det i serieproduktionen. Su-27 har också visat att flygplanet har stor räckvidd utan att ens medföra yttre tankar. Vid flygningen till Paris flög man direkt från Moskva till Le Bourget utan att mellanlanda.

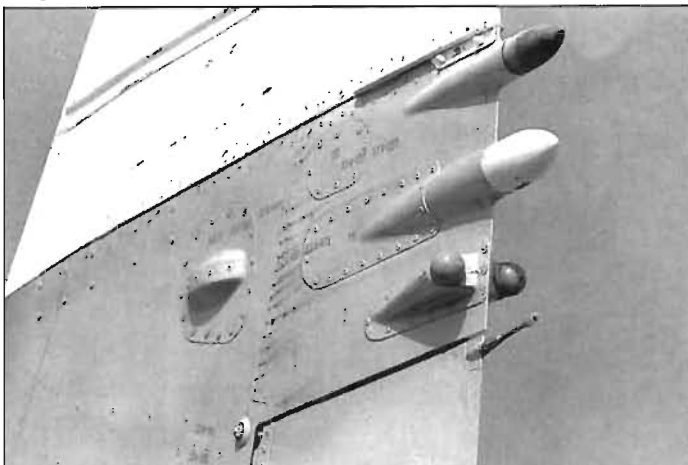
Ytterligare en specialvariant av Su-27 är rekordförsoöksflygplanet P-42. Med denna variant har inte mindre än 27 världsrekord i stigning och höghöjdsflygning satts under åren 1986-88. Som ett exempel från stigrekorden kan nämnas stigning från stillastående på marken till 12.000 m höjd, som tog ... 58,25 sekunder!

● ● Instrumenteringen i förarutrymmet består nästan enbart av analoga instrument. De överensstämde till stor del med vad som tidigare var känt från MiG-29. Många av instrumenten är identiska såsom SI, radarvarnare och den multimodsmonitor som presenterar bl a radar-, elektrooptisk och navigeringsinformation.

Vid närmare studier av instrumenteringen hos de sovjetiska flygplan som visades på Le Bourget måste man ha i minnet, att dessa är "fabriksflygplan" och att de var "godkända" för att visas



Ovan: Instrumentpanelen på fabriksversionen av Su-27 var i år av "gamaldags" snitt. Notera dock det runda instrumentet längst tv i den övre raden: En kombinerad anfallsvinkel- och G-mätare. (α tv och G th.)

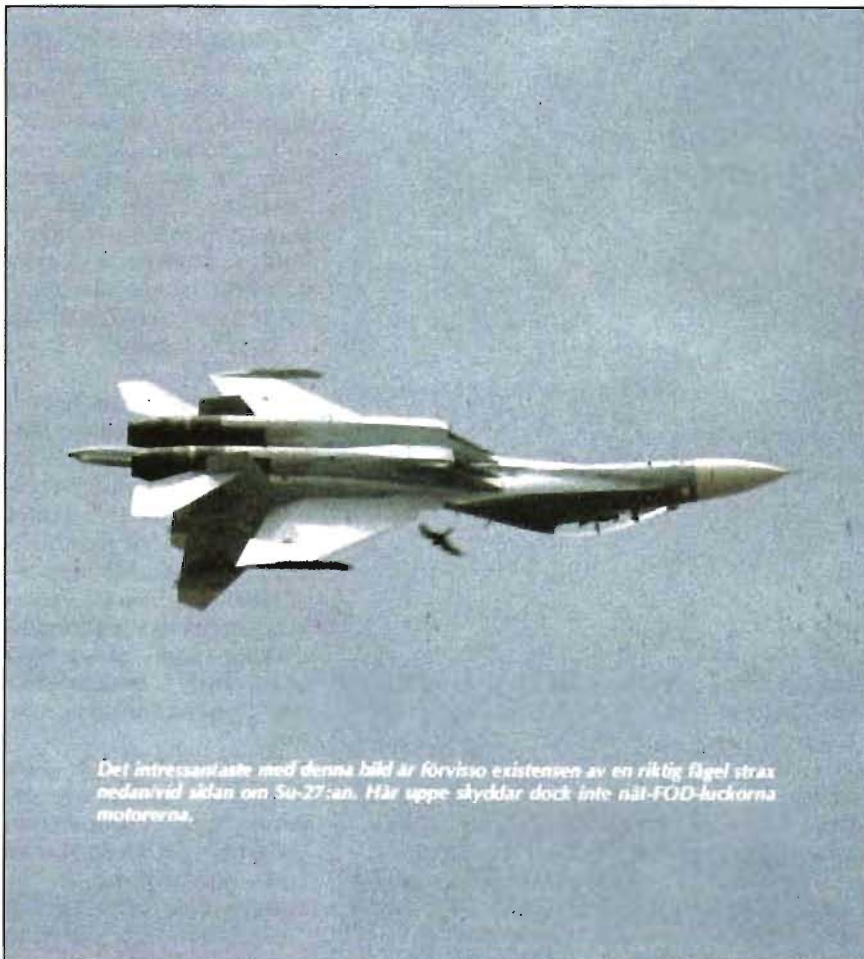


Radarvarnarsystemet ger varning i framifrånsektorn i 20° sektorer och i bakifrånsektorn endast i 90° sektorer. Mottagarantennerna är placerade på flygkroppen vid sidan av luftintagen (nedan) respektive (ovan) på den högra fenans bakkant (de nedersta små halvsfäriska antennenparet). Systemet ger också varning om hotet kommer uppfifrån eller nerifrån samt ger föraren en viss information av typ av hot.

Nedan: Det rektangulära fpl-markerade instrumentet är radarvarnaren.



Foto: Per Nyström



Det intressantaste med denna bild är förvisso existensen av en riktig fågel strax nedanför skivan om Su-27:an. Här uppe skyddar dock inte nål-FOD-luckorna motorerna.



Foto: Ulf Hugo

upp. De gavs tydliga tecken på att viss instrumentering bytts ut. Viktor Siminov medgav, lite ursäktande, att instrumenteringen i förarutrymmet ser "gammal" ut. Men han lovade att om två år, vid nästa Le Bourget-utställning, ska en modern sovjetisk instrumentering visas.

Hjälm-siktet kommenterade suhojrepresentanterna relativt kortfattat. På en videosekvens visades hjälm-siktets knytning till den elektrooptiska utrustningen framme på nosen. Sekvensen visade hur föraren vred på huvudet, samtidigt som spegeln i utrustningen ovan på nosen framför frontrutan följde förarens huvudvridningar.

Vidare bekräftades att de små rektangulära speglarna vid sidan av SI är till för att registrera hjälmens läge i cockpit. Detta för att kunna styra ut t ex den elektrooptiska utrustningen. Förutom knytningen till IR/laserutrustningen uppgavs hjälm-siktet också vara kopplat till målsökarna på IR-robotar samt även till radarn.

Frågan är dock om hjälm-siktet ännu hunnit bli ett operativt system.

● ● En av överraskningarna på Su-27 var att även detta flygplan (liksom MiG-29) är försett med luckor för luftintagen för att förhindra FOD-skador på motorerna i samband med taxning samt start och landning. Systemet skiljer sig dock från det hos MiG-29. I stället för att ta in luft från spaltluftintag på vingens ovansida, sker luftförsörjningen till motorerna på Su-27 fortfarande via de ordinarie luftintagen. FOD-luckorna består av ett finmaskigt nätverk. När luckorna inte utnyttjas ligger de parkerade på botten av luftkanalernas insida. Luckorna styrs automatiskt och "stänger" när landstället fälls ut och "öppnar" i samband med att stället fälls in. Det går också att slå ifrån automatiken, varvid luckorna sannolikt förblir i nedfällt läge. Denna lösning är ju (liksom på MiG-29) unik. – Diskussioner kring "galler" som FOD-skydd har dock förts även i Sverige. Bl a bör tilläggas. ■

Världens i särklass största fraktflygplan är icke oväntat sovjetiskt och benämns An-225 "Mrija" (ukrain-



ska för vårt "dröm"). Antonovs konstruktionsbyrå i staden Minsk har konstruerat denna bjässe. Som förebild har man haft transportkollegan An-124 "Ruslan" (Condor).

En sovjetisk dröm

"Mrija" är 15 m längre än "Ruslans" 69 m. Till skillnad från "Ruslans" (An-124) fyra motorer har "Mrija" (An-225) sex Lotarjev-motorer. Bl a därför behövs en spännvidd på 88 m.

Före Paris-touren hade "Mri-

ja" bara flugit 15 flygpass och då med Sovjets första rymdfärja "Buran" fastspänd på flygöverkroppen. Det får anses som ett djärvt företag att så tidigt i utvecklingen visa sig på den offentliga scenen ... speciellt

som den är västerländsk och bemängd med nyfikna kritiker.

Redan tre månader efter jungfruturen sattes ett världsrekord, när "Mrija" lyfte med hela 504,8 ton. Det var 104 ton mer än Boeing 747-400:s gamla rekord.

"Mrija" har senare haft en last som varit 156,3 ton större än vad något annat flygplan har haft och kunnat lyfta med. Dessutom har An-225 nått högre – 12.410 m – än något annat transportflygplan.

Den organisation som registrerar sådana här världsrekord är det Internationella luftfartsförbundet med högkvarter i Paris.

Den 17 juni, på Eiffeltornets 100-årsdag, flygdefilerade drömskapelsen förbi jubilarer, som ödmjukt neg. Landningen på Le Bourget tycktes överklig och fantastisk. Flygentusiasterna undrade hur nästa stora monster kommer att se ut, som överträffar denna i drömstorlek. Jättestorlek är en ca 70-årig sovjetisk tradition. ■

Rolf Jonsson

An-225 "Mrija"

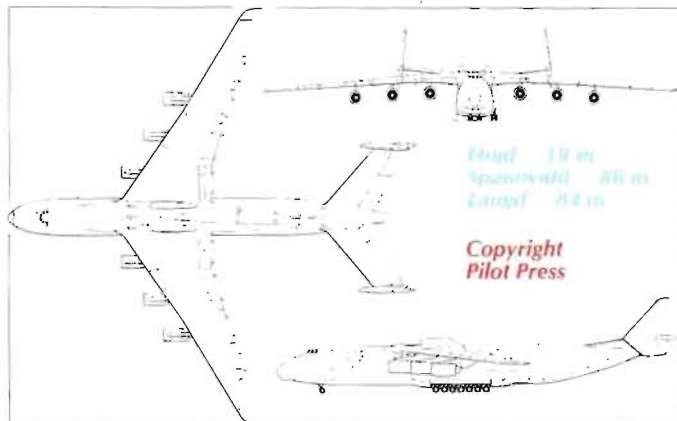


Foto: Rolf Jonsson





Foto: Peter Liander

8903T

1989 blev ett historiskt år för både Flygvapnet och kvinnan. Regering och riksdag öppnade då portarna för uttagning och utbildning till kvinnlig flygförare i FV. Den sista manliga bastionen har fallit, skrev massmedierna. Låt oss se hur man har det i den övriga världen. Kanske den bilden kommer att reflektera framtiden i Sverige/FV?

Av Jan Linder & Kristina Pollack

Flygvapnet alltid redo – välkomnar

KVINNLIGA FLYGFÖRARE

Så gott som alla yrken utövas i dag av både män och kvinnor. För bara 50 år sedan var verkligheten en helt annan med en strikt uppdelning i manliga och kvinnliga yrken.

Mycket har skett i vårt samhälle när det gäller yrkesval och möjligheter bara efter andra världskriget. Vårt informationssamhälle med sina nyfunna möjligheter skapar en snabb utveckling inom livets alla områden.

Tidigare könsrollstänkande och en snäv social acceptans för vissa yrken har nu ändrats. Men fortfarande uppstår problem då män söker sig till av hävd uttalat kvinnliga yrken (t ex barnmorska) eller då kvinnor söker sig till tidigare typiskt manliga yrken (t ex snickare, bilmekaniker).

Det militära systemet med dess hierarki och yrkesroller har tveklöst betraktats som en av männens sista bastioner. Även inom detta område har dock en stor förändring skett de senaste 10-15 åren. Väl att märka är dock att i krigstid har det historiskt sett varit många kvinnor som tjänstgjort i mer eller mindre stridande befattningar i de flesta involverade länders försvarsmakter.



Een vliegende hollander ...

Svenskt ställningstagande

Beredningen om kvinnor i försvaret, BKF, angav i sitt slutbetänkande 1980 att samtliga yrkesfack inom försvarsmakten i etapper skulle öppnas för kvinnor. Undantag gjordes för taktisk flygtjänst, ubåtstjänst och dykeritjänst. Denna skrivning gjordes i avvaktan på erforderliga studier av medicinska riskfaktorer.

Efter riksdagsbehandling fattade regeringen 1982 beslut att samtliga yrkesfack i Flygvapnet, yrkesofficer i flygtjänst undantaget, successivt skulle öppnas för kvinnor. Av regeringsbeslutet framgick vi-

dare, att flygfacket skulle öppnas senare "enligt regeringens bestämmande".

1987 gav regeringen ÖB i uppdrag att redovisa dittills vunna erfarenheter av kvinnor som yrkes- och reservofficerare samt lämna förslag på ytterligare områden som borde öppnas för kvinnor.

I sin redovisning anmälde ÖB generellt goda erfarenheter av kvinnor som yrkes- och reservofficerare. Vad gäller flygtjänst hänvisade ÖB här till de kvarvarande medicinska osäkerheterna samt de totalt sett ökade kostnader det skulle innebära att öppna flygfacket för kvinnor. Efter detta har dock tillkommit möjligheten för kvinnor att bli flygförare i Marinen.

Mot bakgrund av detta utarbetade regeringen "proposition i personalfrågor", där regeringen anmälde sin avsikt att öppna samtliga yrkesfack inom försvarsmakten, inklusive flygfacket, för kvinnor. Som motiv för detta angav departementschefen främst *jämställhetsaspekter*, och möjligheterna till ett *vidgat rekryteringsunderlag*.

Beträffande de medicinska aspekterna fastslås, att "med fullgod information om vad yrket innebär bör det ankomma på kvinnan själv att fatta beslut". Riksdagen lämnade regeringens proposition utan invändningar. Som en följd av detta utfärdade regeringen **89-05-03 "förordning** ▶

Historik

Under andra världskriget kom ett stort antal kvinnor på båda sidor att direkt delta i militära aktioner. För flygets del är det värt att notera, att i Sovjetunionen skapades tre flygregementen med bara kvinnliga flygförare, ett jaktregemente, ett störtbombarregemente och ett nattbombarregemente. I två av dessa regementen integrerades sedermera manliga flygförare. Man hade 38 verifierade nedskjutningar och två av kvinnorna blev flygaräss. I hela Sovjetunionens krigsmakt finns i dag bara ca 10.000 kvinnor av 4,4 miljoner män. Och vad man vet finns i dag inga "combat pilots". Däremot finns det exempel på

både kvinnliga testpiloter och konstflygare samt kosmonauter.

I USA bildades 1942 och 1943 några enheter innehållande kvinnliga flygförare. Det var dels "Womans Army Auxiliary Corps" (WAAC) och "Womans Air Force Service Pilots" (WASP). I krigets senare skede fick också kvinnorna full militär status. De kvinnliga flygförarna tjänstgjorde som sk färepiloter. Man flög alla typer av flygplan från USA till Europa. Notabelt är att 38 stycken dog i tjänst. Vid krigsslutet fanns det ungefär 900 kvinnliga flygförare i tjänst.

Efter andra världskriget kom en reaktion. Flera länder utestängde (bl a med lagens

"hjälp") kvinnor från militära yrken, framför allt de med stridsuppgift.

Tanken på att återigen introducera kvinnan i stridande befattningar har väckt en del frågeställningar. T ex:

- ▶ Är kvinnan psykologiskt lämplig för strid?
- ▶ Kommer närvaron av kvinnor i stridande förband att undergräva förbandets samhörighetskänsla, inverka negativt på den militära effektiviteten och åstadkomma att männen tävlar inbördes för att få kvinnans gunst?
- ▶ Kommer fienden att betrakta "mixade" stridande förband som potentiellt svagare och

därmed göra ett anfall mer troligt?

Ett antal länder har således successivt öppnat sina respektive försvarsmakter för kvinnorna. Antalet yrkesmöjligheter i det militära ökar år från år. Generellt kan sägas, att USA och Väst-europa öppnat sina försvar för kvinnan på ett helt annat sätt än vad Öst- och Sydeuropa gjort. T ex kan nämnas att i US Air Force (USAF) är 12,7 proc av det totala antalet anställda kvinnor. Många av dessa kvinnor gifter sig också med militärer (36 proc 1985). Från 1975-85 har procentsatsen militärpersonal som också har äkta makar i det militära ökat från 2,8 till 8,2 proc.



Kvinnlig tp-besättning, USAF

om kvinnor som yrkesofficerare" (FFS 1989:10). I denna föreskriver regeringen att kvinnor skall ha tillträde till *samtliga* militära yrkesområden.

Internationella erfarenheter

Någon erfarenhet av kvinnliga flygförare i taktisk flygtjänst föreligger inte inom NATO, trots att möjlighet för kvinnor att utbildas sig i taktisk flygtjänst har förelagat sedan ett antal år i Holland, Canada, Norge och Belgien. Informationen beträffande kvinnliga militära flygförare i WP är sparsam. Som tidigare nämnts hade åtminstone Sovjetunionen under andra världskriget ett flertal kvinnliga flygförare. Men 1985 fanns enligt uppgift inte några kvinnliga sovjetiska "fighter pilots".

USA: Möjligheten för kvinnan att verka som flygförare inom försvaret öppnades 1977. Kvinnan äger inte rätt, av moraliska och etiska skäl, att bära vapen. Därför av-

hålls hon möjligheten till taktisk flygtjänst. (The Woman's Armed Services Integration Act 1948.)

Vid introduktionen 1977 togs kvinnan emot med varierande grad av entusiasm. Det fanns de som var rädda att standarden på flygeleverna skulle sjunka.

Inledningsvis fanns också en del fördomar gentemot kvinnan:

- ▶ *Hon var ett tillåtet villebråd för tillfälliga kontakter;*
- ▶ *Hon gick in i det militära för att fånga en man;*
- ▶ *Man trodde att det skulle tillämpas lägre fysiska krav på kvinnan.*

Dessa misstankar kom dock väsentligen på skam. De fysiska och psykiska krav som tillämpas är desamma oavsett kön. Undantaget är hinderbana och armhävningar – där kvinnor är tillåtna att prestera något lägre resultat.

Cirka tio procent av de som söker till flygföraryrket är kvinnor. Procentalet har tenderat att minska genom åren. Dessutom är flygplan liksom utrustning skapade efter mannens kapacitet och kropps-mått, vilket begränsar antalet kvinnor som kan komma ifråga. Det är känt att ca 50 proc av den kvinnliga populationen i USA faller utanför de s k antropometriska gränsvärdena. Kvinnor bedöms dessutom generellt vara sämre fysiskt anpassade för flygföraruppgiften liksom ha lägre psykosocial anpassning till miljön.

Cirka 30 proc gallras bort i det första urvalssteget, där de få kvinnor som tagit sig fram så långt inte visar en högre frekvens att misslyckas än sina manliga kolleger.

●● Historiskt har gallringsprocenten under utbildning i USAF legat runt 25 proc, men de senaste åren har den stigit upp mot 35 proc. Då kvinnan utgör en liten minoritetsgrupp, är procentjämförelser mellan könen svåra att göra. Tenden-

sen att få sluta flygutbildningen förefaller dock ligga något högre för kvinnor, men orsakerna här till sprids över hela skalan. Erfarenheter av kvinnor som varit inblandade i haverier har också varit ringa.

För närvarande är ca 320 kvinnliga flygförare i tjänst i USAF (1,6 proc av samtliga förare) och ca 150 i US Navy (1,3 proc av samtliga förare). Av den kvinnliga gruppen är 25 proc kvalificerade att flyga jettflygplan.

De kvinnliga förarna flyger inom transport- och sambandsflyget, fixed-wing eller helikopter. De behandlas som operativa förare men skall inte delta i uppgifter som innebär risk för strid. De jet-kvalificerade kvinnliga förarna är företrädesvis instruktörer i den grundläggande flygutbildningen (ca 60 i USAF).

USAF:s kvinnliga flygförare menar, att begränsningarna i tjänstbarhet klart hindrar karriärmöjligheterna. 224 av 322 kvinnliga flygförare (70 proc) besvarade en enkät. Resultatet blev att 100 proc ansåg att kvinnorna kunde tjänstgöra som "combat pilots" och 93 proc tyckte att kvinnorna skulle tillåtas flyga obegränsat.

DANMARK: Vårt broderland i söder var det första NATO-land som tillät kvinnor i stridande förband. Förutom jämlikhetsskäl kan beslutet också bero på svårigheter med rekryteringen av unga män till försvarsmakten. Sedan 1981 har man successivt vidgat områdena inom vilket kvinnan får tjänstgöra. I avvaktan på större kunskap om kvinnans medicinska/fysiska förutsättningar som "fighter pilot" rekryter man tills vidare inte kvinnor för denna uppgift.

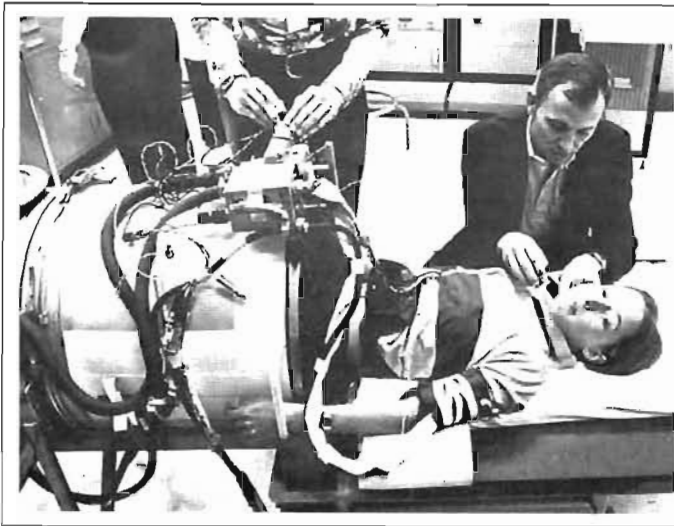
NEDERLÄNDERNA fick fram NATO:s första kvinnliga flygförare ämnad för "high performance"/högprestanda flygtjänst. Efter jettflygträningen i USA gick det dock sämre vid återkomsten till Europa. En förflyttning från stridsflygplanet F-5 till transportflygplan blev nödvändig. För närvarande har Nederländerna 17 kvinnliga flygförare, företrädesvis helikopterflygförare.

CANADA tycks i dag vara det enda land som har kvinnor som flyger högprestanda-flygplan. Två kvinnor har relativt nyligen påbörjat utbildning på F-18 Hornet. I februari 1989, efter en stor jämlikhetsdrive, har försvarsmakten fått tio år på sig att uppnå en full integration mellan män och kvinnor.

NORGE: 1984 beslöt norska Stortinget att kvinnorna också kunde göra tjänst i stridande befattningar. Man har ett fåtal kvinnliga flygförare – dock ingen "jageflyver"/stridsflygare.

FRANKRIKE: Kvinnor tjänstgör här i alla försvarsgrenar. (Dock inte i främlingslegionen.) Kvinnliga flygförare flyger helikopter och transport. (Något som skedde redan under VK 2.)





T v: Kvinnlig, amerikansk astronaut

ISRAEL: Har obligatorisk värnplikt för alla ogifta kvinnor. Men inga kvinnor placeras i stridande befattningar. Man har kvinnliga flygförare tjänstgörande på icke stridande flygplan och helikoptrar.

AUSTRALIEN fick 1988 sina två första kvinnliga flygförare – dock inte på stridsflygplan.

SÖDRA EUROPA = Grekland, Turkiet, Italien, Spanien och Portugal: Har inga kvinnliga flygförare i sina respektive flygvapen. Man är generellt mycket restriktiv vad det gäller kvinnor i det militära.

Medicinska och psykologiska skillnader mellan män och kvinnor

I genomsnitt har män större fysisk arbetsförmåga än kvinnor, men variationen inom respektive kön är avsevärd. Det innebär bl a:

- ▶ Att andelen lämpade för fysiskt tungt arbete är större bland män än bland kvinnor.
- ▶ Att det finns kvinnor som är starkare än vad flertalet män är.

Skillnaden i medelvärde och variationerna inom respektive kön är sådana, att där 50 proc av männen har tillräcklig fysisk arbetsförmåga kommer omkring 3 proc av kvinnorna att vara lämpade. Om arbetsuppgiften är sådan att endast 30 proc av männen har tillräcklig fysisk kapacitet, är andelen lämpliga kvinnor ca 1 proc. Denna enda procent motsvarar några hundra individer i varje årsklass.

Då det gäller funktioner såsom syn, hörsel, reaktionssnabbhet, problemlösningsförmåga, finns inga avgörande skillnader mellan könen. Enda motivet för att å priori utestänga ett av könen från vissa yrkesområden skulle vara att ingen av det aktuella könet kan anses ha en rimlig chans att klara uppgifterna ifråga. Sådana befattningar är mycket sällsynta beträffande militära yrkesområden.

De internationella medicinska erfarenheterna visar, att vid den grundläggande flygutbildningen diskvalificeras propor-

tionellt lika många kvinnor som män av medicinska skäl (USAF). Några specifikt "kvinnliga skäl" som gett hinder till uttagning eller skäl för avskiljning föreligger inte. Ej heller har några specifikt kvinnliga medicinska problem/sjukdomar i samband med flygtjänst förelegat. Däremot är det viktigt att påpeka, att flygplan liksom flygutrustning är anpassad efter manliga föräres fysiska kapacitet och kroppsmått. Antalet kvinnor som kan komma ifråga kommer därför tills vidare att begränsas även av s k antropometriska skäl.

●● Potentiella medicinska riskområden, där det samtidigt måste klargöras att entydiga forskningsresultat inte föreligger, berör:

- a) **Graviditeten och därmed sammanhängande problem.**
- b) **Hormonell påverkan i samband med menstruationscykeln.**
- c) **Effekterna på människan av s k högprestandaflöjning (G-belastningar upp till 9 G, komplext systemhandhavande).**

A) Riskerna för att bli gravid och chanserna för ett normalt havandeskap om kvinnor flyger högprestandaflöjplan med höga G-belastningar eller med beaktande av ett möjligt strålningstillskott är inte klarlagda. Kritiska faser i en graviditet är dels implantationsfasen i livmodern någon vecka efter befruktningen samt de tre första månaderna i graviditeten, då det finns en abortrisk (blödningar) och missbildningsrisk. I slutet av graviditeten tillkommer också risken för en störd närings- och syreförsörjning av fostret via livmoderkakan. I USA tillåts därför inte flygning med katapultstol då graviditet konstaterats. Vid okomplicerad graviditet tillåts dock flygtjänst på övriga flygplan/helikoptrar fram till 6:te månaden. Att märka är dock att det amerikanska socialförsäkringssystemet medför, att kvinnan återgår i tjänst 60 dagar efter förlossningen (jämför med vårt socialförsäkringssystem).

Risken att en kvinna är gravid utan att veta/ana det kan fås att bli mycket låg, genom dagens preventivmedelsteknik. Samtidigt kan graviditeten konstateras ganska kort tid efter befruktningen. Därför är det tveksamt om kvinnor som fyller kraven för att bli flygförare eller dykare

skall utestängas från dessa befattningar av detta skäl. Huruvida genomgångna graviditeter kommer att påverka förmågan att flyga ett komplext "tungt system" under ett längre tidsintervall saknas det i dag erfarenhet och kunskap om.

B) Diffusa symtom av både fysisk och psykisk art drabbar många kvinnor före menstruation. Majoriteten av kvinnor accepterar sina humörförändringar och fysiska symtom som t ex huvudvärk och vätskeansamling i vissa delar av kroppen som en naturlig följd av sin menstruationscykel. Dock finns det ett litet antal kvinnor som har så uttalade premenstruella symtom, att det närmast kan karaktäriseras som en sjukdom, premenstruellt syndrom (PMS). PMS uppträder i alla åldrar under den fertila perioden av en kvinnas liv. Dock har det rapporterats förekomma i högre frekvens mellan 25 och 38 års ålder.

Det finns också uppgifter som tycks peka på en större förekomst av PMS efter genomgången graviditet. I ett arbete från 1934 menar man, att kvinnliga flygförare hade en högre frekvens av olyckstillbud premenstruellt (Whitehead 1934). Senare studier har visat att stress, trötthet och spänningstillstånd ökar tendensen att bli inblandad i olycker, för både män och kvinnor (Dalton 1960). Kvinnor som kan konstateras lida av PMS kan förväntas ha så god självkritik att de inte söker flygförarutbildning.

C) Vetenskaplig litteratur är mycket sparsam när det gäller uppgifter om kvinnans toleransgränser avseende fysiologiska belastningsfaktorer. G-toleransskillnader tycks dock inte föreligga mellan män och kvinnor för belastning upp till 7G (Gillingham, Aviat, Space Environ, Med 1986). G-toleransen tycks inte heller försämrans under menstruation.

Erfarenheter visar att mer än hälften av alla manliga flygförare som flyger högprestandaflöjplan har nack/ryggbesvär. Kvinnans förutsättningar att klara de påfrestningar höga G-tal orsakar på nacke/rygg måste därför mycket noga vägas in vid en uttagning. Det oavvisliga kravet måste därför bli, att kvinnor som söker som militära flygförare måste besitta fysiska resurser mycket klart över det kvinnliga genomsnittet.

Psykologiskt kan man inte utan vidare peka på absoluta könsskillnader, då det hela tiden förutsätts bli ett individuellt bedömmande av varje enskild kvinnlig sökande. De särskilda personliga egenskaper som är erforderliga i flygsammanhang har hittills bedömts i en urvalsrutin refererat mot ett manligt material, varför urvalet av kvinnor i detta avseende också måste studeras.

Tuffhet, tävlingsinstinkt och rationaliseringsförmåga är exempel på vad man betraktar som typiskt manliga beteendemönster.

● ● Inom USAF ansåg man 1977, att kvinnans *mindre aggressiva läggning* kunde komma till uttryck i flygtjänsten och vara begränsande för kvinnliga förare vid militärflygning. Kvinnans motivation är erfarenhetsmässigt inte så uttalad, utan emotioner styr oftare hennes ställningstaganden och hennes hållning till uppgiften.

Vid introduktionen av kvinnan som flygförare i USA förelåg fördomar och negativa attityder. Inställningen har successivt förbättrats. Accepterandet av kvinnor som flygförare är dock i vissa sammanhang inte lika självklara som för män. Kvinnor sätts generellt under "lupp" och ges mer uppmärksamhet, varför den mentala styrkan liksom motivationen att fullfölja uppgiften sätts på hård provning.

Gallringsprocenten har tenderat att ligga något högre för kvinnor. Gallringsorsakerna sprider sig över hela spektrat. Men som tidigare nämnts föreligger alltså inte någon överrepresentation av medicinska skäl som orsak till gallring.

● ● Inom US Navy har man inte accepterat att kvinnliga förare bor på fartygen, då de av ekonomiska skäl bedömts för kostsamt att bygga om dessa efter kvinnliga behov. Den manliga besättningens fruar har därtill visat sig obenäga att acceptera kvinnliga flygförare ombord.

Amiral Buckendorf, Naval Medical Command, Washington, samt General Miller, Surgeon General, USAF Headquarters i Washington sammanfattar de amerikanska erfarenheterna av kvinnliga ilygförare enligt följande:

- ▶ De sammanfattande erfarenheterna av kvinnliga flygförare har varit goda.
- ▶ Ett motstånd mot kvinnliga förare fanns inledningsvis. Men efter hand/med åren har det visat sig att det är "performance" (prestationskvaliteten) som är avgörande.
- ▶ De problem som uppstår är snarare individuella än könsbundna.
- ▶ "We need qualified people, it is not a question of sex" ("Vi behöver duktiga personer och då handlar det inte om kön").

CFV inriktning

Regeringens beslut 89-05-03 – där formellt alla försvarets yrken öppnades för



Cosmonaut Savitskaya från SSSR.

kvinnor – möjliggör för kvinnan bl a att tjänstgöra som flygförare av samtliga flygplantyper i Flygvapnet. CFV beslut är därför, att vid rekrytering och anställning av kvinnor som yrkesofficerare i flygtjänst skall hittills tillämpade fysiska, medicinska och psykologiska krav gälla oförändrade.

Tjänstgöringsförhållanden och utvecklingsmöjligheter skall vara lika för män och kvinnor. Detta innebär bl a att rekrytering till transportflyg-, sambandsflyg- och helikoptersystemen liksom tidigare kommer att ske bland förare som lämnar 35- och 37-systemen.

För att kvinnliga sökande skall få en fullgod information om vad det innebär att utbilda sig till och tjänstgöra som yrkesofficer i flygtjänst i Flygvapnet skall *informationsmaterial av specialkaraktär* tillställas kvinnliga sökande.

Rekryteringsåtgärderna skall inriktas så, att kvinnor kan påbörja flygutbildning



Löjtnant
Lynn Spruill,
US Navy.

under 1990. Särskild forskning och uppföljning avseende kvinnor i flygtjänst på stridsflygplan skall påbörjas vid samma tidpunkt.

Medicinska/psykologiska krav

De medicinska-, fysiska- och psykologiska lämplighetskrav som gäller för män skall även gälla för kvinnor i urval under utbildning och i befattning. Dock tillkommer en del kompletterande medicinska undersökningar/rutiner:

- ▶ Det medicinska urvalet kompletteras med en gynekologisk hälsoundersökning utförd av specialist. Vid behov tillkommer gynekologiska specialundersökningar.
- ▶ Årlig allmän läkarundersökning (1B) kompletteras med gynekologisk hälsoundersökning.
- ▶ De år specialundersökning av cirkulationsorganen genomförs (M4) sker även en gynekologisk hälsoundersökning utförd av specialist.
- ▶ Vid påbörjande/avslutande av p-pillerbruk gäller ett tillfälligt hinder för flygtjänst under en menscykel (ca 1 mån). Kontroll av läkare (eller specialist i gynekologi) skall ske innan återgång i flygtjänst medges.
- ▶ Konstaterande av graviditet medför hinder för flygtjänst på katapultstolförsedda flygplan. Vid tjänst på andra flygplan och helikopter och samtidig okomplicerad graviditet föreligger hinder för flygtjänst fr o m 25:e graviditetsveckan.
- ▶ Efter förlösning får återgång i flygtjänst som flygförare inte ske innan allmän hälsoundersökning och gynekologisk hälsoundersökning genomförts av specialist. Återgång i flygtjänst får ske tidigast 60 dagar efter förlösningen.

Då erfarenheten av att fysiskt och psykiskt tolka och bedöma kvinnor som blivande stridsflygförare saknas, bör ett *kompletterande urvalsskede* införas. Ett sådant skede bör innefatta övningar där såväl de kvinnliga som manliga sökande sätts i grupper att lösa problem, att de prövas i situationer att leda varandra och prövas fysiskt och psykiskt i uthållighets- och prestationssammanhang. Ett sådant urvalsskede bör ledas och bedömas av representanter från Flygstaben, förband och skolor och ligga till grund för den slutliga antagningen.

Framtiden

Mot bakgrund av ovan sagda ställer läsaren givetvis frågan: Hur många kvinnor kommer att beredas plats i Flygvapnet?

För att kunna besvara den frågan kan man betrakta siffrorna från USAF och US



Sovjetunionen visade vid årets Paris-utställning att också en kvinna kan utföra flygmanövrer med höga belastningar. Flygplanet var ett litet civilt tävlingsflygplan

med i stort sett en stor motor med vingar på och som byggts av Sukhoj. Det har beteckningen Su-26M. Flygplanet tål belastningar mellan + 12 G till - 10 G. Pilo-

ten Lyubova Nemkova ser mycket kvinnlig ut i utseendet (när hon inte belastar), vilket föranledde allmänhetens spekulationer om att det sannolikt inte alls be-

hövs några speciellt manliga hormoner för att bli jaktpilot eller åtminstone flygare av det här slaget. Hennes flygmanövrer var (oavsett kön) av högsta världsklass.

Navy. 320 respektive 150 kvinnliga flygförare utgör 1,6 proc respektive 1,3 proc av den totala förarpopulationen i USA. Cirka 25 proc av dessa kvinnor är "jet-rated", d v s kvalificerade att flyga jettflygplan. Överfört till svenska siffror innebär det att mindre än en handfull kvinnor torde vara samtidigt tjänstgörande på "tunga system" i Flygvapnet. Då nu enstaka kvinnor gör sitt inträde i Flygvapnet som flygförare är det icke desto mindre viktigt att driva en angelägen forskning och uppföljning både inom det medicinska och psykologiska området.

Exempel på sådana områden är:

► Medicinska effekter som följd av tjänst på högpstanda-flygplan, särskilt in-

om området hjärta/kärl, rygg/nacke (gäller även manliga flygförare).

- Eventuella könsskillnader därvidlag.
- Fertilitetsjämförelser/graviditetsproblem.
- Fysisk kapacitet hos kvinnliga sökande till befattning som flygförare i försvaret.
- Menstruationscykelberoende variationer i fråga om fysisk/psykisk kapacitet i flygtjänst.
- Den kvinnliga flygförarens inställning/motivation till befattning som flygförare i försvaret efter förlossning.
- Den psykologiska lämpligheten/motivationen hos kvinnliga sökande till befattning som flygförare i försvaret.

► Anpassningen till det militära flygarlivet för kvinnliga flygförare.

► Inställning/attityder inom Flygvapnet till kvinnor som flygförare.

► Avgångsorsak/benägenhet hos kvinnliga flygspiranter/-förare.

Utländska erfarenheter samt resultat av svenska och utländska medicinska och psykologiska forskningsstudier kommer kontinuerligt att bevakas/studeras, för att ytterligare öka kunskaperna om kvinnans möjligheter att verka som officer i flygtjänst i Flygvapnet, Armén och Marinen.

● En sak är dock säker: De kvinnor som tar sig igenom nålsögat är välkomna som lagkamrater i flygförarkretsen. ■



Fransyskor som hkp-flygförare



Tredje ungdomstinget en framgång

I mitten av maj samlades vi återigen i Linköping. Det var dags för det tredje u-tinget. Ungdomar som representerade de olika FVf och förbunden ute i landet hade kommit från när och fjärran för att diskutera aktuella frågor rörande FVRF:s ungdomsverksamhet.

Liksom de föregående två åren hade Malmens FVf med Sven-Olof "Esso" Carlsson i spetsen ställt upp som värdförening. Detta gjorde de på ett alldeles utmärkt sätt.

Kursansvarig för detta ting var Kurt Eklöf, Upplands FVf. FVRF representerades av vår riksför-

bundssekreterare Kjell Helmersson. Bland oss hade vi även vår ungd.repr. i FVRF:s styrelse, **Patrick Holmberg** samt hans suppleant **Fredrik Domert**.

Då alla anlänt öppnades tinget med rivstart. Efter gruppindelningar fick de olika flygvapenföreningarna presentera sin verk-

Premiär på Stagården

Det nya utbildningssystemet, som presenteras här bredvid, börjar i praktiken på Stagården i Bollnäs. Vecka 06-07 genomförs FVRF:s vinterkurser, som vi hoppas får en bättre vinterinramning än den kurserna fick sistlidna vinter.

F 15 är för andra året kursanordnande myndighet och lovar bästa förhållanden för bra utbildning. – De kurser som genomförs på Stagården är:

- ▶ **Beföringskurser i transporttjänst** för befäl, från furir till löjtnant, (v 06-07).
- ▶ **Transport – motorfordonskurs** (v 07) för dig som behöver repetition och förnyelse av ditt förarbevis på lastbil.
- ▶ **Transport – förarbevis**, ny kurs; vecka 06 eller 07. Kursen omfattar utbildning till blått förarbevis, nya krav. Du skall ha gult förarbevis och vara krigsplacerad i transporttjänst.
- ▶ **Markförsvaret – repetition** (v 06) omfattar närskyddsplutonens uppgifter i basbataljon 85. Du skall vara befäl och

krigsplacerad i närskyddspluton.

- ▶ **Markförsvaret – vapen** (v 07), ny kurs för personal i markförsvarskompani. Den omfattar ökad personlig färdighet med de vapen som används i markförsvarskompani.
- ▶ **Markförsvaret – allmän** (v 06), ny kurs avsedd för allt befäl krigsplacerad vid FV-förband (ej markförsvarskompani). Du får en nyttig repetition av bl a vapen- och skyddstjänst. Kursanmälan skall vara in-skickad till *din flygvapenförening* senast **1 december**. Frågor om utbildning och mer information kan du få om du kontaktar frivilligavdelningen vid din flottilj eller din flygvapenförening. Du kan också ringa FVRF **08-788 8946**. ■

*Tore Bertilsson
Infotrechef*

samhet. Dessa presentationer skulle ligga som grund för diskussioner om hur förbättringar skulle ske av bl a rekrytering, kursinnehåll, ekonomi och medlemsvärd.

En av huvudfrågorna som togs upp var **sammanslagningen av FVRF:s ungdomsverksamhet och Flygvapenungdom**. Det

fanns många åsikter om hur den nya strukturen skall se ut samt hur verksamheten skall bedrivas. Den arbetsgrupp som utsetts att omstrukturera Flygvapnets ungdomsutbildning kan säkert finna många intressanta åsikter bland de som kom fram under tinget.

Den utveckling vi FVRF-ungdomar kom fram till är en meningsfull och målinriktad ungdomsutbildning. En utbildning som ger möjlighet till personlig utveckling och mer ansvarsfulla uppgifter ju längre man håller på. Vi hoppas att våra mål skall kunna integreras med Flygvapenungdoms.

Programmet var mycket bra planerat och upplagt. Livliga diskussioner varvades med intressanta studiebesök – bl a målflygdivisionen på Malmen samt Flygets hus. Även tidpunkten för detta ting hade valts mycket lämpligt. Vi fick i strålande väder vara med om AF 2:s flygdag samt besöka den nyinvidga etapp två av FV-museum.

Detta ting har kommit att bli ett ovärderligt tillfälle för utbyte av åsikter och idéer mellan de olika föreningarna i landet. Det ger en möjlighet till att bättre samordna utbildningen i landet, så att samtliga föreningar kan bedriva en likartad utbildning.

Min förhoppning är att det även i framtiden skall bli möjligt att hålla dess ungdomsting. ■

*Alexandra Wiren
Stockholms FVf*


F 13 M AF 2

Deltagarna vid FVRF:s ungdomsting 1989 i Linköping – här på studiebesök.



För att uppfylla de krav som i dag tillämpas vid utbildning av bl a värnpliktiga och yrkesofficerare och som krävs i våra krigsförband, har frivilligpersonalens utbildningsplaner och system setts över och reviderats. – Det nya utbildningssystemet för FVRF-vpl gäller från 90-07-01.

I princip består utbildningen av fyra komponenter:

- ▶ Allmänmilitär utbildning (AMU/ AMBU)
 - ▶ Ledarskap/Chefsskap (LED)
 - ▶ Befattningsutbildning (GK, GB, PB, KB, Lt – beroende på nivå)
 - ▶ Tillämpning (KFÖ eller motsvarande)
- Till detta kommer tre icke obligatoriska delar:

- Överfurirsutbildning
- Instruktörsutbildning (IK)
- Kurschefsutbildning (Kursch)

AMU är en enveckaskurs som består av repetition av motsvarande utbildning från värnplikten.

AMBU (allmänmilitär befälsutbildning) är en utveckling/vidareutbildning i ämnet.

LED är till för att utveckla den enskilda vpl – dels i sin krigsbe-

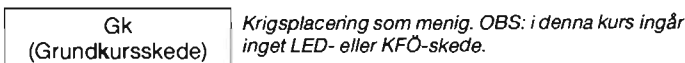
fattning, dels som chef/ledare. LED ingår numer i all modern utbildning, framför allt där man skall agera som chef.

Befattningsutbildningen eller **fackutbildningen** är till för att ge de färdigheter som hänger samman med krigsbefattningen och är unik för just den uppgiften. Ju högre nivå (grad) desto mer kvalificerade uppgifter.

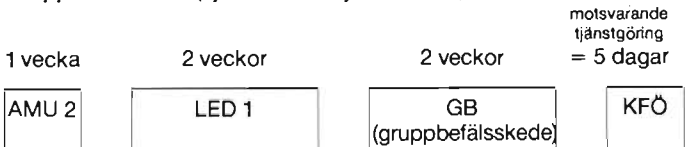
Slutligen tillämpar man sina kunskaper från AMU, LED och Befattningsutbildningen i rätt miljö och i sitt eget krigsförband, dvs under en krigsförbandsövning (KFÖ). KFÖ genomförs vart fjärde år, men har man oturen att inte komma "rätt i tid" för KFÖ, så finns det andra aktiviteter som räknas som likvärdiga/motsvarande.

● ● Grafiskt ser det nya utbildningssystemet ut så här:

Grundkurs: (bara Is- och Igc-facken) 2 veckor



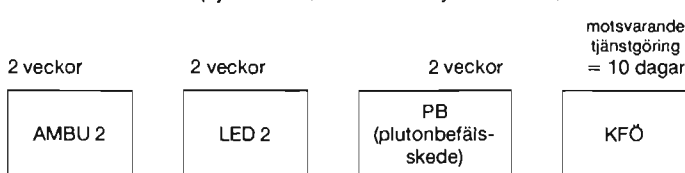
Gruppbefälskurs: (ej stabs-närskyddsfacken)



(kan göras i valfri ordning)

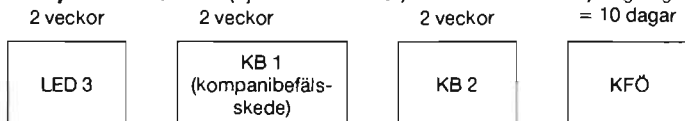
Krigsplacering som gruppbefäl = gruppchef (furir).

Plutonbefälskurs: (ej bevakn-, stabs-närskyddsfacken)



Krigsplacering som plutonbefäl = troppchef (sergeant).

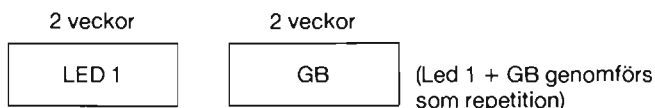
Kompanibefälskurs: (ej bevakn-facket)



Krigsplacering som kompanibefäl = plutonchef (fänrik).

De tre kurser som inte är obligatoriska kan beskrivas:

Överfurirkurs:



Krigsplacering som gruppbefäl = gruppchef (överfurir) = samma som furir.

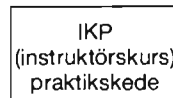
Nya utb-systemet

Instruktörskurs:

2 veckor



2 veckor

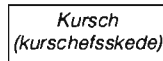


Instruktör i eget fack (fanjunkare)

Efter kursen behåller man sin tidigare krigsplacering som sergeant. Det krävs alltså att man är sergeant för att få påbörja instruktörsutbildningen. Man kan också genomföra utbildningen som fänrik, men då erhålls ingen ny grad.

Kurschefs kurs:

2 veckor



Kurschef i eget fack

För att få genomföra kurschefs kursen krävs att man är instruktörsutbildad (fanjunkare eller fänrik).

Efter kurschefs kursen befordras fänrik till löjtnant, medan fanjunkare behåller sin grad. Tidigare krigsplacering behålls.

● ● Det finns naturligtvis inga regler utan undantag och här presenteras dessa:

▶ Bevaknings-, transport- och sjukvårdsfacken börjar med furirsutbildningen (skall ha gjort GU i något av de facken).

▶ Bevakningsfacket kan gå högst till furir (överfurir).

▶ PB-skedet för sjukvårdsfacket omfattar 2+2 veckor.

▶ Stabstjänst- och närskyddsfacken börjar med fänriks (fanjunkare-) utbildningen. De skall alltså ha gjort GU som plutonbefäl och muckat som sergeanter.

▶ KB-skedet för närskyddsfacket omfattar 2+2+2 veckor.

För att få påbörja frivilligutbildning i FV krävs betyget/vitsord lägst X77 från GU eller senaste KFÖ. Till Is- och Igc-facken kan alla antas, oberoende av i vilket fack de gjort GU, eftersom de börjar med en omskolning (GK).

Efter varje befattningsskede (utom GK) erhålls en skattefri premie (= efter GB, PB, KB, IKP och kursch/Lt) som varierar i storlek beroende på vilken nivå utbildningen syftar till.

Efter KFÖ (motsv tjug), GB (Öfuriskurser), IKP, kursch och Lt-skede sker förordnande (befordran till ny grad).

● ● För att få tillträde till en ny utbildningsnivå krävs betyget X77 eller högre från KFÖ. Har ingen KFÖ genomförts gäller väl godkänd (VG) från befattningsskedet (GK, GB, PB, KB). Även

överfurirs-/instruktörs-/kurschefsutbildningen kräver dessa betyg (från KFÖ eller GB, PB resp KB). Det är bara befattningsskedena och KFÖ, som har olika nivåer på betygen. Efter övriga skeden (AMU, LED och till KFÖ motsvarande tjänstgöring) ges endast godkänd (G). Om eleven inte kan tillgodogöra sig utbildningen ges inget betyg alls. Då utfärdas ett intyg om att kursen genomgåtts. (Naturligtvis kan eleven avbryta utbildningen på eget initiativ.)

De vpl som redan påbörjat utbildningen i det gamla systemet inplaceras 1990-07-01 enligt följande:

Senaste genomförd kurs:

- OK
- A furir
- B furir
- T furir
- A Överfurir
- I Överfurir
- B Överfurir
- A Sergeant
- I Sergeant
- B Sergeant
- T Sergeant
- A Fanjunkare
- I Fanjunkare
- B Fanjunkare
- A Fänrik
- B Fänrik
- T Fänrik
- A Löjtnant
- I Löjtnant
- B Löjtnant

Påbörjar nästa kurs:

- AMU 2
- Led 1
- KFÖ/motsv
- AMBU (Led 1)
- AMBU (Led 1)
- AMBU (GB)
- AMBU
- Led 2
- KFÖ/motsv
- KFÖ/motsv
- Led 3 (IKT)
- Led 3 (IKT)
- Led 3 (IKP)
- Led 3
- KB 1
- KFÖ/motsv
- Kursch
- Kursch
- Kursch
- Kursch

Genom dessa moderniseringar i de värnpliktigas utbildning tror vi, att vi får ännu bättre personal i våra krigsförband och därmed ett starkare flygvapen och militärt försvar. För den enskilde vpl tror vi att den målinriktade utbildningen skall skapa större motivation och därmed ett utökat deltagande i våra övningar, liksom att han stannar kvar längre i sin krigsbefattning. Positiva och välutbildade vpl ger också en bättre grund för både nyrekrytering och befälsutbildning. ■

Björn Moberg
CFSI/Fnv



nytt • nytt • nytt • nytt

Du FVRF-vpl: Se över din utbildning

Informativ och trevlig KFÖ

Under senvintern genomfördes kfö i Norrland. En övning där man övade "Bas 90". Det var mycket snö. Den första dagen fick inryckande personal en lektion i förebyggande av köldskador. Något som man inte fick någon större nytta av, eftersom termometern höll sig runt ±0°.

I stället började vägarna tina fram och framkomligheten började äventyras. Vissa dagar blev det också ganska halt och alla höll sig inte på vägen.

Den nya filosofin är att personalen bor där man jobbar. Man kunde här konstatera att maken till gott kamratskap får man leta efter. Det fanns värnpliktiga repgubbar som undrade när nästa övning skulle bli av, eftersom man haft så trevligt och spännade. Då undrar man förstås hur detta kan påverka tjänsten. Det råder väl inga tvivel om att en bra sammansvetsad grupp blir både effektivare och mer motiverad för sin uppgift.

—För mig har den här övningen inneburit oerhört mycket. Jag har lärt mig mer än vad jag sammantaget har lärt mig under alla kurser tidigare, sa Jerry Lundmark (överfurir från Piteå) som här gjorde ett beföringsskede och tjänstgjorde som stf plutchef.

Inom plutonen fanns tre FVRF-befäl. Kan dessa ha bidragit till den goda stämningen? Och hur ofta hör man repgubbar berömma ett repmöte som både intressant och spännande? ■

Ulf Järnstad

Efter att ha genomgått min centrala kurs (stf Isplutonch) på Köpingsviks kursgård kan jag konstatera: Nu gäller det för oss FVRF:s vpl att se över vår utbildning. Är din utbildning rätt i förhållande till din krigsplacering?

Detta säger jag efter att en vecka gått ovanstående kurs tillsammans med 14 lottor, flertalet av dessa med Fk tjänstegrad. Vi var däremot endast tre FVRF:are – en Lt och två Fk.

Kunskapsnivån låg mycket högt hos dessa lottor! Därför denna tankeställare till alla FVRF:are. Se över din utbildning! Nytt utbildningssystem fr o m 1/7 1990, så läs nya kurskatalogen och planera in din centrala utbildning redan NU.

Detta var min första kurs tillsammans med lottor. Och jag har bara positiva erfarenheter därav. Många av lottorna hade relativt färsk utbildning bakom sig i denna befattning.

De ansåg att utbildningsnivån borde varit högre. Det kan inte jag hålla med om. För min egen del är det fyra år sedan jag blev Fk och krigsplacerad som stf

Isplutonch och jag anser att kursuppläggnigen var perfekt. Även målinriktningen! Detta med tanke på så mycket nytt som kommit under dessa år.

Som kurschef hade vi övlt Björn Moberg, FS. Han var mycket kunnig inom luftbevakningen och har varit med att ta fram nya instruktioner m m. Dessutom var han en mycket skicklig lärare och bra kamrat.

En vecka på Öland går fort. Vi hade mycket trevligt i vår kurs med bl a flundraafton vid stranden, räddningsövning och efter detta demonstration av HKP 4 på Borglanda flygplats. Vår kurs cyklade ut på kronans gröna bågar med allt av spänning detta kan innebära. Men fram kom vi alla fall. Medhavd matsäck bestod av traditionsenlig maträtt för torsdagar. Ett mycket trevligt inslag som jag kan rekommendera

dera kommande kurser att ta efter.

En morgon avhölls korum efter uppställning och avlämning. Andaktsstunden förrättades av F 17:s flottiljpastor Mats Crambè, kyrkoherde i Kristianopol. Många tänkbara ord sades av honom. Kursgårdsdeltagarna lyssnade med intresse. En fin tradition på kursgården.

Så var det avslutningsdags för oss som bara gått en vecka. Samtliga enveckaskurser samlades i matsalen för gemensam trevnad och som sig bör diverse avtackningar. Tyvärr måste något olycksfall ha inträffat i läger nämmnden, då anhöriga inte fick vara med!! Första gången på 27 år för mig som detta inträffat. Förmodligen blir det snabb ändring till att även anhörig får vara med. För oss FVRF:are är detta mycket viktigt, då vi för övrigt tar mycket tid från familjen både vid centrala kurser och vid hemortsutbildning och föreningsverksamhet.

En mycket bra och givande utbildning. Tack alla kurskamrater för fin samvaro. ■

Stig-Olof Carlsson

Köpingsviks kursgård - Föreläsning av kurs "stf plutchef"



nytt • nytt • nytt

Delad utb-kontroll

Det var planerat att årets utbildningskontroll skulle genomföras på Köpingsvik med F 17 som ansvarig. Så blev det också, men bara för södra halvan av Sverige. På grund av de stora avstånden och utebliven hjälp med flygtransporten fick flygvapenföreningarna från norra halvan av Sverige genomföra utbildningskontrollen på F 15, Söderhamn.



Individuellt vann 122 Axel Atterfelt, Göta FVf

Veckoslutet 19 – 21 maj genomfördes utbildningskontrollen på Köpingsvik i ett perfekt ölandsväder med sol hela tiden. Kontrollen genomfördes under perfekta arrangemang och med duktiga funktionärer, många ur FVRF:s egna led.

Nissan FVf vann lagtävlingen, lite överraskande enligt deras eget uttalande efter tävlingen.

Individuellt vann **Axel Atterfelt**, Göta FVf.

● ● Med kort varsel fick F 15 i uppdrag att genomföra utbildningskontrollen för FVf från norra

halvan av landet.

Veckoslutet 16 – 18 juni var det dags att samlas på F 15, och vädret i Söderhamn var lika perfekt som tidigare på Öland.

Arrangemangen genomfördes också på samma förnämliga sätt med en väl inövad personalstab. (F 15 genomförde även kontrollen 1986.)

Om det var en överraskande segrare på Öland, så blev det en väntad segrare vid F 15. **Västmanlands FVf** segrade överlägset. Tre grabbar och en tjej gick i laget, som visade prov på mycket fina kunskaper.

Individuellt segrade **Daniel Hortland**, Västmanlands FVf.

● ● Lite kulturhistoria blev det också vid årets utbildningskontroll. F 17 bjöd på studiebesök till Borgholms slottsruin och F 15 på ett studiebesök vid utgrävningarna av Faxeholmen, en f d försvarsborg i Söderhamn.

De båda flottiljcheferna F 17:s öv Gunnar Ståhl och F 15:s öv

Sven Borgvald följde med intresse utbildningskontrollerna på Köpingsvik resp F 15.

Chefen sektion 4 vid Flygstaben, öv Gillis Weingarh, inspekterade båda utbildningskontrollerna och delade ut väl förtjänta priser till de främsta i lagtävlingen och i den individuella tävlingen.

Trots vissa problem kunde även utbildningskontroll genomföras. Duktiga ungdomar fick tillfälle att träffas och ha trevligt samt tävla under bra och rättvisa förhållanden.

Men aldrig får det vara riktigt bra. Till vardera utb-kontrollen uteblev ett lag utan att anmäla detta. Detta skapade både oro och merarbete för arrangörerna.

● Nästa år skall återigen utbildningskontrollen genomföras i F 17:s regi. Då skall *alla* flygvapenföreningarna sammanstråla på Öland. D v s om transporten fungerar ...

Tore Bertilsson
Info/lekrchef

F 15, en Wingpuff, delar ut i a priset till segrade Västmanlands FVf



Genmäle angående reservbefälskungörelsen

I FV-Nytt nr 2/89 gör Jan Kvernby en del klarlägganden till C FS/ Friv:s artikel i FV-Nytt 4/88 ang möjligheterna att söka anställning i FV:s reserv för frivilliga vpl.

För att klarlägga de missförstånd som föreligger meddelas:

► CFV har tolkat reservbefälskungörelsen som att vpl sergent och fanjunkare med fänrikt tjänstegrad är detsamma som utnämnd/förordnad fänrik (FFS 1983:50).

► Vad gäller befordran till löjtnant har CFV reglerat detta i en särskild skrivelse (1988-02-24 Nr 121:60443).

► Några befattningar för RO/Kn, som inte direktrekryterats som reservofficer (dvs kommer ur "frivilligleden"), finns inte i FV.

► Vad gäller reservofficersanställning för vpl korpral vid 47 års ålder så stämmer Jan Kvernby påståendet. Men detta har i praktiken aldrig varit aktuellt.

Björn Moberg
C FS/Friv

I början av mars for medlemmar i Västmanlands Flygvapenförening till Kopparberg på vinterkurs. Kursen innehöll bl a ledarskap, Is-teori och -praktik, livräddning och en hel del annat.

Med varierande förväntningar samlades "gänget", i Västerås för avfärd till kursplatsen. En terrängbil medföljde lastad med all packning. Tyvärr var vädret lite väl mildt i Kopparberg. Det var tänkt att vi skulle få tolka på skidor efter terrängbilen. Men eftersom regnet öste ner och snön bara var slask tvingades vi ställa in tolkningen. Kan det bli vattenskidor nästa år tro?

Mer bad blev det däremot i simhallen. Där hade vi bl a livräddningsövningar. Mycket nyttigt och uppskattat.

Två dygn låg vi också ute i fält. Vi besatte två Is-torn och rappor-



Fr v: Stefan Rindberg, Strifvågsgården, Ulla Kjellman - Andersson, Pansette

terade allt vi såg och hörde. Riksförbundssekreteraren Kjell Helmersson och friv. off. kapten Stig "Åmål" Andersson kom på besök för att se hur vi hade det. Vi fick också tillfälle att flyga, vilket var mycket uppskattat!

I slutet av veckan anordnades en fälttävlan. Grenarna var simning, målkastning, avståndsbedömning och skidåkning.

Eftersom skidbacken var stängd pga snöbrist, for vi på ett studiebesök. Vi tillbringade en del av studietiden 195 m under jord i Stråssagruva.

Kursen var välplanerad med många roliga och lärorika aktiviteter. En aktivitet väl värd för andra föreningar att ta efter!

Laura Borén & Fredrik Borg
GK i Västmanlands FVf

Mästerskap visade på stora brister

Årets FVM i kpistskytte avgjordes i Karlsborg, med F6 som arrangör. Tävlingen kom från början till slut att bli en uppvisning av F13:s skyttar. Med tre man bland de fyra bästa tog de en överlägsen lagseger – 166 träff. Tvåa kom F14 med 155 p och trea F4 med 150 p. Individuellt vann driftvärnsman Frisberg från F13. Men det var först efter tuff särskjutning med lagkamraten löjtnant Andersson, som han kunde ta hem spelet. Båda sköt 56. Efter tre omskjutningar kunde mästaren koras. Trea blev driftvärnsman Björkman från F16. I F13:s segrande lag ingick förutom de redan nämnda även löjtnant Eriksson.

Trots perfekta arrangemang, en utslagsgivande bana och en spännande tävling, var det inte dessa positiva intryck som dominerade debatten efter tävlingen. I stället så var det det faktum, att FVM för första gången i tävlingens historia hade färre deltagare än 40, som var det stora samtalsämnet.

Eftersom undertecknad har ett mångårigt engagemang i Frivilliga skytterörelsen bakom mig, kan jag inte undgå att ställa mig frågan vad detta kan bero på. Likaså frågar jag mig, vad det kan bero på att det finns så få yngre skyttar i start-

fälten. Medelåldern på skytteeliten inom FV (åtminstone när det gäller kpist) ligger i dag en bra bit över 40 år. Den utvecklingen syns mig allvarsam ur flera synvinklar.

En fråga som jag då ställer mig är, att när skyttekunnandet (enligt min åsikt) är så dåligt hos de yngre officerarna, att de inte på långa vägar är kapabla att ge oss äldre en rejäl match, hur skall de då kunna lära ut skytte till våra värnpliktiga? *Får vi ett sämre utbildningsresultat i skytte av de värnpliktiga p g a dåligt utbildat befäl?*

Dessa påståenden kan tyckas



F 13:s segrande lag i FVM i kpistskytte. Fr. v: Lt G Andersson, Dvm C Frisberg och Lt Eriksson.

provocerande. Om de uppfattas som så, är det riktigt. Jag förvånas när jag ser nyutexaminerade officerare komma ut på skjutbanor och fältskyttestigar utan att ha fått lära sig de elementäraste grunderna. Hur man skall begagna sig av magasin- och remstöd, vilket är grunderna om man skall lära sig att träffa någorlunda rätt med kpist. Det gamla ordspråket att man måste lära sig krypa innan man kan gå gäller också inom skyttet.

Det är hög tid att ansvariga vid skolor och utbildningsanstalter tar tag i skjututbildningen. Stimulera och inspirera eleverna till skytte på ett påtagligare sätt! Lär ut hur man bäst skall använda remmar och magasin för att få maximal utdelning i poäng och träff. Gör man det, kommer säkerligen även skytteintresset att öka. Vi 40-talister får då nöjet att kämpa mot yngre kolleger på våra FV-mästerskap. ■

Lennart Broman

Kenneths goda idé värd 50.000

En god idé. Och några plåtbitar. Det kan vara värt 50 000 kr. Det vet KENNETH PÅLSSON. ● För en tid sedan tilldelades Kenneth FFV Aero-techs stipendium för en lika enkel som genial konstruktion ... vilken sparat miljontals kronor åt Flygvapnet. ● Kenneth arbetar på F5:s flygverkstad i Ljungbyhed med tillsynen på skolflygplanet SK 60.

Det är en flygplantyp som ligger Kenneth varmt om hjärtat. Han

gjorde sin militärtjänst vid F5 i slutet av 60-talet, när de sista SK 60 levererades. Och där har han blivit kvar. Såväl han som SK 60 kommer att pensioneras några år in på tjugohundratalet. Så det är lätt att förstå att SK 60 och Kenneth är en speciell kombination.

I början av 80-talet upptäcktes korrosion på den aluminiumbåge som håller fast och tätar kring frontrutan. Kenneth konstaterade att det inte gick att få loss rutan. Några nya frontbågar fanns inte att få tag i och tillverka nya var inte möjligt. Såga sönder frontrutan föreslog tillverkaren. För dyrt, tänkte Kenneth. Det måste vara möjligt att få loss bågen utan att såga sönder frontrutan.

Kenneth skissade på några verktyg innan han kom på en enkel men genial lösning. Han frågade sin chef om han fick prova sitt verktyg. Ett jakande svar har lett till att i dag har närmare 50 bågar lyfts ur med Kenneths verktyg. Nu kan de gamla frontrutorna användas igen i stället för att sågas sönder och kasseras. Varje frontruta kostar i dag drygt 130 000 kr. Det är bara att multiplicera för att få fram vilken besparing FV gjort med Kenneths verktyg.

Aero-techs stipendium hade Kenneth ingen aning om när han konstruerade sitt verktyg. Men

han fick "under resans gång" syn på en affisch och tog gud i hågen via en ansökningsblankett.

– Så ringer det en dag från Aero-tech, ett år efter det att jag sänt iväg min ansökan. Och jag gratulerades till att ha erhållit stipendiet, berättar Kenneth.

Kenneth blev glatt överraskad, han hade fått hela stipendiesum-

man själv. Motiveringen var: "En praktisk och enkel lösning som medför stora besparingar för Flygvapnet". – Belöningen tilldelades Kenneth av CFS vid CFV chefsmöte.

FV-Nytt gratulerar och undrar om det också blev ett förslagsärende av frontbågeprojektet? ■

Lennart Bladh



Utnämning

Regeringen har utnämnt tekniske direktören vid Forsvarets materielverk, översten i flygingenjörkåren, **Gunnar Lindström** att fr o m den 1 oktober 1989 vara överste av 1. graden.

Från och med mitten av september kan Flygvapenmuseum visa upp nästan alla de flygplanstyper som förekommit i det svenska försvaret. ☆ ☆ Detta är möjligt bl a med hjälp av naturtrogna modeller byggda i skala 1:50. Modellerna är arrangerade i tidsordning och exponeras i elva montrar. De utgör ett livsverk och har som upphovsman förre trafikledaren i Flygvapnet OLOF PETERSON.



Foto: Niklas Forslind

Olle Petersons livsverk välkomnas under flygkulturens tak

Denna stora och unika samling – ett lands militära, flygande materiel, praktiskt taget komplett – har nu skänkts av Flygvapnet till Flygvapenmuseum.

Gåvan överlämnades av chefen för Flygvapnet, generallöjtnant Lars-E. Englund genom chefen för Flygstabens informationsavdelning, överstelöjtnant Gösta Edwards. En ceremoni bekräftade att modellsamlingen hädanefter tillhör museet, något som alla parter anser vara det naturligaste från exponerings- och tillgänglighetssynpunkt.

Som det mesta av flygvapenmusei föremålsbestånd har det utmärkta åskådningsmaterialet först gjort "aktiv tjänst". Montrarna har i FV-tjänst forslats runt med flyg och bil till olika utställningar. Flygplansmodellerna visar FV:s flygmateriel under ca 60 år men också

den som fanns i Arméns och i Marinens flygväsande innan den nya försvarsgrenen tillskapades 1926.

● ● **Olof Peterson** är numera pensionerad, tidigare trafikledare och major. Redan 1944 tillverkade han den första modellen. Genom åren har det blivit omkring 175 olika flygplanstyper. Många är ordnade i naturtrogna basmiljöer. Och de är minsann inte ihopsatta av prefabricerade plastbyggsatser! Petersson har använt gamla möbler, cigarrlådor, pennor och flera andra småsaker. Till några av modellerna har han varit tvungen att leta ordentligt efter ritningar och beskrivningar.

Efter tillförseln av den petersonska samlingen kan museet visa omkring 175 flygplan/helikoptrar. Drygt 200 har totalt förekommit i svensk militär flygverksamhet.

Till Statens försvarshistoriska museer – Flygvapenmuseum

Härmed överläter jag till Flygvapenmuseum Olof Petersons förmåliga samling av flygplansmodeller som spänner över det militära flygets utveckling från 1911 till dags dato.

Flygvapnet erhöll samlingen i sin helhet av Olof Peterson i november 1987. I gåvobrevet anförde Olof Peterson sin förhoppning att chefen för Flygvapnet skulle säkerställa att samlingen i fortsättningen kan hållas samlad i sitt nuvarande skick.

Jag bedömer att Flygvapenmuseum har de bästa förutsättningarna att kunna uppfylla Olof Petersons önskan.

Samlingen är unik och Olof Peterson har lagt ned ett omfattande och noggrant arbete i dess tillblivelse. Jag hoppas att samlingen kan placeras på ett sådant sätt att den kan glädja många besökare under många år.

Stockholm 17 september 1989
Lars-E. Englund
Chef för Flygvapnet



Foto: Niklas Forslind

Olof Peterson i nya museihallen bredvid en av sina magnifika modellmontrar och här i samtal med Flygstabens info-chef, övlt Gösta Edwards.

Museets uppgift är bl a att samla och bevara föremål som är av betydelse för kunskapen om våra flygstyrkorförers historia.

Flygplan är alltså en del av materialet. Men som museiföremål är de representativa, avgränsade och lätta att uppfatta. En modell är

– trots att den är begränsad – ännu lättare att uppfatta. Förhoppningsvis kan museet göra något ännu större av alla skalmodellerna. Några av de riktiga flygplanen finns ju inte längre! Olle Petersons bidrag utgör därmed i varje enskilt fall den felande länken. ■

Titta! Vi simmar!

Den humanitära räddningstjänsten representeras i Flygvapenmuseum bl a av TP 78 Noor från U 144 NORSEMAN. Fortöjpl är en bygga med betongskivor målat som vatten, funder som kustlandskap osv. – Besökarna får se gottast en

underbar lekplats har. "simmar" och leker, mellan föräldrarna kan studera museet i lugn och ro. – Robert, Emma och Linna Carlström från Lanna. Bröderna, skulptörer med Jonas och Markus Berg från Vikingsstad



Foto: Ola Holmgren

Tjänste
Taxe per curam
Sverige



FÖRSVARSMAKTEN
Flygstaben
104 50 Stockholm

**BEGRÄNSAD
EFTERSÄNDNING**

Vid definitiv eftersändning
återsänds försändelsen med
nya adressen på baksidan.

SW•ISSN 0015-4792

Puman har landat på ...

... Sveriges högsta berg

Kebnekaise

– ibland 2.114 m

Foto: Ivar Blixt



FLYGVÄPNET

så högt man kan komma