

FLYGVÄRPE

nytt

2/95

Nordens största flygtidskrift
ISSN 0014-1801

Gripens ekonomi sid 4



Foto: Torbjörn Caspersson



Namntävlingar sid 30



Allt fler Gripar i flygtjänst

Den 11 april gjorde JAS 39.108 sin premiärflygning (se första-sides-bilden). Den nya s k LP-spaken har införts med ett modifierat handtag och lägre pivotpunkt. En lägre pivotpunkt innebär att spakens vridpunkt ligger lägre, vilket ger bättre egenskaper för piloterna.

Vidare introduceras i 39.108 en ny seriestatus som omfattar bland annat uppgraderade styrsystem- och elektronikprogramvaror samt vidareutvecklade D80E-datorer för presentation, radar och systemdator. Från och med 39.108 är flygplanen förberedda för senare programuppdateringar, bland annat styrsystemedition P11 och elektronikedition E12.

Gripen byggs och levereras med inlagda serieskarvar, vilket innebär att flygplan som ligger senare i serien har en annan status än de första. Detta är helt enligt planerna och flygplanen i början av serien blir uppdaterade efterhand, bl a vid den s k minimoden.

Efter flygning vid FMV:Proven kommer flygvapnet att börja flyga 39.108. Därmed startar återmatningen från förbandsverksamheten som är betydelsefull för vidareutveckling av Gripen.

Status JAS 39A

- ▶ Statisk hållfasthetsprovning av ett komplett skrov har genomförts och åtagandet har verifierats. Utmattningsprov pågår och för närvarande har 4 800 flygtimmar provats.
- ▶ Elmiljötåligheten på komplett flygplan har verifierats.
- ▶ RTO-prov (Rejected Take Off) har genomförts med maxtungt flygplan med bra resultat.
- ▶ Ny elektronikedition har införts i prov- och serieflygplan.
- ▶ Vapenprovningen har bland annat omfattat slutverifiering av separation för Rb74, Rb75 och stor fälltank. Systemprov har genomförts med olika beväpningar.
- ▶ Serieflygplan 39.103 och 104 har efter leverans använts för utbildning av markpersonal och genomgår nu s k minimod.
- ▶ Serieflygplan t o m 39.110 har levererats.
- ▶ Drygt 30 JAS 39 är i slutmontering eller sammanbyggnad. Drygt tio Gripen kommer att ha levererats till kund 1995.
- ▶ Flygplan 39.112-126 be-

finner sig i olika skeden av slutmontering. Flygplan 39.127-145 i sammanbyggnad, enligt tidsplan.

Status JAS 39B

- ▶ Slutmontering av provflygplan 39.800 pågår. Bland annat har vingar, fena och landställ monterats. Roll-out planeras till september 1995.
- ▶ Sammanbyggnad av första serieflygplanet 39.801 är klar. Flygplanet skall i viss utsträckning delta i utprovningens programmet.
- ▶ Utprovning av komplett tvåsits räddningssystem på slädbana i 1100 km/timme har slutförts, och resultatet utvärderas för närvarande. "Air Bag" införs.
- ▶ Första flygning planeras till andra kvartalet 1996.
- ▶ Leveransstart beräknas till andra kvartalet 1998.

Beträffande Gripens räddningssystem och flygsäkerhetsmateriel

Flygstridsdräkt: Tjänsteproven med flygstridsdräkten fortsätter. G-dräktens blåsor har modifierats och ett distansmaterial införts för att förhindra funktionsstörningar. Proven

skall pågå ett år varefter val av dräktalternativ för serietillverkning skall ske.

Utveckling av BC-skydd för piloten pågår.

Huvsprängsystem 39B: För att minska risken för skador på föraren i baksits vid nödsprång har en skyddskudde införts. Skyddskudden minskar risken för att föraren skall träffas av glasbitar från den söndersprängda huven.

Fallskärm: Nuvarande fallskärm avses bytas till en ny typ, GQ 5000. Kvalificering pågår i samband med slädbaneprov med JAS 39B. Högfartsprovet i 1150 km/h har genomförts. För att verifiera räddningssystemets 0/0-prestanda krävde leverantören att ytterligare fyra 0/0-skott måste genomföras. Dessa har nu genomförts med bra resultat. GQ 5000 är i likhet med nuvarande fallskärm GQ 1000 styrbar. Men den har ingen egendrivning innan föraren aktiverar styrningen. Den ger dessutom en betydligt lägre utlösningsschock, vilket minskar skaderisken vid högfartsutsprång.

Nödpacke: Automatisk fällning av nödpacken kommer att införas till Gripen delserie 2. Redan levererade flygplan modifieras senare. Fällningen aktiveras och sker strax efter att piloten separerar från stolen, vilket sker i samband med huvudskärmens utveckling. Vid landning i vatten blåses livbåten upp automatiskt. Modifieringen görs för att minska risken för benskador på piloten av den stora och hårda nödpacken. ■

FlygvapenNytt 56 år

Nordens största flygtidskrift: 42.000 ex.

Trycks på miljövänligt papper.

UR INNEHÅLLET

- Sid 4: Gripen-ekonomi
- 8: Deltagande utomlands
- 12: Ny SK 60
- 16: Nya flygskolan
- 20: Gräva guld ...
- 24: FV flygklubbar
- 30: Namntävling
- 32: Flygräddning -94
- 34: FV musikkår
- 42: Frivilligheten av i dag

Nr 3/95 utges i aug/sept

Manusstopp för nr 4/95 = 31 augusti

FlygvapenNytt in English

För första gången i Försvarsmaktens (inklusive föregångaren Krigsmaktens) historia har en av försvarets (nu fyra) tidskrifter även utgivits på utländskt språk. FlygvapenNytt nr 1/95 (det s k Gripen-numret/Tema F 7) blev, om stoltheten kan ursäktas, en succé. Efterfrågan hos t ex våra militärattachéer utomlands fick redaktionen att besluta om en separat engelsk utgåva. (Dock i begränsad upplaga.) Därför kunde flygvärlden bli a under Le Bourget-flygmässan (11-18 juni) läsa om hur F 7 introducerar Gripen i flygvapnet. Våra namn flög över jorden.

Ansvarig utgivare: **KJELL NILSSON**
Chefredaktör: **JAHN CHARLEVILLE**
I redaktionen: **ANDERS EISEN**
Prenumeration: **MARIE TISÄTER**

Ljungbergs Tryckeri AB, Klippan 1995 05-26/95-0080

BIDRAG från läsekretsen välkomnas. Redaktionen förbehåller sig rätten att redigera allt material. – Endast "Ledaren" ger uttryck för CFV åsikter. För signerade artiklar svarar resp författare, för redigering och layout redaktionen. – För insänt EJ beställ material ansvaras inte.

ÅTERGIVANDE av textinnehållet medges. Källan önskas tydligt angiven.

ADRESS: **✉**
FlygvapenNytt Artiklar m m: 08-788 75 69
HKV/INFO Prenumeration: 08-788 90 19
107 85 Stockholm vx: 08-788 75 00

Prenumerationspris 50 kr 1995
Postgironummer 31 69 97-6
Kassa 103:6 Flygvapenledningen

Fax-nr: 08-788 88 66

*Flygvapenchefen,
generallöjtnant Kent Harrskog:*



Statsskulden kräver sin tribut även av försvaret

Det diskuteras mycket ekonomi i Sverige i dag. Ingen torde undgå att genom massmedierna "drabbas" av debatten om den dåliga svenska ekonomin och dess konsekvenser för verksamheten bl a inom den offentliga sektorn. Statsmakterna begär att alla måste hjälpa till att åstadkomma balans i ekonomin.

Det kravet gäller även Försvarsmakten. För perioden fram till och med december 1996 har vi fått ett sparmål på 1,9 miljarder kronor. Lägg därtill de valutaförluster som genom kronfallet drabbar försvaret, i första hand den militära planeringen. Försvarsmaktens totala sparmål blir för perioden cirka fem (5) miljarder kronor.

● ● För oss i flygvapnet innebär det bl a att flera viktiga materielprojekt måste senareläggas men också att utbildnings- och övningsverksamheten genomförs med en betydligt lägre ambitionsnivå. Den säkerhetspolitiska situationen är som väl är just nu sådan, att vi – trots ett visst risktagande – också kan acceptera en temporär nedgång i beredskapen. Vi tvingas helt enkelt gilla läget. Vi måste utöver centralt vidtagna åtgärder lokalt anpassa verksamhet och organisation till en lägre ambitionsnivå. Här ställer jag stora krav på förbandscheferna och kommer att följa upp utvecklingen i inspektionsverksamheten.

Försvarsministern har dock framhållit den avgörande betydelsen modern materiel har för försvarets trovärdighet utåt. Han understryker dessutom vikten av att Gripen-systemet blir framgångsrikt.

● ● Regeringen har givit ÖB i uppdrag att skissa på ett antal försvarsmaktsstrukturer i olika ekonomiska nivåer, som skall ligga till grund för nästa försvarsbeslut. Alla nu skisse-

rade strukturer kommer att innebära en kraftigt reducerad försvarsmakt. Konsekvenserna blir stora även för flygvapnet.

Jag har i dagarna lämnat den preliminära redovisningen av utredningen "FV 95" till ÖB. Delar av utredningens förslag har redan utnyttjats i form av förändringar i verksamheten som lett till besparingar. Vissa delutredningar kommer att överarbetas och tas med i strukturarbetet inför nästa försvarsbeslut. Det gäller främst de delar som rör krigs- och grundorganisationen som är helt beroende av den framtida ekonomin och resultatet av koncessionsprövningarna.

I höst får vi det slutliga underlaget från regeringen. Detta behöver vi för att inför kommande försvarsbeslut kunna utforma den krigs- och grundorganisation som vi skall inta under perioden 1997-2001. Det kommer att krävas att strukturförändringarna genomförs snabbt, så att sparmålen tidigt skall kunna uppnås.

● ● Vår försvarsminister framhöll vid totalförsvarsmötet i april bl a, att förberedelser pågår för att inrätta en internationell styrka, som möjliggör att med kortare varsel än i dag delta i fredsfrämjande operationer. Nya perspektiv öppnar sig för försvaret genom Sveriges deltagande i PFF, Partnerskap för fred, genom övningar och annan internationell verksamhet, var en av försvarsministerns konklusioner.

För att ta reda på hur vi skall kunna verka med delar av våra flygstridskrafter utomlands har jag givit Försvarets Materielverk och Flygvapnets taktiska centrum i uppdrag att studera vad som krävs för detta. Det gäller bl a anpassning av materiel, orderteknik, kommunikation på marken och i luften samt vilken utbildning som krävs. ■

Gripen-projektet

FlygvapenNytt redovisar här sammanhangen kring Gripen-projektets ekonomi. Syftet med denna information är inte att argumentera för Gripen-projektet utan att sakligt redovisa fakta. Saklighet är nämligen något medie-debatten kring Gripen-projektet på senare tid bitvis saknat. Forsvarsmakten har skyldighet att låta läsekretsen få dra slutsatser utifrån faktaredovisning och inte enbart vara hänvisad till massmediernas många gånger vinklade redovisningar.

man.

Anslagsnivå:

Beviljad medelstilldelning (tilldelade pengar) aktuellt budgetår.

Faktisk prisutveckling:

Verklig prisutveckling under en angiven period.

Sveriges riksdag har, vilket är unikt för försvarsmateriel, ett antal gånger tagit ställning till Gripen-projektets totala materialinnehåll, tidsplan och ekonomi. Dessa tre parametrar bildar tillsammans Gripen-projektet med dess ekonomiska ram, den s k JAS-ramen. Påverkas en av parametrarna,

Av överstelöjtnant Anne Hedén, flygvapenledningen & avdelningsdirektör Hans Hansson, Förvärets Materielverk

Beslutet om flygsystem JAS 39 Gripen är unikt både vad avser komplexitet, tidsomfattning och ekonomisk ram. Det innehåller även framsynta och unika krav på styrning och kontroll av projektet. Regeringen ställer högre krav på samlad planering och uppföljning av såväl verksamhet som ekonomi än något annat materielprojekt.

Inom Gripen-projektet används ett antal ord som är av central betydelse. För att undvika missuppfattningar förklaras följande begrepp.

Gripen-projektet:

140 flygplan inklusive beväpning och kringutrustning m m. Enbart **själva flygplanet** inklusive dess utveckling utgör cirka **60 procent** av projektet.

Den ekonomiska ramen - "JAS-ramen":

Ramen består av Gripen-projektets gjorda utbetalningar i löpande pris samt återstående utbetalningar i senaste planeringsprisläge, dvs i samma prisläge som försvarsanslaget och statsbudgeten. Omräkning av den ekonomiska ramen görs årligen. Därför ändras siffrorna/sum-



tet: Kalla fakta

de andra. "JAS-ramens" konstruktion förutsätter att statsmakterna vid den årliga omräkningen ger *priskompensation* som motsvarar den faktiska prisutvecklingen (dvs inflation och valutakursförändringar) i syfte att säkerställa genomförandet av projektet.

"Svart hål" ...

Ekonomi utgörs inte enbart av en "penningpåse" med ett antal miljarder. Den består principiellt av fem penningpåsar. Varje penningpåse innehåller medel som är avsatta för be-

talningar som styrs av endera svenska kronor, US dollar, tyska D-mark, brittiska pund eller franska franc. Den svenska delen är knappt 60 procent och den del som är beroende av *utländsk valuta drygt 40 procent*. Av den utlandsberoende delen dominerar dollarberoendet.

Den utländska andelen medför att projektets betalningar påverkas av växelkursförändringar.

Den svenska kronans devalvering hösten 1992 medförde att "JAS-ramen" ökade med 5,6 miljarder under perioden 1995-2005. Denna ökning är alltså helt och hållet beroende av **växelkursförändringar** och är alltså

inte en fördyring förorsakad av felräkningar eller ambitionshöjningar. I dagligt tal benämns detta ofta som Gripen-projektets del av försvarets **"svarta hål"**.

Följande exempel kan förtydliga det faktiska förhållandet. Det är nämligen av central betydelse för att särskilja reella projektfördyringar, dvs merkostnader i fasta priser, från "fördyringar" orsakade av inflation och valutakursförändringar.

Därför blir det dyrare

De flesta svenskar får i dag mer än dubbelt så mycket i lön jämfört med 1981. Det innebär tyvärr inte att vi i dag kan konsumera dubbelt så mycket som 1981, eftersom inflationen har gjort att våra levnadskostnader stigit i likartad takt. Att ett flygplans projektkostnad stiger i takt med att tiden går beror på samma inflation.

Komponenterna i Gripen tillverkas av människor lite varstans i världen. Att kräva av enbart dessa att deras lön i dag och även år 2001 skall vara densamma som den var 1981 vore en omöjlighet. Som en följd härav finns det klausuler i avtalen som tar hänsyn till denna kostnadsutveckling och därför stiger Gripens kostnader mätt i ett löpande pris.

För att belysa valutainverkan kan vi ta ett exempel med en beställning som sker till USA antingen via svensk leverantör eller direkt till företag i USA. Orderrummet är en miljon dollar. Valutakursen vid beställningstillfället är fem kronor. Senare kommer den svenska kronan, via fattade politiska beslut, att flyta fritt relativt övriga valutor. Kursen blir då åtta kronor. Projektet får då betala tre (8-5=3) miljoner svenska kronor mer för precis samma prestation men fortfarande exakt en miljon dollar ur "penningpåsen" dollar. Dvs resterande innehåll i denna penningpåse är oförändrad och leverantören har heller inte tjänat en enda extra



Foto: Torbjörn Caspersson

Tabell 1

År	Betalat per år	Betalat accumul	Ramens prisomräkn	D:o vid omdefinierad ram	Beställt accumul
81			25,7		
82	0,0	0,0	29,6		0,0
83	0,6	0,6	34,0		13,0
84	0,9	1,5	37,9		13,9
85	1,6	3,1	41,4		15,4
86	1,7	4,7	41,3		17,5
87	1,5	6,2	40,8		17,6
88	2,4	8,6	42,3		18,6
89	2,2	10,8	44,6		19,4
90	2,8	13,6	46,8		21,4
91	2,7	16,4	48,5		22,2
92	2,7	19,1	50,0	60,2	42,3
93	3,7	22,7		60,8	44,1
94	5,1	27,8		67,0	48,9

eller "JAS-ramen" har för övrigt tillåtits att ha reserverade medel för valutakursförändringar. Detta är sunt, då försvaret på intet sätt skall kunna påverka svensk valutapolitik.

Observera:

För att den senaste planeringsramen för Gripen-projektet om 67,0 miljarder skall svara mot verkliga utbetalningar, krävs att valutorna är oförändrade till projektets slut. Under projektets hittillsvarande 13 år har dollarn varierat mellan cirka 4 och 10 kr och D-marken mellan cirka 2 och 5 kr.

"Historieutvecklingen"

Riksdagsbeslutet om Gripen-projektet 1982 omfattade 25,7 miljarder kronor gällande prisnivån i februari 1981.

"JAS-ramens" första betalningar gjordes den 1 juli 1982. I tabell 1 visas "JAS-ramens" utveckling samt årsvis gjorda betalningar sedan den fastställdes i prisnivå februari 1981.

Lägg märke till att ramen trots inflationen sänktes två gånger (1986 och 1987) vid den årliga prisomräkningen. Ramsänkningen föranleddes av dollarns nedgång.

Tabellen, vars siffror är maskinellt avrundade, är i löpande priser vad avser betalningar. Löpande betalningar ger en rättvisande bild, eftersom en krona som betalats ut vid ett visst tillfälle aldrig kan bli mer än en krona. Däremot kan värdet av den utbetalade kronan variera beroende på vilka jämförelser som görs.

Den enda materielfördyringen

1992 omdefinierades "JAS-ramen" från 50,0 miljarder till 60,2 miljarder. Förändringen på 10,2 miljarder bestod av en fördyring på flygplansdelen om 8,7 miljarder, vilket motsvarar 17 procent. Fördyringen är vid internationell jämförelse unikt låg för ett så stort och långt utvecklingsprojekt, som dessutom bedrivs på teknikens absoluta

Varje projekt, vare sig det är en semesterresa eller flygplansanskaffning, består av de tre grundläggande komponenterna: vad skall vi göra (materielinnehållet), när skall vi göra det (tidsplanen) och vad får det kosta (utgiftsramen).

Materielinnehållet är här redovisat i fyra delar, flygplanet (själva plattformen) köpt hos IG JAS, FMV-köpta utrustningar för kommunikation, utbildning m m, beväpningen samt nödvändigt industristöd m m för att genomföra projektet fram till år 2001.

GRIPEN-PROJEKTET (ramdefinition)



1982

Tidsplan:

2001

Materielinnehåll:

Nuvarande utgiftsram:

- | | | |
|-------------|--------|------------------------|
| JAS 39A typ | RB15F | Typservice IG JAS mm |
| Delserie 1 | RB75TV | Odistributed budget |
| Delserie 2 | RB24J | Flygfält SAAB |
| JAS 39B | RB74 | Flygförare SAAB |
| Motmedel | AMRAAM | Ändring i tillverkning |
| IK | BK | Ändring i tjänst |
| Flygradio | Arak70 | Bränsle/luft VFA/SAAB |
| PLA/UTA | Akanam | Konsulter |
| Simulator | | Försäkring |
| | | m m |

67,0 Mdkr



framkant. Uttryckt i ett fast penningvärde, dvs när effekterna av inflation och valutakursförändringar tas bort, är detta projektets *enda* fördyring.

De sista flygplanen av de 140 hittills beställda levereras efter sekelskiftet.

Industrigruppen JAS gör **miljardförluster** på grundavtalet från 1982 avseende utveckling och delserie 1 (30 flygplan). Industrin kompenseras inte för dessa förluster i avtalet avseende delserie 2. Om delserie 2 skulle bli billigare att tillverka än det avtalade priset, kommer merparten av detta statsmakerna tillgodo.

Dessutom **förändrades materielinnehållet** när "JAS-ramen" omdefinierades 1992, vilket innebar en ökning med 1,5 miljarder. Behovet av ett **ökat antal jaktrobotar** och 1987 års försvarsbeslut om en **särskild satsning på motmedel** adderas inte in i "JAS-ramen". I "JAS-ramen" var ett tungt attackvapen (GRB/TSA) inplanerat. Detta utgick ur planeringen, vilket innebar en **ambitions-sänkning i attackrollen**. Spaningskapseln omplanerades från "JAS-ramen" till den planerade fortsättningen, dvs den fortsatta ersättningen av Viggen-systemet, utöver de redan beställda 140 flygplanen.

Mest granskade projektet

Eftersom huvuddelen av materielinnehållet är beställt, är handlingsfriheten

inom Gripen-projektet liten. För närvarande är 48,9 miljarder av "JAS-ramens" 67 miljarder lagda i beställning, dvs drygt 70 procent. Att så stor del är bunden i beställningar med kontrakterade leveranser till efter sekelskiftet är ytterligare ett exempel på sådant som särskiljer Gripen-projektet från övrig materielanskaffning inom försvaret.

Inget projekt är så utrett, granskat och rapporterat som Gripen-projektet. Sedan starten 1982 har Forsvarsmakten (FM) och Forsvarets Materielverk (FMV) årligen (dvs tolv gånger) sânt in en "JAS årliga redovisning" till regeringen, bl a som underlag för den årliga budgetpropositionen. Projektredovisningen omfattar bl a, till skillnad från vanlig årsredovisning, projektets totala ekonomi och samtliga förändringar som inträffat sedan föregående redovisning.

Var 18:e månad har FM och FMV till regeringen insânt en total teknisk genomlysning av projektet, en s k PVT- (Projektvärderingstillfälle)rapport. Totalt har sju insänts. Från och med 1994 har dessa båda rapporter slagits samman till en gemensam årlig rapport.

Totalt har dessutom cirka 70 regeringskrivelser i materielanskaffningsärenden insänts. I samband med utredandet kring delserie 2-fördyringen utväxlades ytterligare ett 30-tal skrivelser avseende uppdrag från regeringen och rapporteringar till regeringen.

Den hösten 1982 tillträdande social-

demokratiska regeringen lät omedelbart göra en inträngande ekonomisk analys av projektet. *Inga anmärkningar gjordes.* Efter Gripen-haveriet på Långholmen 1993 tillsattes en särskild "JAS-kommission", som efter en omfattande och inträngande utredning gav FM och FMV ett **gott betyg**.

Utöver detta har Gripen-projektledningens sätt att sköta projektekonomin granskats av representanter från Forsvarsdepartementet (FÖ), Riksrevisionsverket (RRV), Forsvarets forskningsanstalt (FOA), Forsvarsmakten (FM) och Forsvarets materielverk (FMV) i samband med en utredning om ett kompletterande priskompensationssystem för Gripen-projektet. *Inga förändringar* av hittillsvarande metodik har föreslagits.

Öppenhet A och O

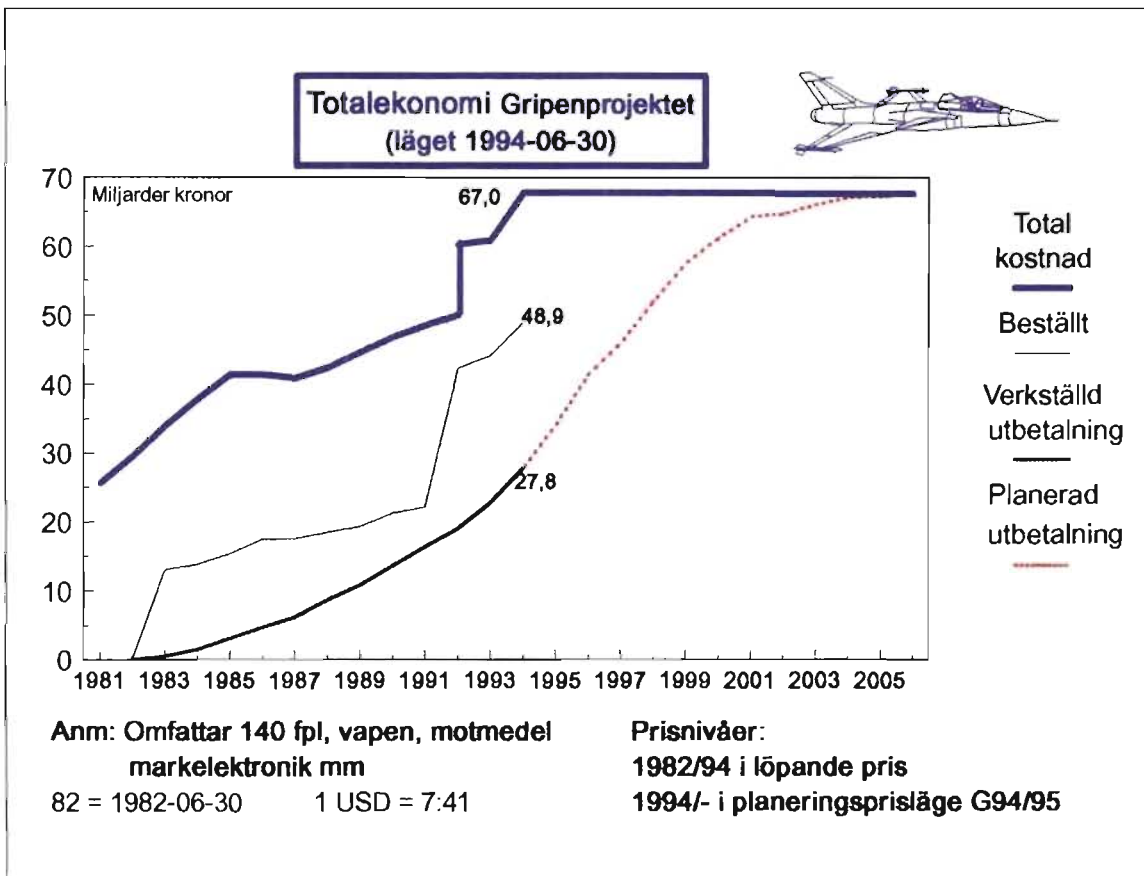
RRV har utöver detta nyligen granskat FMV:s sätt att hantera den del av sitt valutaberoende som går via svenska leverantörer. Kritik riktades därvid mot FMV. *Gripen-projektet däremot undgick kritik och ansågs styras med erforderlig kontroll.* Nyligen har försvarsdepartementet funnit behov att intiera ytterligare en RRV-utredning kring Gripen-projektets ekonomi.

Rapporteringar och utredningar kring ett så tungt materielprojekt som JAS 39 Gripen är både berättigade och självklara. Forsvarsmakten/flygvapnet

eftersträvar största möjliga öppenhet ... med beaktande av försvarssekretess och kommersiell sekretess.

De välfungerande och resursnåla metoder för projektstyrning som används inom Gripen-projektet torde, enligt Forsvarsmaktens åsikt, kunna användas även vid andra större projekt.

FlygvapenNytt har under alla aktuella år mycket närgånget redovisat för läsekretsen projektets utveckling ur alla tänkbara synvinklar. Denna artikel är bara en i raden. ■



Fr v: Överste Lars Winberg, major Björn Jonsson, överste 1. Gustaf Ancarcrona, våra polska värdar och kapten Diana Sendlak. Längst bak med blå och röda baskrar, säkerhetsofficerare



Av kapten Diana Sendlak, F 10

Sverige inspekterar

I mitten av september 1994 genomförde representanter för Försvarsmakten på regeringens uppdrag en inspektionsresa till Polen. Under ledning av överste 1. Gustaf Ancarcrona genomförde Sverige för första gången en inspektion enligt Wiendokumentet. Deltagare i inspektionskontingenten var förutom överste Ancarcrona (2. fördelningen), överste Lars Winberg (F 14), överstelöjtnant Björn Wirde (Högkvarteret) och major Björn Jonsson (Högkvarteret). Tolkar var kapten Diana Sendlak (F 10) och kadett Elisabeth Carlsson (F 4).

Sverige har som medlem i Europeiska säkerhetskonferensen (ESK) undertecknat Wiendokumentet från 1992. För närvarande har 52 europeiska stater undertecknat detta dokument. Syftet är att årligen utbyta militär information och därigenom skapa förtroende och säkerhet staterna emellan. Detta kan t ex ske genom inspektioner och utvärderingar.

Ungefär tre veckor före avresan fick de reseinblandade besked om att det skulle genomföras en inspektionsresa till Polen. Orsaken till att det blev just Polen var framförallt att man där planerat att vid aktuell tidpunkt genomföra en större arméövning. Resetolkarna fick genom Tolkskolans försorg hjälp med en del arméglosor och fackuttryck. En vecka före avresan gavs möjlighet att vid Högkvarteret i Stockholm lära känna deltagarna i inspektionsgruppen och erhålla nödvändiga fakta om Polen och den arméövning vi avsågs studera.

Polen fick förvarning om vår in-



Stabsövning under Tatry-94. Stabschefen (längst t v) redovisar läget i stort. Därefter ses överste Winberg, överste Ancarcrona och major Björn Jonsson.



Polsk attackhelikopter av typ Mi-24D Hind avfyrrar en attackrobot av typ "Swatter" (=9M17P).

spektion först fem dagar före vår ankomst. Svar/bekräftelse skall inges inom 24 timmar! Sådana är reglerna.

Genomförande

Start skedde från Arlanda och landning gjordes på Warszawas flygplats. Vi blev väl mottagna av de polska värnarna. De syntes något förvånade över

Andra dagen besöktes en luftlandssättningsbataljon på övningsområdet. Överste Ankarcrona intervjuade en mycket nervös polsk soldat. Detta uppmärksammades av bataljonchefen. Han gick fram till soldaten och klappade honom på kinden och sade, att han inte behövde oroa sig. En fin gest som visade att trots hård disciplin fanns det utrymme för personliga kontakter mellan befäl och värnpliktiga.

Sista dagen för inspektionen var den

dessa genomgångar besöktes ett bandhaubitskompani på övningsfältet. Soldaterna var i slutet av sin 18 månader långa grundutbildning. De var mycket stolta över att få visa sin materiel.

Övningen var indelad i tre olika moment. – **Första** momentet var en reducerad mekaniserad bataljons motanfall med bl a stridsvagn T-55, med understöd av attackflyg Su-22 Fitter och attackhelikopter Mi-24 Hind. Övningen genomfördes med skarp ammunition.

Andra momentet var tagande av brohuvud. Också detta genomfördes med understöd av attackflyg och helikoptrar. Ett kompani gick över en tidigare uppsatt provisorisk bro och ett kompani vadade över floden.

Under intervjun med representanter i den värnpliktiga luftlandssättningsgruppen efter övningen blev överste Ankarcrona nästan avbruten av soldaterna i deras iver att höra hur vi svenskar hade uppfattat övningen. Själva var de

polisk försvarsövning

att vi kom i fältuniform och inte i daglig dräkt som de bar. Efter förhandlingar mellan den polska och svenska delegationen beslöts att vi skulle ha en helikopter, Mi-8 Hip till förfogande. Övningsområdet låg i sydöstra Polen, Nowa Deba. – Inspektionen skulle, enligt Wiendokumentet, genomföras på maximalt 48 timmar.

Kvällen tillbringades med stridsvagnskompaniet på skjutfältet, där de genomförde en skarpskjutning.

stora övningsdagen under "TATRY-94". Direkt på morgonen fick vi tillfälle att träffa två brigadchefer, chefen för 14. pansarbrigaden och chefen 21. bergsbrigaden. Pansarbrigadchefen berättade, att han hade 1400 värnpliktiga inne för grundutbildning. Av dessa var cirka 600 med på övningen. Utbildningen på bergsbrigaden (Edelweis) bedrivs främst uppe i Karpaterna. Övrig tid alterneras mellan strid i bebyggelse och ren infanteristrid. Efter

mycket nöjda och stolta över sin insats.

Tredje övningsmomentet blev en smått historisk övning, där tyska och polska fallskärmssoldater skulle hoppa sida vid sida, assisterade av danska marktrupper.

Några reflektioner

Utvecklingen i Polen går snabbt framåt. Ännu är det inte många polacker som behärskar engelska eller tyska (tidigare hade de ryska som andraspråk). Men det pågår språkstudier i engelska på många håll.

Polen är mycket aktivt när det gäller att markera sin nya roll i Europa. Landet är medlem i PFP (Partnership for peace), associerad medlem i WEU (västeuropeiska alliansen, EU:s militära del) och man har 1994 lämnat in ansökan om medlemskap i EU. Under besöket var polackerna mycket öppna och villiga att berätta om sin situation i försvarsmakten. ■



Övergång av vattendrag med understöd av stridshelikopter, Mi-8 Hip. Vadning med stridsvagnar + andra stridsfordon visades. I bakgrunden ses några attackhelikoptrar, Mi 24 Hind.

Flygvapenfolk i armé



Foto: John Wiman

Flygvapenfolk i armén och FN-tjänst. Kan det vara något? Definitivt! Det är inga problem att arbeta tillsammans med arméfolk, tvärtom! Krig är dock alltid krig.

Det hävdar fyra flygvapenofficerare som tjänstgjort under sex månader i Bosnien i den svensk/danska FN-bataljonen Nordbat 2 BA 03.

Av stabssedaktör John Wiman

Vittena är major **Mats Bergström** (Norrbottens Flygflottilj, F 21) kapten **Kennerth Gyllström** (F 5 Ljungbyhed), kapten **Mikael Lindberg** (Jämtlands Flygflottilj, F 4) och löjtnant **Johan Broman** (Hälsinge Flygflottilj, F 15).

Mats är reservofficer och arbetar civilt inom Teliakoncernen. I Nordbat 2 var han sambandschef i bataljonsstaben. – Kennerth är kassachef hemma, var paymastor i Bosnien. – Mikael är ställföreträdande radarkompanichef i Sverige och här i "Rest-Jugoslavien" var han ställföreträdande chef för informationsavdelningen (underrättelseverksamhet). – Johan var radiogrupperchef under FN-tjänstgöringen och annars chef för sambandsdetaljen hemma i Söderhamn.

Alla fyra var stationerade vid Nordbat 2:s HQ Camp Oden några kilometer söder om Tuzla med start i början av oktober 1994. De är 100 procent överens:

– FN-jobbet tillsammans med armépersonalen innebar *utveckling*.

Humanitär insats

Nordbat 2:s huvuduppgift var av humanitär art – att hjälpa flyktingar och civilbefolkning i Tuzla-regionen. Och personalen hade fullt upp att göra, eftersom här fanns runt 250.000 flyktingar. Alla bataljonens sju kompanier (fyra pansarskyttekompanier,

Matutdelning vid flyktingläger. Barnen fick även "mjukisar" att leka med.

Foto: Slig Holt

er, stab/ing-kompanier, trosskompanier och ett danskt stridsvagnskompani) hade fullt upp att göra.

Det handlade mycket om "social patrols", där bataljonen hjälper civilbefolkningen och flyktingarna med vatten, elström, ved, mat, frukt och sjukvårdsinsatser.

– Ett exempel, berättar Mats, var när vi försörjde PTT (Teliass motsvarighet i Tuzla) med ett elverk så att telefonförbindelserna fungerade.

Ett annat exempel var när bataljonen samlade ihop pengar som användes till inköp av ved. Genom insatsen försörjdes en skola i närheten av campen med ved, till uppvärmning, som räckte hela vintern.

Och det fanns många, många liknande insatser.

– I den här delen av krigszonen löste vi våra uppgifter på ett mycket bra sätt. Alla ville verkligen arbeta med det



- & FN-tjänst

här och möjligen var livet i vårt område, om än mycket sakta, på väg mot en något så när normal vardag igen.

Lugnare än väntat

Mats, Kennerth, Mikael och Johan tyckte att det militära läget i "deras" krigsdrabbade område var lugnare än vad de hade väntat sig.

– Samtidigt var kontrasterna stora. På campen var det mycket lugnt, men bara några kilometer bort rasade kriget. Man skall ha klart för sig, att det varje dygn damp ner tolv ton farligt skrot i vårt ansvarsområde, berättade de fyra officerarna.

Mats har varit ute på flera andra missioner, bland annat i Mellanöstern:

– Jämför man med Beirut så var det betydligt lugnare i Tuzla. Men det var lika dött och skadat där som i många andra områden, till exempel nere i Mostar.

På flera håll i närområdet såg man också tomma, fullständigt sönderskjutna byar.

Alla fyra blev också förvånade över sin egen reaktion – eller snarare den uteblivna reaktionen – den som de, precis som alla, hade förväntat sig skulle drabba dem med fasa:

– Det var en konstig upplevelse att se skadorna, omtalade Mikael. Det var som att se en film. Man stod där och såg allt, man reagerade inte på något

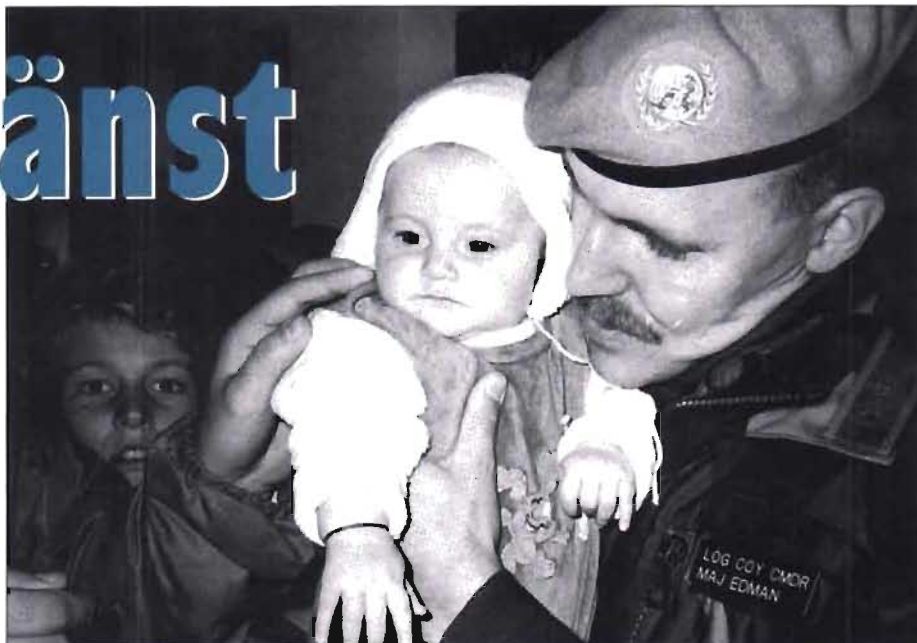


Foto: Stig Holt

Major Jonas Edman (chef för pansartrosskompaniet) tar väl hand om en liten tulta, född under kriget.

annorlunda sätt. Ungefär: Vad som sker, det sker ... Man "accepterar".

Lite frustrerande

Rent militärt är alla en aning frustrerade.

– Det kändes svårt att inte få jobba med uppgifter som handlade om rena fredsinsatser – peacemaking eller peacekeeping. Det var ju det alla helst ville syssla med. Skapa fred, bevara fred.

– Däremot tror jag, konstaterade Kennerth och fick medhåll av de andra, att vår närvaro i Tuzla förhindrade övergrepp mot civilbefolkningen. Kanske hindrade vi också den rena terrorbeskjutningen.

– Det här kriget är så oerhört svårt att förstå, tyckte Johan. Det är inte folkets krig.

– Och det har förstört ett mycket vackert land.

– Befolkningen verkade ha sina grundläggande behov tillfredsställda och försökte leva som vanligt. De "sköt" förmodligen undan tankarna på kriget. Kanske var det också ett sätt att behålla den personliga värdigheten, trodde Mikael.

Mats, Mikael, Kennerth och Johan fick lång erfarenhet av Bosnien, kriget, befolkningen och Sveriges/Försvarsmaktens egen verksamhet där. Detta faktum tar oss tillbaka till början av samtalet:

– Vårt råd till alla kolleger inom flygvapnet är, kort och gott:

– Tag chansen och sök FN-tjänst. Ta chansen att få uppleva den utveckling som det innebär att arbeta tillsammans med kolleger från andra vapenslag. Och än mer att hjälpa medmänniskor som drabbats av krigets fasor. ■

Tyskt utvärderingsbesök

I december 1994 genomfördes för första gången en utvärdering av svenska flygstridskrafter. Detta skedde inom ramen för det så kallade Wien-dokumentet, ett dokument där staterna i Europa har förbundit sig att i förtroendeskapande anda bland annat orientera varandra om sina militära stående styrkor. I Sverige är det endast flygstridskrafterna som räknas som stående styrkor. Därför måste flygvapnet vara berett på att ta emot utvärderingsbesök.

Utvärderingsgruppen bestod

av två tyska officerare, överste **Jürgen von Block** och Fregattenkapitän **Hanns Joachim Freund**. Överste von Block är arméofficer med en mångårig erfarenhet av denna typ av utvärdering. Fregattenkapitän Freund kommer från den tyska marinen, där han som pilot bland annat flugit Atlantic i många ubåtsspaningsuppdrag över södra Östersjön.

Hur avlöpte utvärderingen? Jo, det antal flygplan – både JA 37, SK 60 och helikoptrar – som skulle finnas på F 4 fanns



Överste von Block (i grön basker) låter sig informeras. Th om C F4, överste Tord Karlsson, ses Fregattenkapitän Freund.

här. Enligt den tyska rapporten genomfördes besöket i en positiv anda och uppfyllde väl alla

de krav som ställs i Wien-dokumentet. ■

Sune Johnsson

NU prova med

Av major Hans Janssyd, Försvarets Materielverk

Som FlygvapenNytt tidigare bekantgjort skall skol- och lätta attackflygplanet SK 60 utrustas med nya motorer. Kontrakten för modifieringen undertecknades redan den 4 november 1993. Mycket arbete har nedlagts under det dryga år som förflutit sedan dess.



Foto: Torbjörn Caspersson

Motortrapp av RM 15 monteras för att kontrollera motorinfästningen.

Motortillverkaren Williams International har avslutat samtliga prov för kvalificeringen av vald motorvariant: FJ44-1C, som i flygvapnet kallas RM15. Kvalificeringen omfattar också den elektroniska bränsle-regleringen (EFCU) av motorn, som FMV hade som option i kontraktet och som senare införlivades i beställningen. Regleringen ger många fördelar från såväl prestanda-, underhålls- som förarhanteringssynpunkt.

För att verifiera de angivna underhållsintervallerna har motorn också med mycket gott resultat, genomgått ett accelererat driftprov som motsvarar tio års användning i tjänst. Det är viktigt att veta att fastän motorn även sitter i Cessna Citation Jet, är den från början konstruerad enligt senaste kriterier för militär användning.

De två första motorerna – avsedda för det första modifierade flygplanet, typnummer 60.072 – har levererats till SAAB MA i Linköping.

Mindre buller

Konstruktionsarbetet och modifieringen av flygplan 072 pågår som bäst. Ombyggnaden av flygplansskrovet –



Den nya SK 60-motorn har döpts till RM 15 och är amerikansk; Williams FJ44.

IS SK 60

nya motorer

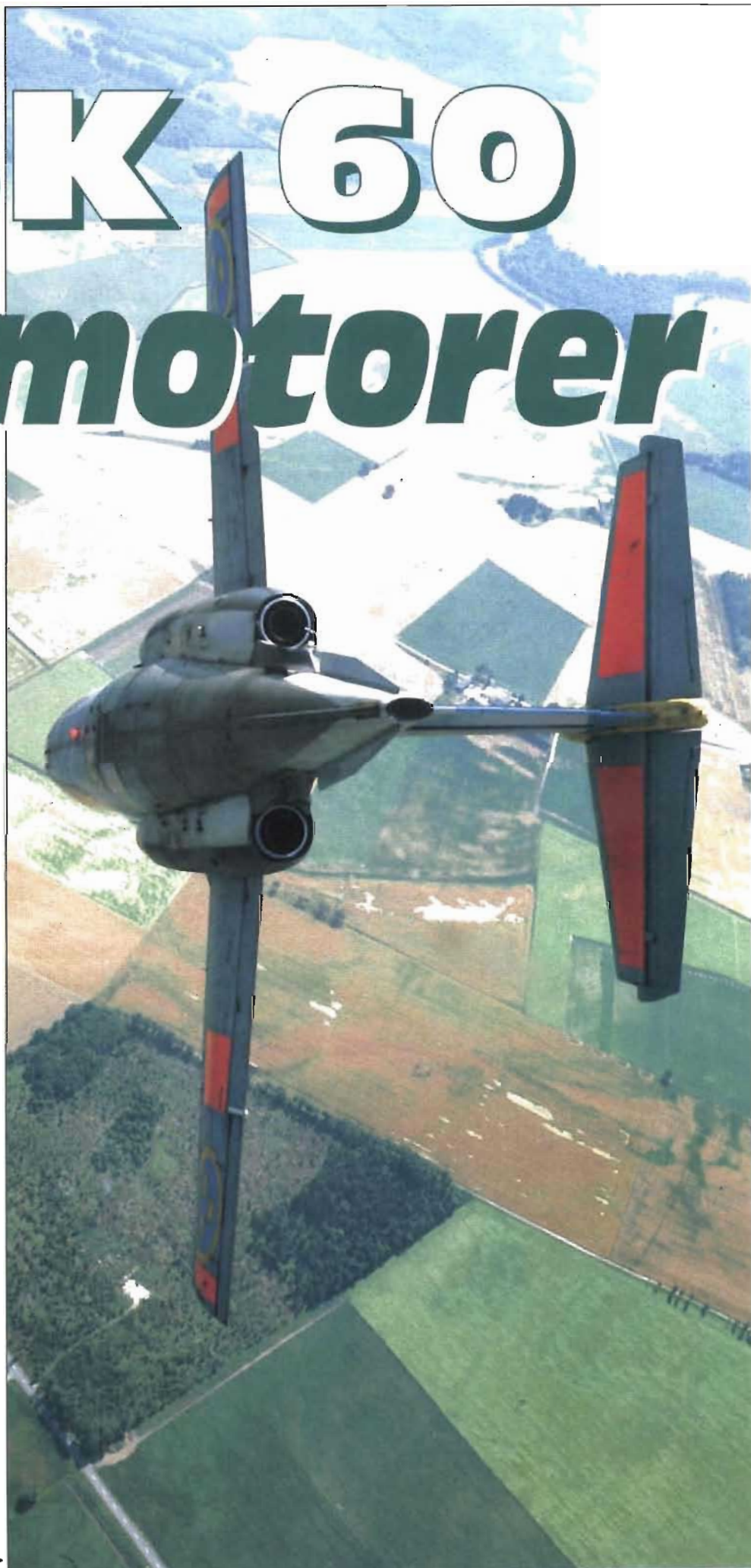
dvs de nya luftkanalerna, motorfästen, luft-, bränsle- och hydraulsystem samt manöverreglage – är färdig och monteringsarbetet kommer snart att vara avslutat. Flygproven är planerade att starta i mitten av maj.

En modifiering av denna dignitet kräver naturligtvis en grundlig verifiering – dels från kontraktssynpunkt för att se att den levererade varan innehåller de utlovade egenskaperna, dels naturligtvis från luftvärdighetsynpunkt för att se att flygplanet egenskaper inte har förändrats på ett felaktigt/farligt sätt. Denna verifiering kommer att genomföras av SAAB MA och FMV:Prov. Även flygvapnet kommer att bli engagerat.

Vad kommer modifieringen att medföra för "nya" SK 60? De huvudsakliga anledningarna till motorbytet är att minska drift- och underhållskostnaden samt att säkerställa driften förbi år 2010, dvs gångtid förlänga nyttjandet av flygplanet (i stället för att köpa en ny flygplanstyp för högre kostnader). Besparingarna kommer vi att klara med marginal. Dessutom får vi "som bonus" markanta förbättringar av prestanda. I första hand gäller det start, stigning samt enmotorflygning. Motorn klarar de strängaste miljökrav med avseende på avgasemissioner och buller/ljudnivå.

Några jämförande data:

	Nya RM15	Gamla RM9B
Bypassförhållande	3,28:1	2,15:1
Vikt	210 kg	300 kg
Kompressorförhållande	12,8:1	7,05:1
Max dragkraft, statiskt	1900 lbs (860 kp)	1640 lbs (742 kp)
Max varvtal	37000 r/m	33000 r/m



SK 60 får nya motorer. – Foto: Owe Fredin



Instrumentpanelen (-brädan) nedmonteras för att anpassas till de nya motorinstrumenten. Parallellt med motor-modifieringen genomförs en avionik modifiering, som nästan ger en ny instrumentering jämfört med hittillsvarande SK 60. Vad gäller HSI blir det ett nytt LCD-(Liquid Crystal Display) instrument. Samma prestanda som i dag men med 90-talsteknik.

RM15:s lägre bränsleförbrukning ger vid tankning för samma passtid, tillsammans med motorns lägre vikt, nära 500 kg lägre startvikt. Detta förhållande plus motorns högre dragkraft förbättrar SK 60:s prestanda markant.

Från förarsynpunkt kommer skillnaden att märkas redan vid motorstart. Startförlöppet är bara 15-20 sek till motortomgång. Motorns acceleration är betydligt bättre än tidigare.

F 5 smart lösning

För att utnyttja motorns långa drifttider fram till åtgärd kommer alla motorer att förses med s k cykelräknare i den elektroniska motorregleringen. I denna registreras "SK 60:s normalcykler" som kommer att förbrukas i en takt som beror av motorns utnyttjande: i första hand med avseende på varvtalsändringar under passet. Utöver detta registreras eventuella överskridanden av varvtal och temperatur samt tid för dessa.

Med ett flygtidsuttag motsvarande dagens kommer man att utföra kontroll av motorns heta delar, HSI (Hot Section Inspection), på B-nivå efter 1550 cykler. Det motsvarar cirka tio års flygning. Efter ytterligare 1550 cykler gör man en HSI + CSI (Compressor Section Inspection), vilket motsvarar en stor översyn.

Det första flygplanet modifieras vid SAAB MA för utprovning av modifieringen. När detta genomförts modifierar SAAB MA ytterligare nio kompletta flygplan. Därefter delas arbetet mellan SAAB MA och flygvapnet. F 5 gör all demontering före modifieringen och all montering av motorer och apparater etc efter modifieringen samt genomför återinsättningen av flygplanet i tjänst. Ett nytt sätt att utnyttja skolförbandens tekniska kapacitet. Denna arbetsmässiga teknislösning höjer F 5:s kompetens, ger engagemang i arbetet och sänker samtidigt



Flygplansindivid "72" i nedplockat skick. Nymonterad görs luftdop i juni.

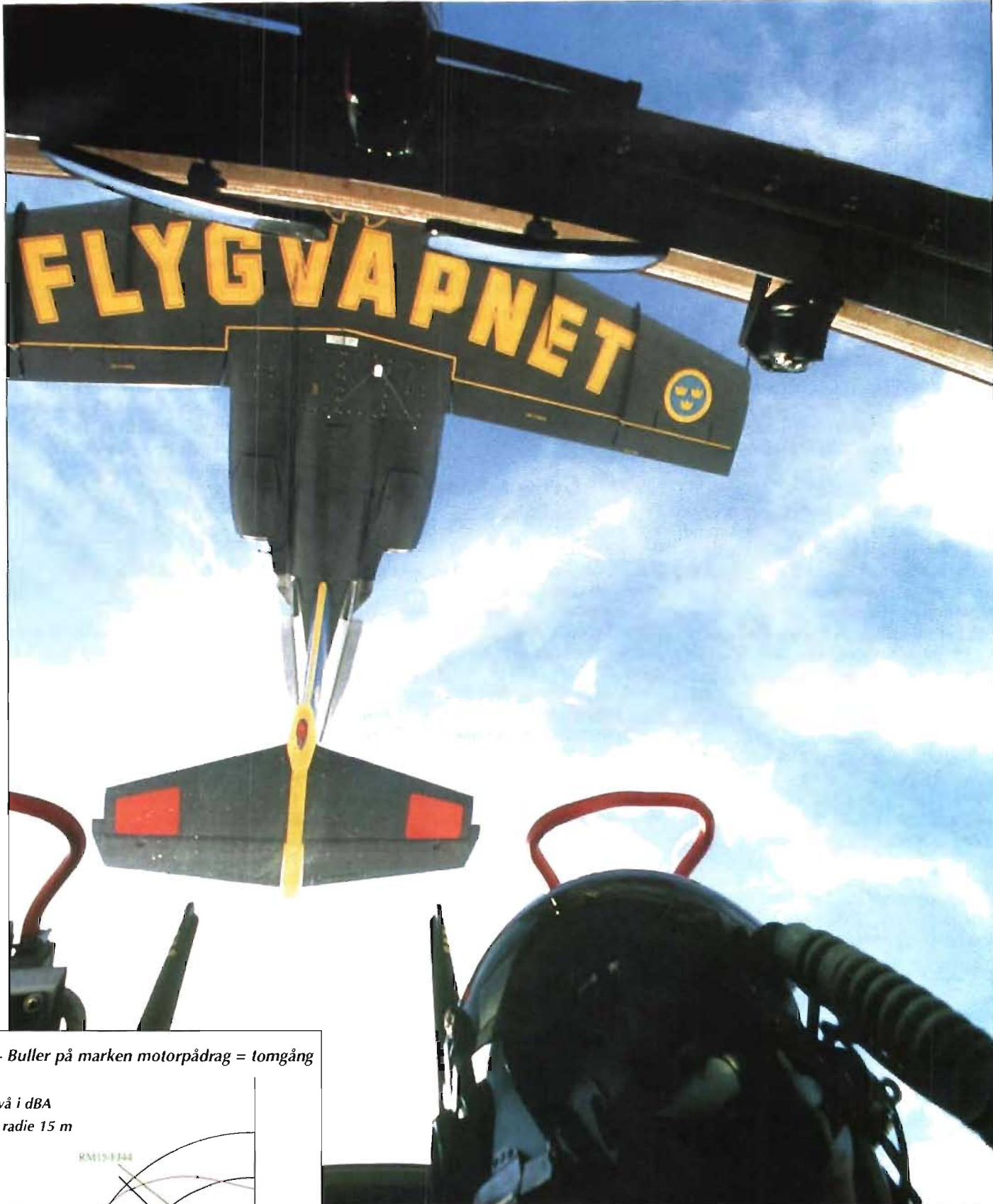
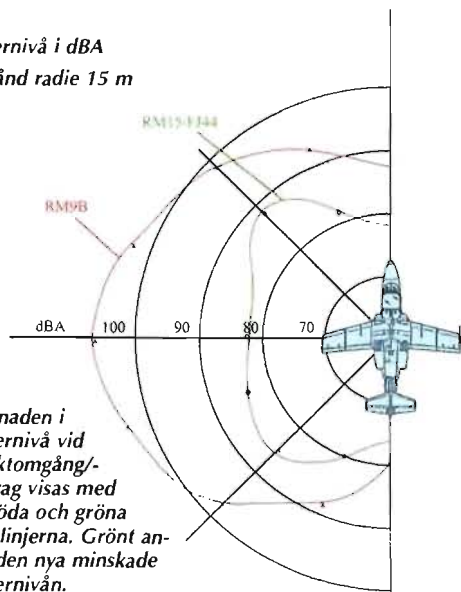


Foto: Rickard Nilsson

SK 60 – Buller på marken motorpådrag = tomgång

Bullernivå i dBA
Avstånd radie 15 m



Skillnaden i bullernivå vid marktomgång/pådrag visas med de röda och gröna kurvlinjerna. Grönt anger den nya minskade bullernivån.

flygvapnets totalkostnad för modifieringen.

Om tre år ...

Typarbetet pågår för fullt och första flygning är planerad till mitten av juni. Ytterligare nio flygplan skall vara levererade till flygvapnet efter 3:e kvartalet

1996. Modifieringen av resterande flygplan, totalt 115 (option finns på ytterligare max 22), skall vara avslutad 2:a kvartalet 1998.

FJ44-motorn är också den hetaste kandidaten till USA:s krigsmakts nya gemensamma skolflygplan JPATS, "Joint Primary Aircraft Training System" – ett projekt som SAAB MA med modifierad SK 60 tidigare var intressent i. ■

Flygskolan omorganiseras



Av överstelöjtnant Lars Olin

Det händer revolutionerande ting i Ljungbyhed. Flygskolan har fått ny organisation. Av tidigare fyra divisioner finns nu bara hälften kvar. En ensning mellan divisionerna har skett. Dessutom får flyglärarna inte vara äldre än 55 år.

F5 /Flygskolan har under flera år påtalat behovet av yngre flyglärare och behovet av återväxt inom divisionsledningarna – tre ställföreträdande divisionschefer har saknats. Flyglärarnas åldersspridning har också ingett viss oro, då risk finns att mycket av "arvet" försvinner inom en mycket snar framtid.

Dessutom har Flygskolan uppmärksammat problemen med att ensa utbildningen vid fyra divisioner. Även om det i många fall har varit små skilljaktigheter, måste grundläggande utbildning vara lika. Tillsammans kom divisionerna och Flygskolan till insikt att något måste göras innan det blev för sent.

Beslut om att högsta ålder på flygläraren skall vara 55 år togs i september 1994. Dessutom beslutades att samtliga läropublicationer m m skulle uppdateras. Båda besluten skulle vara genomförda till den 1 juli 1995.

Mot denna korta bakgrundsbeskrivning kan man utläsa en målsättning med omorganisationen:

- Säkerställ divisionsledning.
- Effektivt utnyttjande av lärarkåren.

► Bättre utbyte och ensning mellan flygdivisionerna.

Genomförande

Under september 1994 fick Flygskolans personal i uppgift att inkomma med förslag till organisation.

Flygskolans huvuduppgifter lades naturligtvis som grund. Organisationsarbetet kördes igång. Resultatet utvärderades sedan av Flygskolans chef, divisionschefer och chefen för utvecklingsavdelningen. Denna

grupps utvärdering visade sig följa personalens förslag. Organisationsförslaget redovisas på **bild 1**.

Den stora förändringen ligger i att **fyra divisioner blev två**. Lagg märke till att båda divisionerna skall kunna genomföra alla kurser/uppdrag som åläggs Flygskolan.

Efter fastställande av organisation vidtog planering av personal på division – fyra skulle ju bli två. I stora drag kan man säga, att personalen vid 1:a och 4:e divisionerna sammanfördes till

en ny 1:a division och personal vid 2:dra och 3:dje divisionerna sammanfördes till en ny 2:dra division.

Efter förhandlingar beslutades att den nya organisationen skulle träda i kraft den 9 januari 1995.

Igångsättning

Intåg i den nya organisationen skedde nämnda datum. Detta skedde med en gemensam samling där riktlinjer och direktiv med ensning och målsättning delgavs alla.

Pågående kursverksamhet genomfördes utanför Flygskolan, varför personalen i lugn och ro kunde genomföra flyttning och "teambuilding" med respektive division.

Den 12 januari var det dags att formellt ta farväl av gamla 3:dje och 4:de divisionerna samt inviga de nya 1:a och 2:dra divisionerna. Både 3:dje och 4:de divisionens märken och halsduk steg till väders fästa vid var sin väderballong. Allt var mycket högtidligt med avskedstal av dåvarande divisionscheferna: Major Brändström vid 3:dje och

Attachéer "flygutbildas"

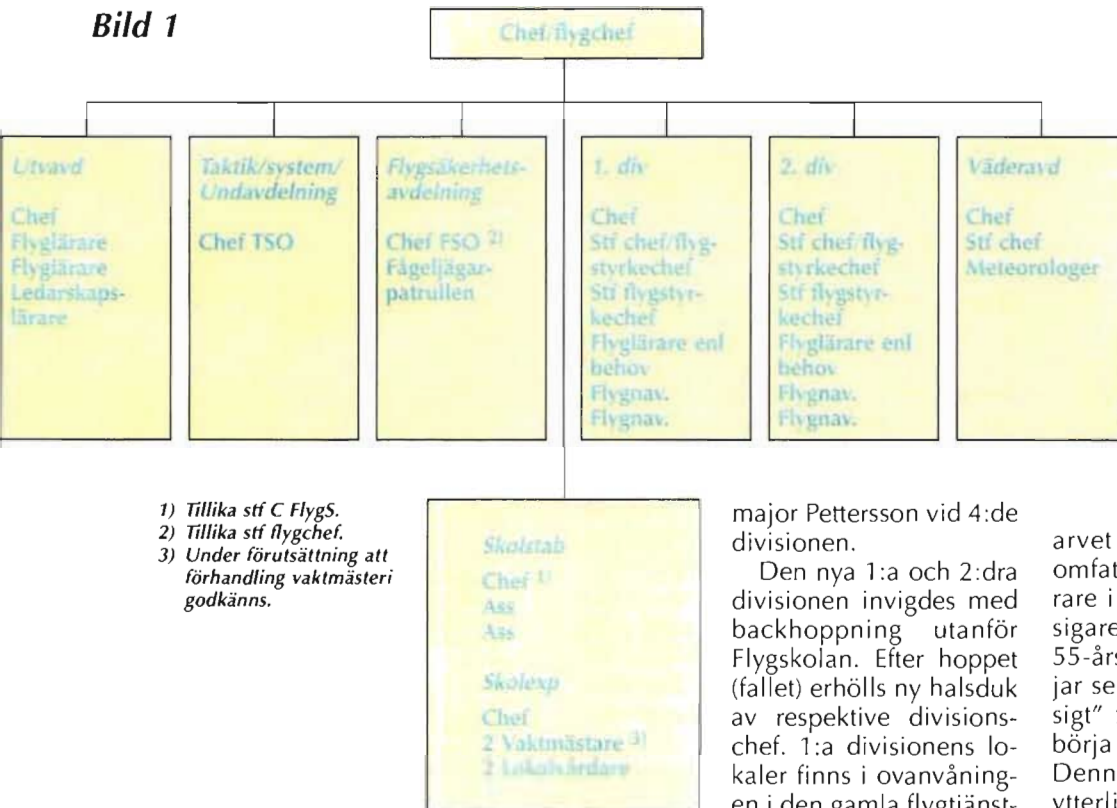
Flygvapnets unika grundflygutbildning – direkt med jettflygplan – har väckt stort intresse utomlands. Därför har våra utländska attachéer i Sverige, bl a som led i förtroendeskapande åtgärder m m, vid F 5 informerats om vår utbildningsgång inklusive givits var sitt flygplass i SK 60. Övre raden fr v: Captain R Porrit (US Navy), Colonel B F Foron (Frankrike), Colonel S Sonnenberg (USAF), Oberstleutenant L Scholtz (Tyskland), överstelöjtnant K Gröndahl (försvarsdepartementet), överstelöjtnant A Eisen (flygvapenledningen), fänrik A Dahlberg (F 5), fänrik I Sjölin (F 5) & fänrik F Mühler (F 5). – Nedre raden fr v: Lieutenantcolonel M Kvardakov (Ryssland), Lieutenant L Morton (USAF), Colonel F Buglioni (Italien), överstelöjtnant Lars Olin (F 5), Colonel A Bhavnani (Indien), Oberstleutenant M Lüdi (Schweiz), Wing Commander P Cullum (Storbritannien) & fänrik A Nelson (F 5).



Foto: Richard Nilsson

Två divisioner täcker

Bild 1



- 1) Tillika stf C FlygS.
- 2) Tillika stf flygchef.
- 3) Under förutsättning att förhandling vaktmästeri godkänns.

major Pettersson vid 4:de divisionen.

Den nya 1:a och 2:dra divisionen invigdes med backhoppning utanför Flygskolan. Efter hoppet (fallet) erhöles ny halsduk av respektive divisionschef. 1:a divisionens lokaler finns i ovanvåningen i den gamla flygtjänst-

byggnaden, medan 2:dra divisionens finns i den nyare byggnaden.

Framtid

Avslutningsvis vill jag fästa uppmärksamheten på att det finns ett stort behov av nya flyglärare till F 5. Totalt finns om två år endast tio flyglärare vid varje division. Sker inget tillskott är risken stor att arvet inte förs vidare i önskvärd omfattning. De yngsta som är flyglärare i dag skall övergå att flyga "spetsigare" flygplan och de äldre faller för 55-årsstrecket. Mitt råd till er som börjar se slutet på flygningen med "spetsigt" flygplan är: Sök Flygskolan och börja något nytt och stimulerande! Denna verksamhet håller er unga i ytterligare minst 10 år. ■

Tullinge tagen till nåder

I FlygvapenNytt 4/94 berättades om F 20 STRILS sista radarjaktledar(rrjal)kurs på Tullinge. Vad ingen visste vid genomförandet av den österrikiska kursen, var att det skulle bli ytterligare en sådan svensk kurs på Tullinge.

I somras flyttades STRILS till en ny byggnad inne på F 16:s flottiljornråde. Meningen var att det under sistlidna höst (1994) även skulle levereras en ny simulator (SIM/R) till skolan. Enligt tidigare planering skulle STRILS påbörja en rrjal-kurs i SIM/R i januari 1995. Dessvärre uppstod komplikationer och simulatorn blev försenad.

När beskedet om denna försening kom under sommaren insåg alla berörda att det inte var realistiskt att ställa in rrjal-utbildningen ännu ett år (kursen 93/94 var inställd pga utvecklingen av SIM/R). Två år utan tillförsel av nya radarjaktledare till landets stri-enheter skulle kunna ge oacceptabla verkningar.

Ett antal olika alternativ utreddes. Det konstaterades, att den enda genomförbara lösningen som återstod var att flyt-

ta tillbaka till STRILS gamla byggnad och simulator på Tullinge (f d F 18). Där fanns möjligheten att genomföra en äldre version av rrjal-kurs. Den typ av utbildning som normalt bedrivs startade vi med 1990.

Den största skillnaden mellan den nya och gamla varianten av utbildning är att eleverna i den nya typen får styrdatautbildning i ett väldigt tidigt skede. Detta medför att de kan genomföra sin praktik i ordinarie förbandsproduktion. Man spar på detta sätt i kostnaderna för särskilt målflyg under praktiken. Förutsättningen för att kunna genomföra en sådan kurs är dock att både en simulator och Rrgc/T (radargruppcentral) finns till förfogande.

I den situation vi befann oss fanns det bara en simulator. Vi blev alltså tvungna att återgå till den äldre rrjal-kursmodellen. Detta innebär att eleverna får ett längre talstridslednings-skede i simulator följt av ett praktiskt talstridslednings-skede på förband. Utan styrdatautbildning återkommer behovet av speciellt målflyg. Följden blir givetvis vissa konsekvenser

för flygenheterna, som måste ställa upp för rrjal-kursen. Dessvärre har det inte funnits några andra möjligheter om kursen skall kunna genomföras och rrjal-tillförseln säkerställas.

Efter talpraktiken genomförs ytterligare ett skede i simulatortorn med krig- och taktikutbildning. Därefter följer styrdataut-

bildning på respektive strilansläggningsstyp med efterföljande praktik.

Kurstiden är totalt cirka ett år beroende på elevens möjligheter till praktik. Vår förhoppning är att utexaminera de nya radarjaktledarna till årsskiftet. – Ett välkommet tillskott! ■

Anna-Mi Seidl

Skrivtävla och vinn!

Tag chansen – författa en uppsats och skicka den till Kungliga Krigsvetenskapsakademien. Tävlingskriften skall avse fritt valt ämne inom akademiens verksamhetsområde, som omfattar det militära försvaret, totalförsvarets övriga delar samt säkerhetspolitiken.

Tävlingskrift skall senast den **1 juni** 1995 vara inkommen till Akademien under adress: **Kungl Krigsvetenskapsakademien, Box 5435, 114 84 Stockholm.** På dess första sida anges ett motto. Skriften skall åtföljas av namnsedel (med författarens/nas namn och adress) i slutet kuvert, på vilken endast mottot får anges.

Tävlingskrift får vara utarbetad av en eller flera författare. Den bör inte utan vägande

skäl omfatta mer än 20 trycksidor. (Med andra ord cirka 50.000 tecken.) Den upptas inte till belöning, om författare/na i densamma röjer sin anonymitet. Författare av tävlingskrift som Akademien finner vara därav förtjänt belönas med pris som består av belöningsmedalj i silver – eller i undantagsfall – i guld. Med priset följer ett penningbelopp om lägst 10.000 kronor.

Tävlingskrift som inte belönas kan om Akademien finner lämpligt publiceras i Akademiens Tidskrift. Författarhonorar utgår i detta fall enligt Akademiens normer.

Belönad tävlingskrift införs (eventuellt i sammandragen form) i Akademiens Handlingar. Tävlingskrift, som varken belönas eller publiceras, återställs till författaren efter brytande av namnsedel. ■



En hyllning till general Axel Ljungdahl

naden av bl a vårt bas- och stridsledningssystem. Flygvapnet började få balans och därmed också en mer homogen och uthållig styrka.

● ● Men general Ljungdahl insåg klarare än de flesta att styrkan inte enbart byggs upp med materiella medel. Det fördras också en inre personlig kraft och hängivenhet, där arbete och arbetsmoral utgör en central del.

Jag – och säkerligen många med mig – minns tydligt general Ljungdahls avskedstal till flygvapnets officerare 1960. "Ett sätt att se på livet" hade han kallat sitt anförande, som senare fick skriftlig form genom att tryckas i ett litet häfte. Här utvecklar han sina tankar, som han länge närt, om arbetsmoral, lycka, tillfredsställelse och livsideal m m. Dessa tankar är alltså värda att läsas och begrundas. Ja, kanske på sitt sätt än mer tänkvärda nu än 1960, när vi har att inom försvaret kämpa under hårdare och svårare betingelser än på 60-talet. I sådana situationer kan det – för att citera general Ljungdahl – vara "en god hjälp, om man har vant sig att se på livet med en filosofisk blick."

General Ljungdahl konstaterar, att materiellt välstånd ingalunda är någon garanti för lycka. Att känna *lycka* är enligt Axel Ljungdahl i mycket synonymt med att känna *tillfredsställelse*. Och en anledning till att känna tillfredsställelse är att få uppleva *omgivningens aktning* för det man gör. Men också *självvaktingen* är en viktig ingrediens i tillfredsställelsen och därmed lyckan. Och självvakting är ett begrepp som general Ljungdahl starkt kopplar till strävan att alltid göra ett gott arbete. Axel Ljungdahl tar här begreppet *tjänstehängivenhet* i sin mun. Ett bra ord. I mångt och mycket blir general Ljungdahls ord en hyllning till *arbetet*, som en viktig ingrediens i begreppet lycka. Men han framhåller också betydelsen av att arbete och *privatliv* ges en god balans. Och genom en sådan balans får man, enligt Axel Ljungdahl, uppleva *harmoni* i sin tillvaro.

Mycket mera finns att läsa och lära av de skrifter, som general Ljungdahl producerade i samband med och efter sin pensionering. Här finns dock inte utrymme för en mera fullständig redovisning. Men ord som *medmänsklighet*, *respekt för andras åsikter*, *förmåga*



General Axel Ljungdahl:

"Om man är ute och söker efter ett sätt att se på livet, så vore det väl minst sagt underligt, om man helt skulle kunna komma förbi en fråga som har betydelse och som alljämt betyder så kolossal mycket för miljoner och åter miljoner av människor, som religionen. Jag har inte nämnt den frågan – den livssyn som jag har lagt fram är inte i och för sig religiös, men om vi tänker på innehållet, så täcker det, vad etiken beträffar, det väsentliga i vår kristna lära, även om jag har nått fram till den etiken med en annan motivering. Men religion är inte bara etik. För ett otal människor tillgodoser religionen – vilken religion det än är – ett inre behov, som inte kan definieras, och för sådana människor är religionen en hjälp, ett stöd och en tröst, som man inte skall underskatta. Det vore blindhet att förneka detta historiska faktum, och det är naivt att på något sätt sticka under stol med eller vara generad för, om man känner så själv.

att skilja på sak och person, får utgöra några exempel på värderingar som i högsta grad hör hemma även i dagens ledarskap. I detta hänseende är general Ljungdahl tidlös.

Låt mig avsluta denna hyllning till general Axel Ljungdahl med ytterligare ett citat:

"Vad arbetet och arbetsglädjen betyder för tillfredsställelsen i livet framgår bäst om vi tänker på en människa som inte gör sitt bästa i tjänsten, utan tvärtom försöker komma undan med att göra minsta möjliga. ... Tror Ni verkligen, att en sådan man blir tillfredsställd med sin tillvaro? Kan han behålla sin självvakting? Hur tror Ni att han känner sig, när han blir gammal och ser tillbaka på sitt liv – tror Ni verkligen att en sådan man kan säga, att han är tillfredsställd med livet, att det har skänkt honom en varaktig lycka? Nej – jag är grundövertygad om, att en sådan man har begått ett fullkomligt ödesdigert misstag – han blir en besviken och olycklig människa."

(Obs! När detta sades fanns ännu inga kvinnliga officerare.)

Den som hade förmånen att få arbete under general Ljungdahl och även lära känna mannen bakom generalfasaden förstår att han fick ett rikt liv. Han hade all anledning att känna både glädje, tillfredsställelse och stolthet över sina insatser, inte minst för det svenska flygvapnet. ■

Sven-Olof Olson
Chef för flygvapnet 1982-88

General Axel Ljungdahl avled i april i år i sitt 98:e levnadsår. General Ljungdahl var chef för flygvapnet 1954-1960 och efterträdde general Bengt Nordenskiöld. General Ljungdahls liv blev långt och innehållsrikt, inte minst sett i flygarperspektiv. När bröderna Wright i december 1903 genomförde den första flygningen i världen med motorflygplan var Axel Ljungdahl drygt 6 år gammal.

Sin egen flygutbildning fick han som arméofficer åren 1922-23. 1935 övergick generalstabsofficeren Ljungdahl till flygvapnet och fick i olika befattningar vara med om att leda flygvapnets uppbyggnad från ett nära nog nolläge till ett av världens mest välrenommerade flygvapen.

General Ljungdahl gick i pension 1960. I dagens organisation finns endast ett fåtal äldre bland FV-personalen som har personlig erfarenhet av general Ljungdahls ledarskap. Hans eget intresse för och omtanke om flygvapnet slutade emellertid inte i och med pensionen, även om han hade klokheten att vare sig formellt eller informellt lägga sig i efterträdarnas göranden och låtanden. Men han höll sig hela tiden à jour med utvecklingen och jag hade personligen tillfälle att in i hans sista levnadsår orientera om vad som i stort tilldrog sig. Han var alltid en intresserad lyssnare. Ibland inflikade han en fråga eller en kommentar som snabbt påminde mig om skärpan i hans ledarskap under cheftiden.

När Axel Ljungdahl lämnade den jordiska tillvaron hade över tusen provflygningar med JAS 39 Gripen ägt rum. Detta belyser i ett nötskal den tidsmässiga vidden på general Ljungdahls liv. Själv genomförde general Ljungdahl sin avskedsflygning som flygvapenchef 1960 i en J 28 Vampire!

Något förenklat kan hävdas att Bengt Nordenskiöld byggde upp vårt flygvapen kvantitativt främst vad avser antalet flygplan. Under Axel Ljungdahls tid som CFV började den nödvändiga moderniseringen och utbygg-

Vårt behov av andlig kraft och hjälp

Att Sverige genom frivilliga soldater ur Försvarmakten i FN:s regi aktivt engagerar sig för fredens sak i det nu treåriga inbördeskriget i det forna Jugoslavien är välkänt. Flera bataljoner har i omgångar mött krigsverkligheten.

För många blir vardagen aldrig densamma efter hemkomsten. Mentalt är krigets fasor och umbäranden något som är svårt att förtränga eller bearbeta. Inte sällan behöver även en stark soldat hjälp till inre stillhet eller någon att tala med.

Därför finns i den svenska organisationen i Bosnien också en bataljonspastor. Denne har bl a till uppgift att regelbundet inbjuda till natvardsgudstjänster. Ett samlingsmoment som upplevs naturligare när man känner att härifrån till evigheten kan gå snabbare i den nya miljön.

● ● Det andliga intresset spirar glädjande nog även på hemmafronten. Ett sätt att kanalisera sina religiösa behov kan ske genom besök i kyrkorum.

Ute på Berga Örlogsskolor (utanför Stockholm) har marinen invigt ett andligt centrum. Det skedde i januari och

Av John Charleville

den nya kyrksalen är inrymd i kanslihusets övervåning, i aulan. Här finns orgel, altare, predikstol och dopfont krönt av ett spetsigt innertak samt fönster som ser riktigt "kyrkliga" ut.

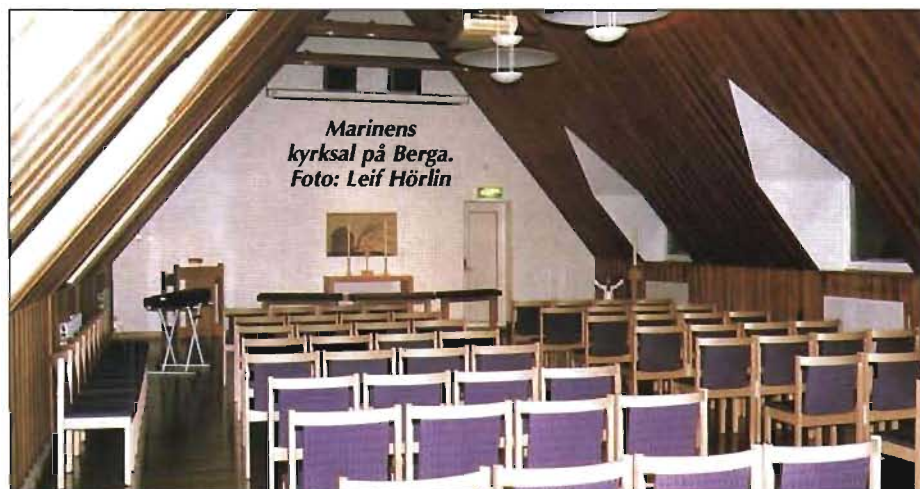
Framöver skall kyrksalen användas för gudstjänster, bröllop och dop samt på kvällstid samlingspunkt för de värnpliktiga.

● ● Fullt likalångt i tillblivelsen av ett andaktsrum har man vid Frösö-flottiljen F 4 inte kommit. De nuvarande planerna är något mer modesta. Men i hus-

komplexet Murklans bibliotek inreds i alla fall ett rum som speciellt tar sikte på andakt och andlig kontemplation.

Till sin hjälp i existensiella frågor har F 4 en ny flottiljpräst – en 32-årig kvinnlig komminister från Frösö församling – *Katarina Tingström*. Hennes flottiltjänst är dock bara 20-procentig – dvs Katarina är anträffbar i sitt tjänsterum i Murklan en dag i veckan.

– Jag är, betonar Katarina, flottiljpräst för såväl värnpliktiga som militärer i övrigt alla kategorier samt de civila. Alla kan söka mig, dessutom per telefon alla veckans dagar. ■



Okänd 66-årig förening:

Till stöd för oss sände

I Försvarmakten finns det många kristna, många som aktivt underhåller sin religiösa övertygelse. Försvarmakten har alltid sett statskyrkliga aktiviteter som en naturlig del i sin verksamhet. Det är välkänt. Mindre känt är kanske att det finns en liten men livaktig organisation för de kristna i försvaret. Sveriges Kristliga Officersförbund heter organisationen och dess förkortning är SKO.

Det är en ekumenisk förening med cirka 160 medlemmar. Den startades 1929. Föreningens mål är att inom försvaret och bland medlemmarna verka för kristen gemenskap och personlig kristen tro. Dessutom vill SKO verka för kristen etik. Föreningen riktar sig främst till aktiva, reservare, hemvärns- och värnpliktsofficerare. Givetvis är även andra som tjänstgör i det militära försvaret eller tillhör de frivilliga försvarsorganisationerna mycket välkomna.

Föreningen samlas en helg varje höst till ett årsmöte med bibelstudie-

um och trivsamt samvaro. Däremellan försöker SKO att ha regelbundna samlingar vid förbanden. För närvarande finns två lokala grupper – en i Eksjö, en i Boden. En grupp i Stockholm är (förhoppningsvis) under bildande.

SKO samarbetar framförallt med motsvarande organisationer i de andra nordiska länderna. KBS i Norge, PHTS i Finland och SKIFT i Danmark. Men även ett världsomspännande samar-

te finns i AMCF, Association of Military Christian Fellowship.

Det internationella samarbetet består bl a av konferenser där kristna officerare samtalar och ber tillsammans. Föreningen ger även ut en tidning, *Praktisk kristendom*.

Det är SKO:s förhoppning att Du finner den kristna organisationen både intressant och behövlig. Förhoppningen är att en hel del icke kristna befäl och en del av försvarets organisationer blir intresserade och vill veta mer. Föreningen är, trots sin höga ålder, ganska okänd i bland officerare. Många har säkert aldrig hört talas om föreningen. Dessutom bör även icke aktivt kristna tycka att det är intressant att veta att föreningen finns.

Om Du önskar mer information eller har frågor, kontakta gärna:

Ordförande:
Kontaktman
" "
"

Överstelöjtnant Åke Sundstedt
Stockholm: Fänrik Ulf Edberg
Boden: Kapten Ingemar Tapper
Eksjö: Kapten Johan Sjökvist

011-10 44 05/arb: 011-15 76 82
08-641 22 17/arb: 08-502 630 00 (vx)
0921-117 26
0381-139 77/arb: 0381-180 00 (vx)



Foto: Pia Ericson

En världsmästare berättar:

VI SKA GRÄVA

Av Ellinor Rollman

Han ser ut som den traditionella bilden av en jakt-pilot. Lång och med en målinriktad och lite barsk uppsyn. De spensliga stegen kunde lika gärna tillhöra en toppidrottsman. Flygofficeren Lennart "Lelle" Pettersson är både och.

Likheten i de båda rollerna förenar sig säkert i kravet på disciplin, trim och målinriktning. Samma betydelse för jaktpiloten som för idrottsmannen. Lika mycket att vinna. Lika mycket att förlora. Att bli tvåa kan t ex bli ödesdigert. I varje fall i luften.

ett fantastiskt flygväder, säger Lelle med ett stort leende och pekar mot himlen, när han kommer emot mig över plattan på Upplands flygflottilj, F 16.

Han är nog inte så barsk, hinner jag reflektera innan jag får fullt sjå att hänga med i hans höga marschtempo.

I ordersalen på 3:dje divisionen för-

söker vi överrösta rapporterna från vädercentralen som just då kablas ut över internteven.

– I divisionsmiljö trivs jag allra bäst, säger Lennart Pettersson, överstelöjtnant till graden.

– Här finns alla möjligheter att utveckla taktik och visa resultat.

Han ser verkligen ut att trivas och jag undrar om yrkesvalet var ett kall.

Men då skrattar han hjärtligt och svarar:

– Neej, absolut inte. Jag vet egentligen inte hur det kom sig när jag för 27 år sedan sökte till flygskolan i Ljungbyhed för att försöka bli fältflygare.

Prya och spy

Under skoltiden pryade Lelle vid F 16 – mer av en slump än av fritt val. Pappan till en av hans kamrater arbetade vid flottiljen och han ordnade en pryoplats åt Lelle

– Några flygardrömmar tändes inte, tvärtom, säger Lelle Pettersson, numera huvudhandläggare för flygsystem vid FTC (flygvapnets taktiska centrum) i Linköping. Han berättar med stora, yviga gester om "belöningsflygningen" som förärdades honom i all välmening i slutet av pryoperioden. En flygtur med den gamla propellertrötjänä-

ren SK 16. Det uppskattar väl vem som helst?

– Nej, det var alls ingen njutning, säger han och ansiktsuttrycket förbyts i en grimas av avsmak.

– Jag spydde ner hela kärran ..., berättar han, jaktviggenpiloten. Men så slätar han ut anletsdragen, ler och minns.

– Söndagen den 28 januari 1968 klev jag på tåget i Knivsta. Med militärbiljetter, en halvtom portmonnä och några entaka personliga persedlar begav jag mig till Ljungbyhed för att prova som fältflygare.

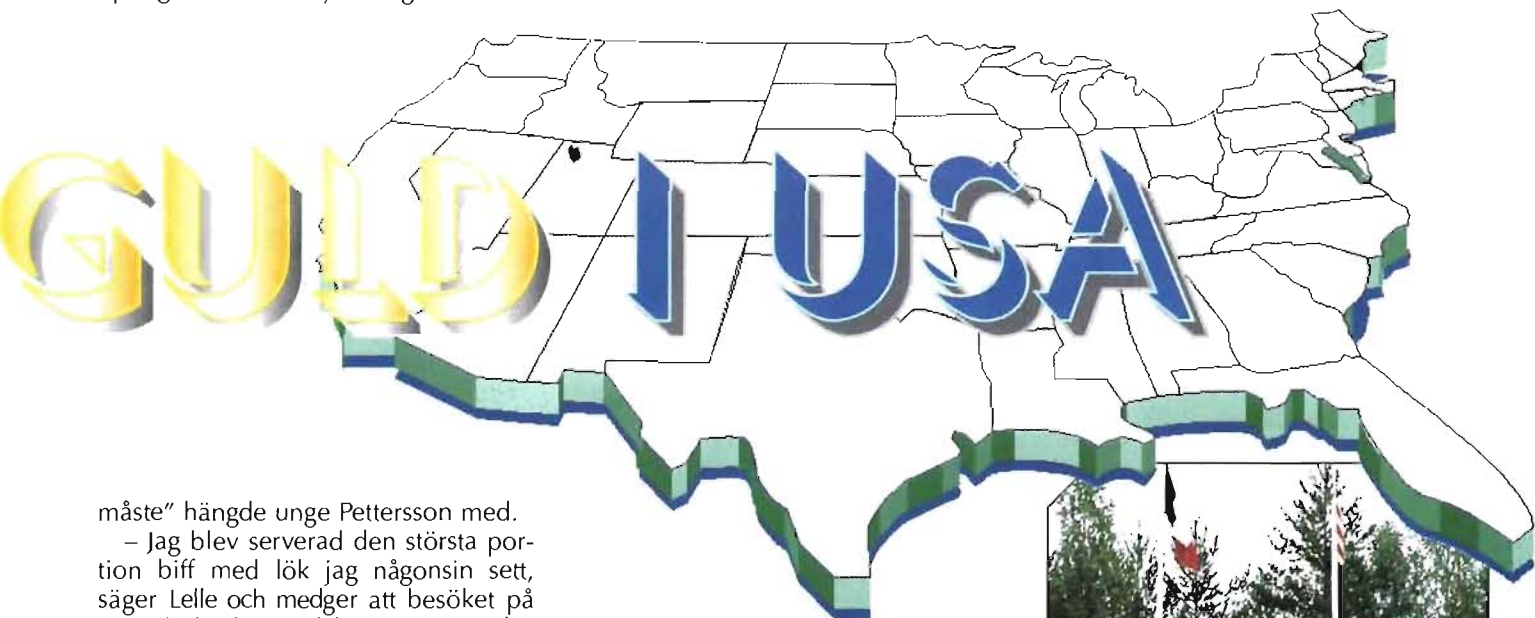
Den då 16-årige Lelle visste knappt var Ljungbyhed låg och blev lättad när han mötte Boberg, en kille i hans egen ålder. Boberg hade samma mål, fältflygarskolan i Ljungbyhed. Han hade varit där förut men blivit hemskickad för att "mogna".

– Under resan gav han mig detaljerad information om vad som väntade.

När denne Boberg myndigt förklarade, att ett besök på värdshuset Spången före inryckning var "ett



Jag blev serverad den största portion biff med lök jag någonsin sett, berättar Lennart Pettersson för FlygvapenNyttis Ellinor med väl tilltagen gest ...



måste" hängde unge Pettersson med.

– Jag blev serverad den största portion biff med lök jag någonsin sett, säger Lelle och medger att besöket på Ljungbyheds värdshus upprepades många gånger under de följande två åren. Och vem minns förresten inte i det sammanhanget den skånskfrodige skådespelaren Edvard Perssons sångrefräng om "Jo Kalle. Vilken Kalle? Jo Kalle, Kalle, Kalle, Kalle på Spången".

Nya hemmet

Trots att Lelle inte kan förklara varför han sökte sig till flygvapnet kom det att bli hans verkliga hem. Det var i flygvapnet han fostrades, mognade och fick en yrkesidentitet. Hemma i Knivsta var fosterpappan inte glad åt Lelles val. Han tyckte att det var onödigt att utbilda sig och ansåg att Lelle

borde arbeta och "göra rätt för sig".

– Jag har mycket att tacka flygvapnet för, säger Lelle och berättar med en synbar rysning, att hade han inte antagits till pilotutbildningen, så hade han kanske fastnat i kompisgänget som "söp på lördagen och skröt på söndagen".

Lennart Petterssons ambitioner var högre. Det hade bl a redan visat sig i idrottssammanhang. Han var duktig i de flesta idrottsgrenar. Men hans gymnastiklärare uppmuntrade honom att satsa på modern femkamp. Resultatet blev så småningom tre SM-medaljer och ett OS-brons. I flygvapnet fortsatte han parallellt med militär flygfemkamp. Lelle lyckades knipa tio individuella VM-guld och åtta lag-VM-guld. Dessutom fick han 1985 den åtråvär-



Viljan att vinna – såväl yttre som inre kamper.



Foto: Kurt Pettersson

"Omedveten varseblivning" är Lelles recept för prestationsförbättring.

da utmärkelsen "Världens bästa, militära idrottsman alla kategorier".

Alla dessa träningar och tävlingar klarade han av vid sidan av yrket och karriären inom flygvapnet – jag undrar hur han överhuvudtaget hann med ett familjeliv.

– Jag klev upp tidigt på morgnarna och startade det första träningspasset innan någon annan vaknat. Sedan klämde jag in ytterligare två pass om dagen mellan arbete och familj och mellan familj och sömn, säger han och erkänner, att även han i dag har svårt att förstå hur det gick till, hur han orkade.

Lennart Petterssons inställning till livet är, och måste väl vara, att prestera goda resultat och ideligen sikta mot nya mål och utmaningar. Drivkraften ligger i framgången och som han själv uttrycker det:

– Den som vill vinna, han vinner!

Hur enkelt som helst, visst!? Så tänker jag. Kanske ekar föräldrarösterna ännu någonstans därinne hos Lelle: "Man ska arbeta och göra rätt för sig".

Sveriges yngste pilot

På hösten 1970 kom Lennart Pettersson som 19-åring till F 16:s typinflygningskola och var därmed Sveriges yngste flygare. Han stationerades vid F 1, Västerås. Under tolv år flög han Draken men förflyttades 1982 till F 13, Norrköping för att flyga in sig på Jaktviggen. Lelle tillhörde den första gruppen på det nya systemet och han berättar med värme om känslan att flyga Jaktviggen-systemet.

– Jaktviggen är ett mycket avancerat flygsystem, klart överlägset människan. Det är en utmaning att bemästra "37:an", säger han och visar prov på sin drift att utmana och utmanas.

Under perioden som jaktviggenpilot vid F 13 hinner tiden ikapp Lelles ålder och idrottskarriär. Till OS 1984 blir han inte uttagen och han bestämmer sig för att sluta som aktiv modern femkampare.

– Jag var ju 33 år och i princip för gammal för att kunna ladda om och lyckas i elitsammanhang.

Men han beskriver beslutet som en besvikelse och en stor tomhet. En tomhet som han måste fylla med något nytt och utmanande.

Befordran till divisionschef vid "Martin Blå", 2:dra divisionen/F 13, kommer som på beställning. Uppgiften som divisionschef säger han är en av de allra bästa och mest givande inom flygvapnet.

Han får utrymme för egna framgångsstrategier och sätter genast igång att utveckla sin personal. Taktikövningarna gör han mer verklighetsnära genom att t ex fingera IR-facklor. Lelle vill ge övningarna ett större sammanhang, därför involveras även bas- och stridsledningssidorna. Lennart Pettersson når framgång med sitt nytänkande samt de kreativa och verklighetsnära taktikövningarna.

Han säger att arbetet som divisionschef är det bästa han haft. Han tycker om att arbeta med människor och relationer och att matcha fram människor till resultat. Lelle menar, att vinst handlar om rätt inställning och att inte ha respekt – rädsla – för motståndaren.

– Bara den som ser sig själv som en vinnare kan vinna, säger han. Och Lelle vet vad vinna betyder för en människa. Att verkligen vinna ...

I dödens väntrum

1990 höll Lennart på att förlora allt genom sjukdom. Då fanns bara en enda tanke: Att vinna livet tillbaka.

– Jag hade börjat på Högre kursen vid MHS (Militärhögskolan) när rösten plötsligt skar sig och försvann under en lektion. Strax därefter satt jag med diagnosen i handen - stämbandscancer. Jag minns att den kvinnliga läkaren pratade och berättade, men jag hörde ingenting. Bara min egen röst som sa: Tala om när jag ska dö?

Den uppsluppna och glada stämningen är som bortblåst ur rummet där vi sitter på 3:dje divisionen, fem år efter chockbeskedet. Jag ser att det kostar på att minnas. Men jag ser också styrkan och viljan att berätta. Att gå vidare – framåt.

Han säger att det svåraste trots allt inte var att besejra sjukdomen, utan att få *människors förståelse* för att han ville prata om sitt kaos.

– Folk omkring mig teg och blev avvaktande. De visste inte hur de skulle bemöta mig och sjukdomen. Det var väldigt svårt, säger han.



Foto: Kurt Pettersson

Jaktviggen är klart överlägsen människan, påstår Lelle, som också med tyngd framhåller att tjänsten som divisionschef nog är den mest givande i flygvapnet.

Han berättar om operationerna som inte gav resultat och om strålbehandlingen som till slut blev vändpunkten i sjukdomsförloppet.

– Jag hade fullt sjå att hinna mellan hemmet i Norrköping, lektionerna på MHS i Stockholm och strålningarna i Linköping varje dag. Men kraften räckte. Jag ville vinna, säger Lennart Pettersson.

● ● 1991 vinner han livet tillbaka. Samtidigt tar han examen vid MHS och får nya arbetsuppgifter, denna gång vid dåvarande flygstaben. Han får ansvar för utvecklingen av ett varnings- och motmedelssystem för jaktviggen i projekt TK (Telekrig). Det handlar om en störkapsel, något han tidigare som divisionschef hade efterlyst. Resultatet blev U95, utvecklad speciellt för JA 37-systemet med förutsättningar att fungera även i Gripen-systemet.

Landslagstränare

Lennart Petterssons vardag fylls av tekniskt utvecklingsarbete. När han 1992 får erbjudandet att bli förbundskapten för det svenska landslaget i modern femkamp, är det inte svårt att förstå att han känner sig lockad. Men först kontrollerar han ambitionsnivån bland idrottsmännen i landslaget.

– Jag ville vara säker på att de aktiva hade lika höga ambitioner som jag, säger han och berättar, att han var väldigt sugen på att arbeta med att

utveckla människor igen. Med en flygande start aktiverar han landslaget och iscensätter egna framgångsteorier. Elitgruppen, juniorerna och knattarna tränas tillsammans med tanken att alla har att lära av varandra.

Han startar också ett projekt tillsammans med CPU, Centrum för prestationsutveckling och Bosöns idrotts-högskola. Projektet innebär att idrottsmännen utbildas att bli sin egen tränare för att nå högre effektivitet och bättre resultat. Lelle använder samma arbetsmetodik som förbundskapten som han gjorde som divisionschef. Ledstjärnan är engagemang och drivkraften är viljan att bli bäst.

– Det handlar inte bara om fysisk kapacitet, säger han övertygande

– Den mentala inställningen är minst lika viktig, säger Lelle och berättar om ännu ett projekt han initierat, denna gång tillsammans med Golfförbundet.

Subliminal perception, eller *omedveten varseblivning* är titeln på pilotprojektet som skall provas på tio femkampare och tio golfare. Metoden syftar till att bygga upp människors omedvetna självförtroende. Genom ett bildband och en ljudslinga som upprepar positiva situationer (t ex att se sig själv vinna och stå på prispal-len) under mycket korta sekvenser (cirka fyra tusendels sekund), kan man påverka det undermedvetna psyket och på så vis bygga upp självförtroende och mental kraft. Projektet skall utvärderas 1996. Under tiden väntar den svenska idrottsrörelsen med spänd

förväntan och hopp om att Subliminal perception skall kunna tillföra idrotts-sverige en rejäl prestationsförbättring. Med OS-guld, t ex.

Även flygvapnet är engagerat i projektet genom flygsäkerhetsavdelningens ansvariga psykolog **Kristina Pollack**, som undersöker om metoden kan användas även i försvaret – för att förebygga krigspsykos.

Slutar efter OS-guldet ...

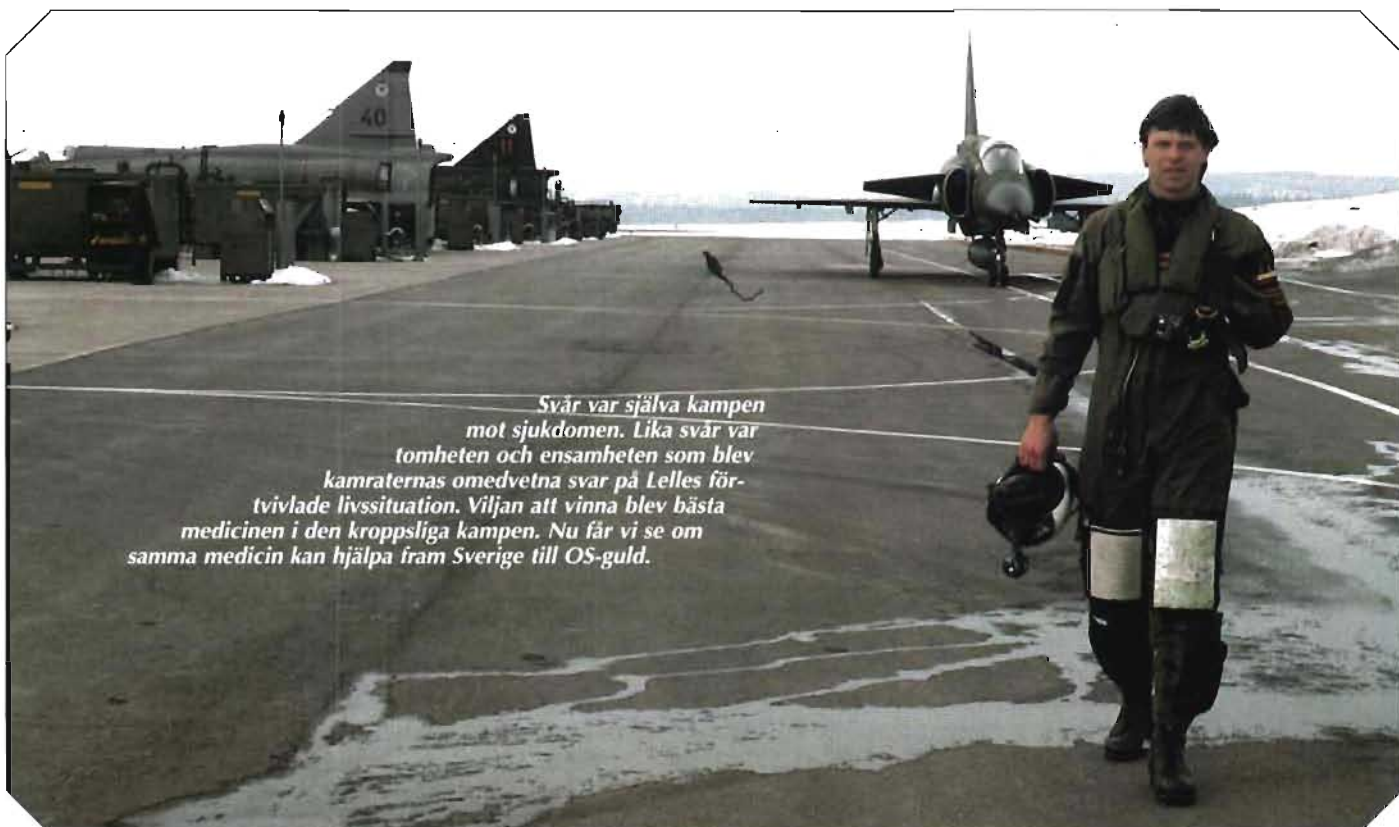
Vid OS-spelen i Atlanta 1996 får vi se om Lennart Pettersson hunnit lära sina OS-kandidater "att vinna handlar om att vilja vinna och att inte ha respekt för motståndaren"! Hans mål är minst en guldmedalj. Och varför inte låta den medaljören bli **Per-Olof Danielsson**, som tävlar för F 20:s idrottsförening?

– Jo, på honom ställer jag stora förhoppningar, avslöjar landslagstränaren, överstelöjtnant Lennart "Lelle" Pettersson med ett förnöjsamt leende.

Men efter OS 1996 hoppar han av elitidrotten även som landslagstränare har han sagt. Och när han småspringande försvinner över plattan vid "tredje" ropar jag efter honom:

– Vad gör du se'n?

– Jag köper mig väl en häst till, ropar han och försvinner, två minuter försenad, ner i sin flygmaskin för att återvända till basen i Linköping och ett träningspass med OS-femkamparna, med andra ord guldgrävarna i USA. ■



Svär var själva kampen mot sjukdomen. Lika svär var tomheten och ensamheten som blev kamraternas omedvetna svar på Lelles förtvivalade livssituation. Viljan att vinna blev bästa medicinen i den kroppsliga kampen. Nu får vi se om samma medicin kan hjälpa fram Sverige till OS-guld.

Sedan länge fanns det ett önskemål i flygvapnet att kunna bilda civila flygklubbar i syfte att för anställda vid flygvapnet skapa en stimulerande, meningsfull och utvecklande fritidsverksamhet med anknytning till flygvapnet.

Chefen för flygvapnet beslutade den 26 juni 1989, med stöd av förordningen (SFS 1986:1111) om militär medverkan i civil verksamhet, att underlätta sagda verksamhet.

Stöd skulle härvid lämnas genom att chefen för flygvapnet dels verkade för att försälja flygplan SK 50B till flygklubbar, dels erbjuda flygklubbarna viss reservdelsförsörjning utan kostnad samt möjlighet att inköpa bränsle och oljor till flygvapnets självkostnadspris. I mån av tillgång skulle hangarutrymmen och kringutrustningar till flygplanen kunna tillhandahållas. Chefen för flygvapnet förutsatte härvid att flygklubbarnas stadgar erhöi en sådan utformning att flygvapenanställdas intresse för flygning skulle tillvaratas på bästa sätt.

Så skrev vi för sex år sedan. Hur ser flygklubbssamheten ut 1995? Vi tar sats från begynnelsen ... för 53 år sedan.

Saab 91 Safirs (SK 50) anfader var Anders Johan Andersson (1899-1987). Han konstruerade även – under sin förkrigstid hos tyska Bücker – Bü 131 Jungmann, Bü 133 Jungmeister och Bü 181 Bestman. Men under andra världskriget arbetade A J vid SAAB, med bl a J 21 och Saab 91. A J hann t o m att medverka i Viggen-projektet innan han 1964 pensionerades.

Därför passar denna bild alldeles utmärkt in här som inledning ... även om här visas en JA 37 (Jaktviggen) och inte en AJ ... Som jubileumsbild till Safirens 50 år är den likväl riktigt perfekt.



Flygklubbssaktiv

Av major Esbjörn Andersson, F 4

Flygvapnets glid-/segelflygsepok. – Flygvapnet har långt innan några kvalificerade flygplan, t ex av typ SK 50 Saab Safir, ens var påtänkta planerat i tankar av "flygklubbar". Vi får gå tillbaka ända till krigsåren, närmare bestämt år 1942, då *Provisoriska bestämmelser för glid- och segelflygning* för flygvapnet formulerades. Avsikten var den då uttalade, att "ele-

ver ur militär markpersonal (= stampersonal) i första hand skulle tas ut för flygutbildning"; en flygvapenledningens ambition nog så förståelig mot bakgrund av det militärpolitiska läget och ett flygvapen under uppbyggnad. Man ville helt enkelt uppmuntra personal till flygtjänst, då behovet av flygande personal var stort.

De flygetyg man den tiden övade

sig på var allt från det mycket enkla glidflygplanet SG-38 (G 101 i "vapnet") till det för tiden sofistikerade segelflygplanet Weihe (SE 104). Glidflygplanen levererades till flottliljerna från AB Flygindustri i Halmstad (som senare skulle flytta till Malmö och byta namn till MFI) i form av byggsatser. Halmstadsföretaget levererade SE 104 i fullt flygfärdigt skick och

Tidigt 40-tal. Det råder krig utmed Sveriges gränser. Flygvapnet behöver få fram extrapiloter.



Torleif Gummesson vid spakarna på en G 101, Frösö-fältet en gassig vinterdag.



Det var med glid- och segelflygplan som embryot till flygklubbverksamheten startade. Här en sommarbild från Frösö-fältet omkring 1950. Bogserflygplanet SK 12/Fw Stieglitz har just släppt bogserlinan och F 4:s Baby nr 4 har klargjorts för bogsering.



Foto: Peter Modigh

teter inom flygvapnet

den sista kom till F 14 år 1945 – så var det då!

Det kom nu att bli ett icke ringa antal glid-/segelflygplan som tillfördes flygvapnet: Av glidflygplan blev det 37 SG-38 och av segelflygplan alla typer (inklusive den tvåsitsiga Kranich, SE

103) hela 80! Glid- och segelflygandet kom att bli en dryga decenniet lång period. Under denna tid kunde flygvapnet notera ett par världsmästare och en innehavare av ett världsrekord i höjdvinst (1947, 8000 m; Per-Axel Persson, F 5/Ljungbyhed).

Skolflygplan typ 1

Mitt under brinnande krig i omvärlden hade flygvapnet ett akut behov av ett flygplan för grundläggande flygutbild- ▶



Vapnö FK:s (F 14) två SK 50 Safir i sitt rätta element. SE-KYF är en B-version och SE-KYG är en C-version.

ning. Tyska Luftwaffe hade för sina behov valt Bücker Bestmann Bü 181. Kungliga Flygförvaltningen kunde 1941 låna en sådan flygmaskin från Tyskland för utvärdering. Proven utföll till belåtenhet och ett avtal startade emellan om licenstillverkning i Sverige undertecknades. Tillverkningen lades ut på verkstadsföretaget Hägglund & Söner i Örnköldsvik, som tidigare levererat flygplansdelar till KFF/ Flygvapnet (exempelvis detaljer till "Fw190-kopian", FVFS J 22).

120 flygplan Bü 181/SK 25 tillverkades under åren 1944-46. Notabelt kan vara att samtliga serieflygplanen provflögs vid fabriken av samma person, *Anders Gernandt*. Vid kontrollflygning av en SK 25:a över Örnköldsvik slog kaptenen Gernandt för övrigt vid ett tillfälle det något udda rekordet med 205 loopingar (phu!) på två timmar!

SK 25 Bestmann omnämns här på grund av sambandet – och likheterna – med efterföljaren SK 50. Konstruktören av de båda flygplanen var nämligen samma person: *Anders Johan Andersson*, "AJ" kallad i flygarkretsar. Flygplanen kom sålunda att få slående lika utseende (25:an hade dock fast ställ men spännvidden var lika på centimetern!) och båda typerna hade omvittnat goda flygegenskaper.

Saab's ädelsten – Safiren!

Vid krigsslutet stod det helt klart för Svenska Aeroplanaktiebolaget, SAAB, att de stora beställningarna av krigsflygplan skulle minska på ett dramatiskt sätt. Därför tillkom de civila projekten 90 (trafikflygplanet Scandia), 91 ("sport"-/reseflygplanet Safir) och 92 (bilen i 2-takt som sedan utvecklades till 93 osv ...).

SAAB 91 Safir kom i sin första version, 91A, att utrustas med en inverterad Gipsy-radmotor om cirka 145 hk. KFF beställde 1946 ett 10-tal flygplan som transportflygplan under beteckning TP 91. Det var ungefär samtidigt som den legendariska piloten Carl-Gustaf von Rosen (i maj 1947) non-stopflög med en med extratankar försedd Safir från Stockholm till Addis Abeba i Etiopien. Än i dag finns, enligt det svenska luftfartygsregistret, tre flyg-

värdiga Safirer av den ursprungliga A-versionen.

År 1952 var det dags att ersätta de gamla SK 25:orna i uppgiften som "flygplan typ 1" vid den grundläggande flygutbildningen (GFU) vid Krigsflygskolan Ljungbyhed. Valet föll på SAAB 91B, av vilka KFF beställde 75 med beteckning SK 50. B-versionen var i likhet med A-versionen 3-sitsig men hade en 6-cylindrig boxermotor på 190 hk. Kapacitetsproblem hos SAAB i Linköping – det kalla kriget var en verklighet och tillverkningen av J 29 Tunnan prioriterades – betydde dock att tillverkningen av SK 50B (liksom efterhand flygplan 90 Scandia) förldades till ett utländskt före detta skeppsvärv, De Schelde, i Holland. Åren 1957-58 beställdes ytterligare dussintalet SK 50 ("som haveriereserv") men då i C-versionen, vilken skiljde sig från de föregående genom att vara 4-sitsig; A-/B-versionens kroppstank utbyttes mot vingtankar. C-versionen tillverkades vid SAAB:s fabriker i Linköping.



En av Frösö FK:s tekniker, *Torsten Ohlsson* (på hangargolvet), i arbete med SK 50-individen KYD:s hjulbromsar.



Foto: Gösta Bolander

1992 bildades vid F 17 Safirklubben Quintus. Här ses SK 50 C-individen KZZ över Sveriges trädgård.

I början på 70-talet – i samband med att F 5/Ljungbyhed tillfördes skol-flygplanet SK 61 Bulldog – fördelades efterhand kvarvarande SK 50 på landets övriga flottiljer för att där efterträda North American SK 16 som sambands-/väderspaningsflygplan. SK 50 kom att bestå i den uppgiften, också i krigsorganisationen, intill utgången av 80-talet.

Flygklubbar – en ny era

Våren 1989 beslöt chefen för flygvapnet (CFV) att en flygklubbss verksamhet med SK 50B skulle provas för en period av två år och inom ramen för flygvapnets verksamhetsidé. Syftet angavs vara personalvårdande och alla med anknytning till flygvapnet skulle beredas medlemskap samt att vissa villkor skulle uppfyllas för överlåtelse av flygplan. Flygplanen SK 50B skulle försälas till de vid flygflottiljer/FMV bildade

flygklubbarna först när klubbens stadgar godkänkts av CFV. Priset per flygplan fastställdes till symboliska 100 kr (+ moms!) men också att det samtidigt klargjordes att klubbarna själva skulle stå för alla kostnader för modifieringar och civilregistrering. Vidare skulle klubbarna förbinda sig att hålla flygplanen i sådant tekniskt skick att dessa, tills vidare, skulle kunna ingå i flygvapnets krigsorganisation. Om klubben så upphörde, skulle flygplanen återsäljas till flygvapnet/FMV för – 100 kr.

Till stöd för flygklubbss verksamheten och med grund i regeringsförordning (SFS 1986:1111) *Om militär medverkan i civil verksamhet* erbjöds flygklubbarna följande förmåner:

- ▶ *Bruka de kvarvarande reservdelarna/utbytesenheterna utan kostnad.*
- ▶ *Köpa bränsle och oljor till självkostnadspris.*
- ▶ *I mån av plats erbjudas hangarutrymme.*

Det blev F 5, F 13M och F 16 som

erbjöds bilda flygklubbar och köpa vardera två flygplan. På Ljungbyhed bildades nu **Ljungbyheds Aeronatiska Sällskap, LAS**; Malmen såg **F 3 Veteranflygklubb, F 3 FVK**, födas; i Uppsala skulle **Ärna Flygklubb** inta luftrummet. För dessa pionjärer bland flygvapnets flygklubbar vidtog nu den vidlyftiga uppgiften att utarbeta allt underlag för civil certificering av "de gamla krigarna". Skall härvidlag någon speciellt hedras vid namn, så får det bli FV-teknikern och civila flygläraren (och tillika ägare av egen Safir!) **Botvid "Botte" Svensson** vid F 16.

På nyåret 1992 avslutades försöksperioden med CFV beslut att gå vidare. Då hade också ytterligare regeringsbeslut givit alla formella förutsättningar för CFV/FMV att, på gynnsamma villkor, till "Flygvapnets flygklubbar" försälja flygplan och i övrigt stödja verksamheten. Nu stod det i princip fritt för övriga flottiljer/motsvarande att bilda flygklubbar och ansöka om köp av flygplan. I en första omgång avsågs summa åtta SK 50B utsträngas för försäljning.

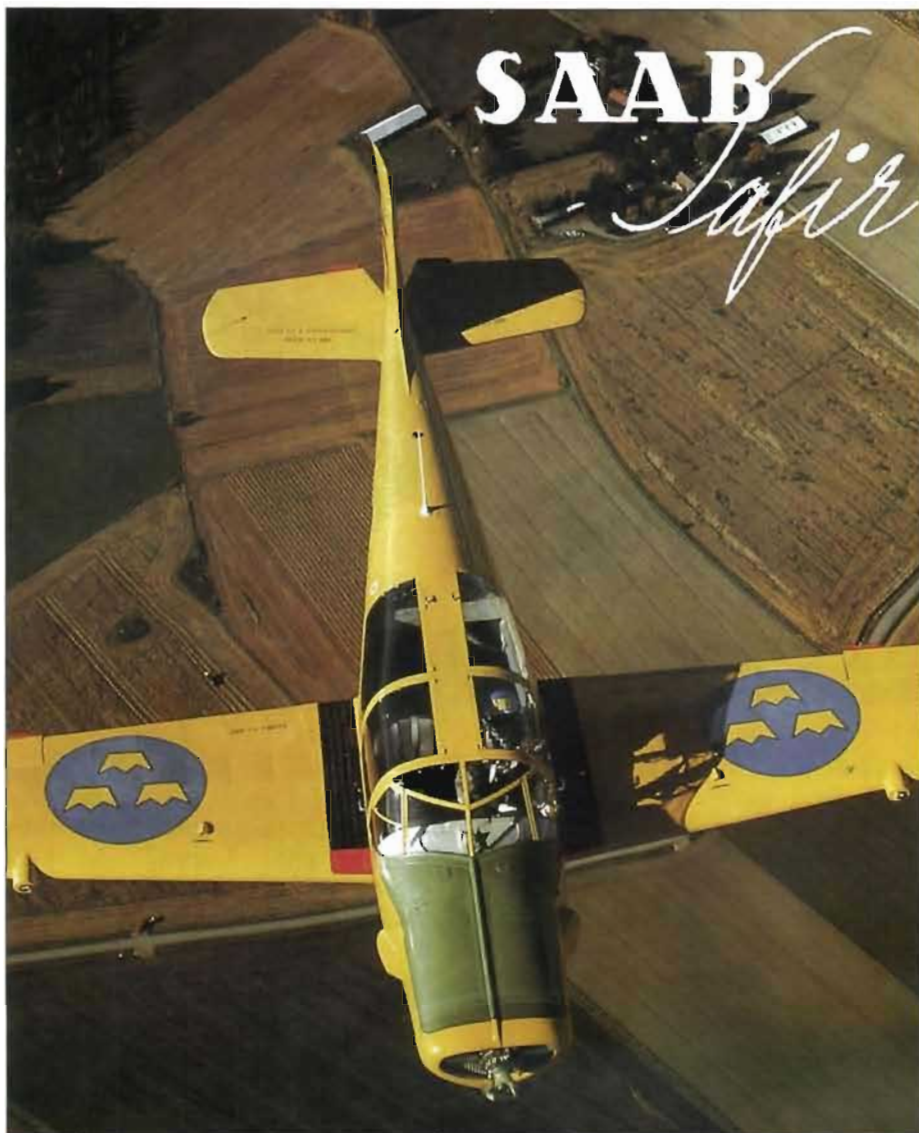
Frösön tog täten

"Först i spåret" torde F 4 och FMV: PROV ("FC") – tätt följt av F 6 – ha ▶

I mars 1992 utexaminerades vid F 16 FK fyra nya elever. Fr v ses flygläraren/skolchefen **Botvid Svensson**, certinnehavarna **Åke Axelsson**, **Eva Flygare**, **Rickard Gray** & **Werner Schubert** (lfr).



Foto: Kurt Petterson



B och C blir D ...

På sommaren 1992 bildades på initiativ av F 3:s Veteranflygklubb en "Flygvapenklubbarnas intresseförening". Avsikten var att samordna den gemensamma ambitionen att hålla Safirerna i flygbart skick. I den andan kommer också föreningen, i samverkan med tekniska enheten vid F 5, att ta det samlade tekniska ansvaret (och hanteringen av kvarvarande reservdelar/UE-enheter) t o m årets utgång.

Det trygga brummandet av Safirens 6-cylindriga motor kommer att höras runt flottflygplatser/motsvarande under ännu många år. Just motorn kan dock vara "problemet", eftersom det där kan finnas vissa svårigheter – och därför stora kostnader – vid större översyner ("0-ställning") i Sverige. I F 5:s förråd finns dock modifierings-satser, som KFF så förutseende på sin tid införskaffade. Dessa gör det tekniskt möjligt att i en framtid byta den "flata 6:an" till den modernare (och bränslesnålare och lättare) 4-cylindriga Lycoming O-360 om 180 hk; i ett slag skulle då B-/C-versionerna bli till D-versionen! Och den sistnämnde finns redan i civilt utförande inom landet, sedan maskiner med ursprung från det finska och österrikiska flygvapnet "hittat hem igen"!

Av utrymmesskäl kan här inte alla flygklubbarna presenteras. Därför inskränker sig i det följande "nuläget" till en beskrivning av ett par klubbar; en i norr och en i söder.

Frösö Flygklubb

Klubben konstituerades den 5 juni 1991 med Ärna FK som något av en förebild. Styrelsen gavs en "strategisk sammansättning" med dåvarande flottflygchefen överste 1 Gunnar Ståhl som ordförande och flygchefen, Asbjörn Norling, som vice ordförande och motorflygchef. Som kassör var Nisse Svedén given – tekniska enhetens



varit. Flygklubbar på dessa platser bildades och flygklubbarna fick enligt CFV-beslut i mars 1992 köpa vardera två flygplan (F 6:s FK endast ett flygplan), vilka flögs militärt registrerade till respektive "hemmahamnar" under våren/försommaren. Någon månad senare tilldelades Vapnö FK (F 14), F 15 FK och Arctic Aviation (vid F 21; klubbens namn senare ändrat till Kallax FK) vardera en SK 50B. I denna stund var även flygklubbar vid respektive F 7, F 10 och F 17 i vardande.

Ännu vid denna tid var CFV plan att under ytterligare några år behålla SK 50 i C-versionen inom organisationen, då med fördelning inom sektor Syd. Denna avsikt skulle dock ganska snart komma att omprövas, vilket också meddelades i en CFV skrivelse daterad i juni 1992.

Under sommaren/hösten bildades och godkändes flygklubbarna vid F 7 (Såtenäs FK), F 17 (Safirklubben Quintus) och F 10 (F 10 FK), vilka vardera fick köpa en SK 50B.

Med detta hade också tillgängliga flygvärdiga SK 50 av B-versionen fördelats; de som återstod skulle få framleva sin tid som objekt vid flygteknikerskolor, hamna på Flygvapenmu-

seum på Malmen, bli "State guardian" ("flygplan på pinne") på Ljungbyhed etc. Att nu inte fler SK 50B fanns kvar att fördela lät sig förklaras av att, bl a, en del redan i början av 80-talet sålts till norska flygvapnet och även att ett antal funnit köpare på den civila marknaden i Sverige.

I CFV-skrivelse daterad 22 januari 1993 fastställdes att flygplan SK 50 (version B och C) slutgiltigt utgick ur organisationen senast den 31 december 1992; ett "retroaktivt" beslut, samtidigt som F 5 tilldelades det administrativa ansvaret för kvarvarande reservdelslager. De totalt tolv SK 50C skulle enligt skrivelsen fördelas på lika många flygklubbar, dock att två av dessa inte var luftvärdiga. Att fördela de attraktiva C-maskinerna blev en grannliga uppgift för CFV. Som lockbete i remiss med flygklubbarna användes just dessa defekta flygplan; det blev till sist LAS i Ljungbyhed och FC FK på Malmen som tog hand om de skadade flygplanen. Med detta hade flygklubbarna också fått köpa vardera 2-3 flygvärdiga Safirer; flertalet klubbar tre flygplan. Saabs ädelsten hade definitivt "muckat" efter drygt fyra decennier i kronans kläder.

kamrer och mångårig kassör i Östersunds FK – och som sekreterare Esbjörn Andersson. Klubbens medlemsantal blev ganska omgående cirka 20-talet och uppgår i dag till omkring 35. Medlemmarna fördelar sig på skilda yrkesgrenar och anställningsformer.

På nyåret 1992 påbörjades teorikurs i egen regi för sju medlemmar. En överenskommelse gjordes med Östersunds FK, enligt vilken ÖFK skulle svara för all praktisk flygutbildning (på Cessna C-172); formellt *hela* flygutbildningen. Först ut i raden av nya A-certinnehavare blev en "truppare", kaptenen *Siwert Jonasson*, snart följd av en flygtekniker och, strax därpå, en flygfältsingenjör i F 4:s reserv.

Den 25 juni 1992 blev en märkesdag i klubbens historia, då klubbens två inköpta SK 50B anlände till Frösön. Under hösten/vintern 1992-93 modifierades dessa (bl a inmonterades transponder/ELT och propellrarna o-ställdes); på "fpl 82 från F 6" byttes dessutom motor då den gamla underkända vid korrosionsbesiktning. "82:an" tilldelades civil registrering KYD (-avid) och "98:an från F 16" blev KVD (-avid). Yngve David blev först i luften, vilket hände under maj månad medan Viktor David blev flygfäig någon månad senare. Mer än 1.100 start/landningar kunde bokföras första sommaren!

En förutsättning för inflygning på den civila Safiren är tillgång på behörig civil flyglärare. Lösningen blev att chefen för F 4:s helikoptergrupp, kaptenen *Staffan "Hådde" Håddell*, under våren gavs ett inflygningsbevis av luftfartsverket. Hådde kunde därefter påbörja inflygningen av klubbens A-certinnehavare. Han har totalt givit dryga 15-talet de första nyttiga insikterna i "Safir-ologi". Bra gjort, mästeflygare Hådde!

Frösö FK har haft turen att i sina led kunna räkna in ett par tekniker med civil behörighet på Safiren: Sven-Erik Moström och Torsten Ohlsson. Klubben har också kunnat glädjas åt ett utmärkt samarbete med F 4. Så-lunda har lokal-/hangarfrågor lösts på ett smidigt sätt; sommartid står de två flygklara Safirerna under Törebodabågar i framom, bara en kortare promenad från den för flottiljen inte längre behövlige "framom växel", som genom eget arbete blivit en fin klubb-/samlingslokal.

I maj 1994 fick klubben hem sin tredje SK 50, denna gång av C-versionen. Tillgänglig motortid på flygplanet var dock förbrukad, varför den till dags dato fått stå parkerad, och konserverad, i en av flottiljens 37-hangarer. För närvarande pågår en omfattande renovering och maskinen blir flygbar inom kort. Klubbens avsikt till 1995 års flygsäsong är sålunda att fortsättningsvis

hålla två flygplan i flygdugligt skick – en SK 50C som reseflygplan och en SK 50B för AFT (allmän flygträning) och inskolning på typen. Sammantaget betyder detta att det tredje flygplanet, av B-version, blir reservdelsflygplan.

Vapnö FK – Halmstad

Klubben bildades i februari 1992 och har i dag 34 medlemmar och summa tre Safirer, varav två flygande. De två flygklara är KYF, en 91B som är gulmålad så som den en gång såg ut på Ljungbyhed, och KYG, av C-versionen, som fått behålla den "gr-br-gr:a" nyansen den hade vid leveransen till klubben. Den tredje Safiren har redan



fått civil registrering som SE-KYH och är föremål för renovering.

Klubben fick av F 14 tillgång till ett gammalt hus i anslutning till platta 83. Ett ambitiöst arbete av klubbmedlemmar, med bistånd av AMS som ställt en del personal i ALU-arbete till förfogande, gjordes under 1993-94. Det gör i dag klubbhuset Pilagård till en naturlig samlingsplats för klubbens medlemmar.

Sommaren 1993 kom klubben igång med skolning, då på de egna flygplanen. Klubbens skolchef innehar samma befattning i Halmstads FK, varför Vapnö FK och Halmstad FK skolar på samma Lfv:s skoltillstånd.

Framtiden synes ljus för Vapnö FK. Som oftast i flygklubbssammanhang är denna ljusa framtidstro förenad med någon/några "verkliga entusiaster". Bland aspiranter till titeln "eldsjälar" kan nämnas klubbens tekniske chef *Per-Åge Håkans* och flygteknikern *Pär Wolff*.

Under 1993 blev det sammanlagt 180 timmar på de två flygplanen. För 1994 kunde dryga 300 tim loggas och fler lär det bli i framtiden.

● **50-årsjubileum.** – 1995 fyller Safiren de 50. Detta livets middagshöjd avses firas med ett Fly-inn på F 14 den 17-18 juni. Välkomna! Speciellt om ni kommer flygande med Saab:s ädelsten – Safiren! ■

Safiren 50 år

Alla flygklubsmedlemmar i flygvapnet som inte har här visad bok gör klokt i att snarast beställa ett exemplar; författare Anders Annerfalk. Adress: Aviatik Förlag, Box 204, 732 24 Arboga. Fax-nr: 0581/62 13 11. Skynda – fynda! Pris 200 kr.

AVIATIC FÖRLAG

HISTORIEN OM ETT SKOLFLYGPLAN
THE STORY OF A TRAINER

Anders Annerfalk
Christer Sidelöv



S 100B
"Vad"?

Döp flygplanen – vinn priser!

Som FlygvapenNytt informerade om i nr 1/95 har flygplanstyperna Saab 340 AEW (med ryggåradarn PS-890) och Gulfstream G.4 fått nya beteckningar i Försvarets tjänst. Tidigare skrev vi FSR 890 eller TP 100B för det flygande radarspaningsflygplanet och TP 102B för signalspaningsversionen av TP 102A (G.4). Numera säger och skriver vi: S 100B respektive S 102B.

Anledningen till de nya benämningarna har sin grund i önskemålet att bättre och tydligare ange användningsområdet/huvuduppgiften.

Ett flertal av flygvapnets flygplan har tidigare också givits ett smeknamn – t ex Tunnan, Lansén, Draken, Viggen, Gripen, Hercules, Super Puma. – S 100B och S 102B bör också bli namngivna.

► Därför utlyser FlygvapenNytt nu en **NAMNTÄVLING** för läsekretsen. Var med och döpa dessa två flygplan! Alla är hjärtligt välkomna med förslag. Eventuellt kan namnen knytas till uppgiften spaning – radar som signal. Kanske finns det passande mytologiska eller verkliga djurnamn att associera till? Låt fantasin få fritt spelrum.

Vi vill ha dina namnförslag senast den 11 augusti ... i år! Skriv dina namnförslag på en lapp tillsammans med ditt eget namn, adress och gärna telefonnummer. Skicka ditt brev till:

Chefred Charleville
FlygvapenNytt
HKV/INFO
107 85 Stockholm

Självklart utgår priser till vinnarna. Det skall löna sig att kläcka bra namn. – Välkomna! Bli historisk! ■

Jahn Charleville

S 102B
"Vad"?





Låt det bära iväg med klass!

Nu har vi tagit fram en förstklassig ryggsäck, plånbok och necessär i Linje Flygvapnet. Praktiska, stryktåliga och tuffa produkter. Lika användbara i det civila som i jobbet. Dessutom ett snyggt sätt att visa tillhörighet och skapa nya spännande kontakter.

Gör din beställning redan idag, antingen på kupongen nedan, eller gå till närmaste flottiljbutik!

Passa gärna på att beställa av övriga produkter i Linje Flygvapnet.

RYGGSÄCK. Bävernylon, fodrat bakstycke, fodrad avlastningsrem, fodrade axelremmar med hållare, två termosfickor, förstärkt botten, stor frontficka, lock med ficka samt hållare för liggunderlag med mera. Extra finesser är öglor för t ex kåsor samt "tumhållare" för bekväm kroppshållning under vandring. **Pris 445:- inkl moms.**

PLÅNBOK. Bävernylon, kardborrlås, fyra fickor samt myntficka. **Pris 48:- inkl moms.**

NECESSÄR. Fodrad bävernylon, bärrem, sidofack samt hållare för deostick m m. **Pris 150:- inkl moms.**



Posta kupongen till Flygvapnets Uttagningscentrum, FUC, 107 85 Stockholm eller faxa på 08-788 89 41.
Du kan även ringa in din beställning på tel 08-788 89 24.

..... st ryggsäck à 445:- inkl moms st plånbok à 48:- inkl moms st necessär à 150:- inkl moms
Frakt och postförskottsavgift tillkommer.

Namn:

Adress: Postadress:



FLYGVAPNET

Så högt man kan komma

Flygräddningsinsatser 1994

1994 blev ett år med stora händelser för Flygräddningscentralen ute på Arlanda – ARCC/CEFYL. T ex:

- Antalet larm ökade med drygt 20 procent till 816.
- Estoniaolyckan – innebärandes den största insatsen någonsin med svenska räddningshelikoptrar.
- Beslutet att flytta Flygräddningscentralen från Arlanda till Göteborg för att där arbeta tillsammans med sjöräddning, kustbevakning och marin västkust.

Av Bengt Martinson, ARCC/CEFYL

Ordet statistik betyder för många ett oändligt antal torra siffror som bara kan tydas av initierade. Men tar man sig bara tid att fundera över hur och varför, blir siffrorna genast intressantare. Faktauppgifterna kan då användas till att förbättra tillvaron eller rent av förlänga livet för berörda.

Som framgår av statistikciffrorna har antalet larm ökat högst avsevärt. Orsaken till detta är inte entydig. Huvuddelen av ökningen, cirka 150 larm, belastar sjöräddning – 40, nödsändare ELT (= Emergency Locator Transmitter) – 50 och glömda landningsmeddelanden NIL ARR (No Arrival Message) – 70.

Antalet "falsa" ELT-larm är oroväckande, då huvuddelen sker på frekvensen 121,5 MHz. Cirka 90 procent av antalet larm är inte skarpa, d v s oriktiga. Frekvensen 121,5 har under många år utnyttjats som flygsäkerhetsfrekvens för luftfarten. Nu tillåts sådana nödsändare för t ex fjällturister i Norge. Därmed störs luftfrekvensen.

Många f d sovjetiska sändare av undermålig kvalitet finns på "svarta marknaden". De orsakar åtskilliga falsklarm. Det gör att frekvensen 121,5 blir så belastad, att ursprungsanvändaren – flyget – inte längre kan urskiljas bland alla falsklarm.

Då återstår frekvensen 243 MHz och ett kommande system på 406 MHz eller alternativt ett satellitsystem.

Oförlåtligt slarv

Det stora antalet glömda landningsmeddelanden orsakar stort arbete och ibland stora kostnader.

Vid ett tillfälle saknades ett flygplan efter flygning från Visby till Vårgårda. Planet hittades inte i hangaren av

utsänd polispatrull. Efter flera turer hittades så flygplanet likväl på Vårgårda flygplats. Då hade emellertid Sävhelikoptern redan hunnit starta, polis-helikoptern på Säve var insatsberedd och polispatrullen hade disponerats under två timmar – allt i sökandet efter flygplanet. Och efter all denna massiva insats inte ett ord till förklaring av flygplansägaren/piloten ...

Även militära piloter glömmar bort skyldigheten att meddela landning, om flygningen skett på färdplan och flygtrafikledning inte finns. Svårast att hantera är en helikopter med avsedd landningsplats utanför flygplatssystemet, vilket är ganska vanligt. – Ofta har dessutom helikoptern redan hunnit starta igen, när efterforskningen börjar.

Ökning till sjöss

Insatser för sjöräddning ökar. Sjöfartsverket betalar årligen för att vissa helikopterförband skall hålla beredskap för att kunna transportera rökdykare (m fl) ut till brinnande färjor (el dyl). Gruppen benämns RITS (= räddningsinsatser till sjöss).

166 larm utgör cirka 20 procent av totala antalet larm. Utnyttjad flygtid för dessa larm utgör dock 49 procent av



hela flygtiden för räddningsinsatser – 375 timmar.

Det diskuteras ofta varför inte försvarets helikoptrar utnyttjas flitigare för samhällets räddningstjänst. Faktum är att samhällets räddningstjänst med försvarets helikoptrar omfattar 86 procent av utnyttjad flygtid och tiden för försvarets flygräddning utgör endast 2 procent.

Antalsmässigt uppgår insatserna för samhället till 36 procent och för försvaret till 9 procent.

Slutsats: Tyngdpunkten på flygräddningscentralens verksamhet ligger på insatser för samhället samt för civil flygräddning. Detta utan kostnad för annan än försvaret.

Inför flytningen till Göteborg har hörts synpunkter som "äntligen blir helikoptrarna en samhällets resurs".

Att så redan är fallet "torde härmed vara bevisat".

Under fem år har Försvarmakten utnyttjat 2763 flygtimmar med helikoptrar för räddningstjänst – framför allt i samhällets tjänst.

Flygtiden för rent

Statistik ARCC/CEFYL 1994

	%		%		Antal undsättn
	Antal	Tot/Fräd	Flygtid	Tot/Fräd	
Flygräddning	519	64	105	14	8
Civ	72	9/14	28,7	4/27	–
Mil	63	8/12	14,1	2/13	2
ELT	232	28/45	59,5	8/57	5
NIL ARR	152	19/29	2,7	/3	–
Sjöräddning	166	20	375	49	244
Sjuktransport	51	6	88,2	11	50
Skogsbrand	56	7	188	24	–
Övrigt	24	3	17,3	2	–
Totalt	816	–	772	–	309

Flygdag - F 15

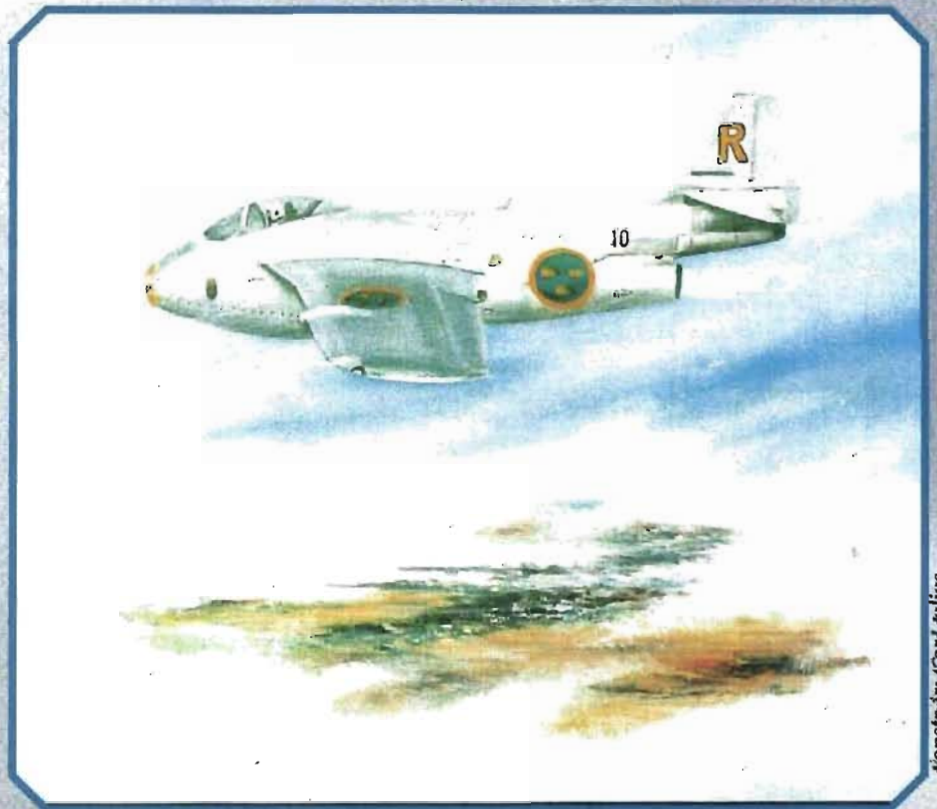


Lördagen den 10 juni firar Hälsinge flygflottilj i Söderhamn 50 år. Alla hälsas välkomna – entrén är gratis (!). Grindarna öppnas kl. 09.

Ur huvudprogrammet saxas. Två fyrgrupper Attackviggen möts över fältet; enskild AJS 37 luftpresenteras och därefter raketövnings skjuter fyra AJS 37:or; TP 100 (Saab 340) flygemonstreras; enskild Draken i luftprogram; rote Lansens tur; enskild Jaktviggen uppträder; lilla transportflygplanet Beech/TP 101 sveper förbi; två räddningshelikoptrar Super Puma/HKP 10 förevisas, transportjätten Hercules/TP 84 manövrerar; en grupp SK 60 övningsraketskjuter; VIP-flygplanet TP 102 Gulfstream sveper förbi; uppvisningsgruppen Team 60 gör entré; JAS 39 Gripen luftbeundras.

PRESSTOPP

Till flygdagen kommer också 6 F-15 (C+E), 2 F-16 och 2A-10 ur USAF i Europa.



Konstnär: Carl Julius

ELT-statistik 1989-1994

År	Antal skarpa	Antal flygins	Flygtid	Totalt antal larm	% fel
89	10	52	58	127	92
90	8	53	51	112	93
91	8	33	21	107	93
92	9	46	46	121	93
93	4	42	40	181	98
94	8	66	59	232	97

Jämförande statistik 1990-94

(gäller Försvarens helikoptrar)

År	Antal uttryckn	Flygtid tim	Antal undsatta
90	507	445	135
91	510	415	165
92	557	719	112
93	612	412	105
94	816	772	302
5 år	3002	2763	819

militära flygräddningsuppgifter är 2-3 procent av den totala tiden, vilket är cirka 60-70 timmar på fem år.

En hög räddningsberedskap är emellertid ett krav för en alert och välordnad flygsäkerhetstjänst. ■



Lördagen den 5 augusti är det Skånska flygflottiljens i Ängelholm tur att arrangera stor flygdag. Programmet består av enbart svenskt stridsflyg m m – alltså t ex inget civilt program. Huvudattraktionen lär bli (om allt klaffar) luftdemonstration av veteranen Tunnan/J 29, som efter nästan 20 års "Törnrosasömn" nu åter gjorts luftvärdig – Gul Rudolf. (Se bilden ovan.)

I övrigt kan nämnas: I luften ses Jaktviggen, Team 60, enskild SK 60 och dito SK 61 Bulldog; en AJS 37:a, en Hercules, en helikopter HKP 3 och så 40-åringen Draken/J 35.

Flygvapnets Musikkår

symfoniker som snart klingat ut ...

Av överstelöjtnant Stellan Dihlemark, flygvapenledningen

Flygvapnets Musikkår är lite speciell. Har en egen nisch. Som uppskattas. Kåren ger i egenskap av blåsarsymfoniker högst hörvärda klassiska musikaftnar. T ex den 20 januari i år, med välkomsthälsning till publiken av flygvapenchefen, generallöjtnant Kent Harrskog. Speciellt glädde solotrumpetaren Mark Schrello och tolkningen av Bernsteins "Slava!" Programnumren presenterades professionellt av den från radio och TV välkände Niklas Lindblad (med flygvapenbakgrund som värnpliktig).

Det var vid en konsert i Kungsträdgården den 16 maj 1993 som Stockholms Blåsarsymfoniker, då benämnd Stockholmsmusiken, för första gången uppträdde i flygvapenuniform. Då överlämnade chefen för flygvapnet flottiljtrumslagartribut (axelgehång och trumslagarstav) som ett tecken på att blåsarsymfonikerna var Flygvapnets Musikkår. Förhoppningen var givetvis att detta var inledningen på ett långvarigt samarbete.

Flygvapnets Musikkår har därefter medverkat vid många arrangemang både inom och utom Försvarsmakten; bl a vid nationaldagsfirandet på Skansen och riksmötets högtidliga öppnande.

Räddningsaktioner

För att rädda en av försvarets mest traditionsrika musikkårer (f d flottans musikkår i Karlskrona) från att splittras, övertog försvaret den 1 juli 1993 huvudmannskapet (och arbetsgivaransvaret) från Blekinge länsmusikavdelning och upprättade Marinens Musikkår i Karlskrona. Samtidigt gjordes en överenskommelse med landstinget i Blekinge om att utföra spelningar för landstinget till ett värde av 3,8 milj kr, eftersom inga lönededel följde med vid övertagandet av musikerna.

Regeringen tilldelade försvaret (arméchefen) maximalt 10 milj kr för budgetåret 1993/94 för upphandling av stats- och försvarsceremoniell musik (utom värnpliktiga musikkårer).

Med anledning av uppdraget från Blekinge landsting kunde försvarets musikcentrum (FöMusC) använda dessa 3,8 milj kr till att ingå ett avtal med dåvarande Stockholmsmusiken, nuvarande Stockholms Blåsarsymfoniker, att under namnet Flygvapnets Musikkår utföra musik för statsledningens och försvarets behov. Avtalet var treårigt men avtalssumman skulle fastställas inför varje nytt budgetår. För året 93/94 blev beloppet 3,7 milj kr. För denna summa skulle Flygvapnets Musikkår genomföra 45 spelningar med hel musikkår och 15 spelningar med ensemble.

Stockholmsmusiken/Stockholms Blåsarsymfoniker får merparten (cirka 18 milj kr) av sitt anslag från kulturdepartementet via Svenska rikskonserter. Orkesterns existens var av ekonomiska skäl hotad redan 1993/94. Avtalet med försvaret räddade musikkåren från nedläggning.

Det ena gav det andra

Från och med den 1 juli 1994 hade Blekinge läns landsting inte längre intresse av samarbetet med Marinens musikkår. Detta innebar ett inkomstbortfall (vid stöttandet av musikkåren) för försvaret på 3,8 milj kr.

I den uppkomna situationen saknades alltså 3,8 milj kr (lönededel) till i försvaret anställda musiker. FöMusC hade då inget annat val än att för de två resterande åren på avtalet med Stockholms Blåsarsymfoniker erbjuda

0 kr. Detta förfarande var väl drastiskt och tidsförhållandena så korta, att arméchefen beslöt att för 94/95 tillskjuta 3,6 milj kr av "verksamhetspengar" för att rädda Stockholms Blåsarsymfoniker/Flygvapnets Musikkår ytterligare ett år. Bl a ville man avvakta den aviserade kulturutredningen.

För budgetåret 1995/1996 finns inga pengar för att fortsätta denna verksamhet. Varken kulturdepartementet eller Svenska rikskonserter är villiga att tillskjuta pengar till Blåsarsymfonikerna. Snarare vill man omfördela medel från Stockholm till kulturverksamhet ute i landet.

Slutmusicerat 1996?

Rikskonserterns anslag på 18 milj kr för kommande budgetår räcker inte för att driva Stockholms Blåsarsymfoniker vidare ett helt verksamhetsår i nuvarande form. Musikerna är uppsagda från och med den 1 juli i år. Under tiden den 15 september 1995 till den 30 april 1996 är musikerna projektanställda. Orkestern fortsätter sin verksamhet fram till den 30 april 1996, då den, som det ser ut nu, läggs ned.

Under kommande budgetår kommer flygvapenchefen att köpa två konserter samt eventuellt något mer arrangemang.

Hoppet för orkestern står nu till den försenade kulturutredningen, som skall lägga sitt betänkande nu under våren.

PS

Blåsarsymfonikerna inleder säsongen 95/96 ett samarbete med Musikradion – med konserter i Berwaldhallen + inspelningar för radions P2. Ny dynamisk chefdirigent har också kontrakterats.

Kanske har man härmed hittat ett spår som leder till fortsatta orkesterengagemang fram över sekelskiftet. Låt oss hoppas på det.

DS



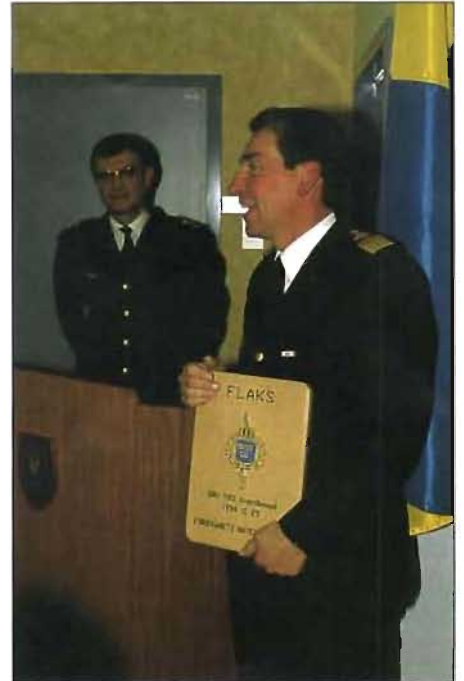
Ulf Sjö Dahl
instruerar major
Torkel Hagelin.

"FLAKS" i hamn
– mottagare
CFV:s represen-
tant, överste 1
Kjell Nilsson.

Av informationsassistent Christina Lindquist,
F 5

Foto: Richard Nilsson

Flygvapnets Flygtrafiktjänstskola (FFL) vid F 5 i Ljungbyhed har gått och moderniserat sig – en ny simulator för utbildning av flygtrafikledningspersonal har installerats.



Flygtrafiktjänstskolan teknikförbättras

FFL är en av flygvapnets centrala fackskolor. Den nya simulatortorn är ett hjälpmedel för utbildning och färdighetsträning av flygtrafikledningspersonal som ingår i försvarets krigsorganisation. Luftfartsverket som huvudansvarig för flygtrafikledning i fred har medverkat i kravspecifikationen.

Den nya simulatortorn erbjuder en verklighetsnära miljö. Flygledare från Norrland kan exempelvis komma till Skåne och öva sin hemmabas, även om det sker i simulerad form. Behovet av träningsmöjligheter i simulator som ersättning för uteblivna skarpa övningsstillfällen är ett av skälen till denna storsatsning.

Allt färre övningar i verklig miljö gör det mycket svårt att hålla flygtrafikledningspersonalen tillräckligt förberedd för att kunna tjänstgöra i sina krigsbefattningar och uppfylla de säkerhetskrav som gäller vid utövandet av flygkontrolltjänst. I det integrerade flygtrafikledningssystem vi har i Sverige ges alla flygledare i grunden en kompetens att tjänstgöra både i freds- och krigsbefattning. Detta gör dem unika i världen. Olika utrustningar och arbetsmiljöer i de båda befattningarna kräver dock ständig övning för att vidmakthålla denna kompetens.

Redan den grundläggande flygledarutbildningen innehåller

således delar som ger kompetens att ingå i krigsorganisationen. Denna del genomförs för alla flygledaraspiranter vid FFL. Reservofficersaspiranter får dessutom ytterligare flygledarutbildning vid FFL, innan de fullföljer sin utbildning till flygledare vid Flygtrafiktjänstskolan i Sturup (FLSS). Behovet av en anpassad arbetsmiljö är därför stort även här.

Den gamla simuleringstekniken bestod av manuell plotting med stort utrymme för felkällor. Realismen blev dålig och ledde ofta till missar. Den nya simulatortorn kommer att väsentligt höja kvaliteten på utbildningen. Dessutom finns en stor utvecklingspotential främst avseende möjligheter att även simulera radarbild men även att kunna komplettera med nya system.

Med hjälp av sofistikerad datateknik kan man nu simulera varje verklig eller fiktiv flygplats och krigsbas som används i såväl den grundläggande utbildningen som i specialutbildningen och med anpassad arbetsmiljö. Vi kan presentera flyg- och marktrafik så att den speglar trafikbilderna vid en bestämd flygplats/krigsbas, eller så att den passar in i den stegringstakt som är lämplig i den grundläggande utbildningen. Upptredandet sker i realtid dvs rör sig proportionellt med rätta farter. Flygplanen ser ut som i verkligheten.

Simulatoranläggningen innehåller fem utbildningsmoduler, konfigurerbara för utbildning i olika krigs- och fredsbevakningsmiljöer. Modulerna medger enkel omdukning på kort tid. Visualiseringen av fältnära rörelser görs med hjälp av ljuskononer på storbild i en av modulerna och på mindre dukar i de övriga.

● ● FMV (Försvarets Materielverk) fick för drygt två år sedan i uppdrag av flygvapenledningen att anskaffa en simulator. Projektet döptes till "FLAKS". I projektgruppen har ingått personal ur FMV, FFL, Lfv och Försvarsmaktens högkvarter tillsammans med konsulter ur Telub Teknik AB.

Comator Process AB i Helsingborg fick uppdraget att leverera den nya simulatortorn. Underleverantör vad avser kommunikationssystem blev företaget Teleanalys. Projektansvarig för installationen var Telub Teknik AB. Installationen har utförts av Södra Underhållsregimentet.

FFL:s nyetablering vid F 5 löstes genom försäljningen av Herrevadskloster-byggnaderna. Detta gav inkomster på cirka fem miljoner kronor. Denna inkomst finansierade en del av byggnationen, som totalt kostade nio miljoner kronor. Objektansvarig för nybyggnad och

ombyggnad har MAL-enheten vid F 5 varit.

Projektering, upphandling och bygglösning har utförts av FortF/Syd, som under byggskedet omorganiserades till FortV/Syd och Confortia Syd AB.

Arkitektur och bygghandlingar har upprättats av Mattson Arkitektkontor AB, Malmö. Byggnationen har utförts av Skanska. Utsmyckning inomhus med ett väggkonstverk, har utförts av konstnärerna Beck och Ljung i Lund. ■

H M KONUNGENS MILITÄRHOSPITALS- OCH MEDALJFONDER

Efterlevande make och barn efter avlidna yrkesofficerare av kaptens eller högre tjänstegrad (motsvarande enligt tidigare gällande befälsordning), som är små i omständigheter, kan efter ansökan få understöd från H M Konungens Militärhospitals- och Medaljfonder med för närvarande cirka 12 000 kronor per år.

Uppllysningar lämnas av sekreteraren, expeditionschef **Sven-Olof Hedengren**, Kungliga Slottet, 111 30 Stockholm, telefon: **08-789 85 00**.

Läsare ombedes orientera hjälpbehövande inom bekantskapskretsen.

Radikal modernisering av svensk flygtrafikledning

Luftvartsverket har påbörjat arbetet med att modernisera det svenska flygtrafikledningssystemet och anpassa detta till de krav som ställs från slutet av 90-talet och till efter år 2010. Vidare sker anpassning till internationell standard. Härigenom kan Sverige möta den utveckling som förutses inom det europeiska harmoniserings- och integrationsarbetet.

Det nya flygtrafikledningssystemet kommer också att vara anpassat för att kunna samverka med militära system under olika skeden av beredskap. Försvarmakten medverkar genom flygvapnet i detta arbete

Av avdelningsdirektör Bengt-Uno Ljungquist, flygvapenledningen

Totalt kommer uppemot ett 40-tal flygplatser, tre kontrollcentraler samt vissa strilcentraler att få ny teknisk utrustning för flygtrafikledning. Det är första gången "i världshistorien" som ett helt lands flygtrafikledningssystem på detta sätt byts ut mot en och samma typ av utrustning. Inget smålappande enligt tidigare modeller.

Första etappen planeras bli provkörd vid fabriken våren 1997 och vara installerad och i drift i norra Sverige 1998. År 2002 skall hela det tekniska systemet vara installerat och i drift.

Förnyelseprogram

Arbetet bedrivs i tre samordnade projekt, som samlats under benämningen **MATS**. (Modernisering av **ATS**).

Projekt **System 2000** svarar för utveckling och anskaffning av de tekniska systemen i form av databehandlings- och presentationssystem för bl a radar- och färdplansdata täckande flygtrafiktjänstens totala behov.

Projekt **TALK** utvecklar och anskaffar ett nytt talkommunikationssystem.

Anläggningsprojektet svarar för anskaffning och iordningställande av byggnader och lokaler samt svarar för integrering, utbildning och driftsättning.

Arbetets omfattning

En **mindre ATCC (Air Traffic Control Center)** i **Sundsvall**, avsedd för områdeskontrolltjänst i norra Sverige.

En **medelstor ATCC** i **Malmö**, för områdeskontrolltjänst i södra Sverige samt inflygningskontrolltjänst till Malmö/Sturup, Ljungbyhed, Ängelholm och Halmstad.

En **medelstor ATCC** i **Stockholm** avsedd primärt för inflygningskontrolltjänst till stockholmsområdets flygplatser samt viss områdeskontrolltjänst i mellersta Sverige.

På flygplatserna kommer i huvudsak modernisering att ske i befintliga lokaler. Ny databehandlings- och presen-

tationsutrustning tillförs. För färdplansbehandling kommer det av flygvapnet anskaffade och nyligen driftsatta system **SIGMA** att användas som ett delsystem. Vidare kommer vissa strilcentraler att tillföras teknisk utrustning som funktionellt motsvarar **ATCC**.

Standardkomponenter

Brittiska **Siemens Plessey Systems** är leverantör av **System 2000**. Såväl hård- som mjukvara rymms i ett modulkoncept bestående av olika funktionsblock. Vart och ett består av ett antal undersystem.

Överföringen av data mellan de olika funktionsblocken och mellan dessa och autonoma samt andra fristående system, går via lokala nätverk över ett kommunikationsblock. Hårdvaran till **System 2000** består av standardkomponenter från **Digital Equipment**. Däremot kommer ett stort utvecklingsarbete på mjukvarusidan att ske av **Siemens Plessey Systems**.



Skall man kort beskriva en påtaglig förändring med System 2000, så är det att pappersstriparnas tid är förbi. Med ett användarvänligt gränssnitt och högupplösande färgskärmar kommer framtidens ATM-system att göra flygtrafikledningen mera överskådlig och lättarbetad, samtidigt som vissa "flaskhalsar" försvinner och säkerhetsriskerna minimeras.

Farväl till strippen!

De framtida operatörsplatserna kommer till synes inte att skilja sig nämn-

värt från dagens datorarbetsplatser i allmänhet. – En hel del nya funktioner tillkommer jämfört med dagens system.

ledaren på situationer som kan utvecklas till kollisionstillbud.

NORD	SYD	MITT	KACC
ATCC Sundsvall	ATCC Malmö	ATCC Stockholm	Nord
TWR Sundsvall	TWR Siurup	TWR Arlanda	Syd
TWR Umeå	TMC/TWR Landvetter	TWR Bromma	Mitt
TWR Kiruna	TWR Halmstad	TWR Kungsängen	
TWR Skelettaå	TWR Kalmar	TWR Karlstad	
TWR Ornskoldsvik	TWR Jönköping	TWR Visby	
TWR Boden	TWR Ljungbyhed	TWR Bergå	
TMC/TWR Luleå-Kallax	TMC/TWR Sätenäs	TWR Uppsala	
TMC/TWR Vidsel	TWR Ronneby	TWR Malmen	
TMC/TWR Östersund	TWR Ängelholm	TWR SAAB	
TMC/TWR Söderhamn	TWR Kristianstad	TWR Nyköping	
TWR Kramfors	TWR Växjö	TWR Västerås	
	TWR Trollhättan	TWR Örebro	
	TWR Säve	TWR Borlänge	

FÖRKLARING

Lokaler och operativ utrustning
System 2000, TALK

Operativ utrustning
System 2000, TALK

Operativ utrustning
System 2000

Anläggningsplatser som berörs av MATS-programmet. (MATS=Modernisering av Air Traffic Service.)

Den kanske mest påtagliga förändringen som följer med System 2000 är att pappersstriparnas tid är förbi. Varje "eko" som finns på skärmen har en etikettråd med data om respektive flygplan. Inmatningar kommer att göras direkt på dessa etiketter.

Detta är dock inte den enda nyheten. Ett antal olika stödsystem som underlättar flygledarens arbete kommer att utvecklas. Planer finns också på ett konfliktvarnings-system som uppmärksammar flyg-

Flygvapnet och MATS

Flygvapnet har från början medverkat på projektledningsnivån i de olika projekten. Då ett antal beroenden finns mot flygvapnets olika system, har även arbete bedrivits inom såväl linjeorganisationen som i olika samverksansgrupper. I första hand gäller det samverkan och informationsöverföring mellan Luftfartsverkets system och LI FV samt StriC.

Mycket arbete återstår självfallet innan alla frågor har tagits om hand. – Avtal om kostnadsfördelning har dock hunnit träffas mellan flygvapnet och Luftfartsverket.

Luftfartsverket har begärt och medgivits att få installera särskilt anpassade System 2000-utrustningar i vissa stril-anläggningar för att säkerställa kapaciteten vid höjd beredskap. Efter vissa kompletteringar kan denna utrustning nyttjas även för krigsfallet. ■



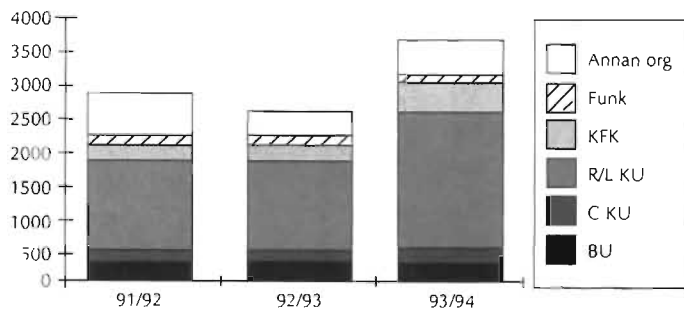
Utbildning och ombildning

Norrbottnens FVf och Västerbottnens FVf genomförde i samverkan med F 21 under slutet av september i Luleå gemensam utbildning för 100-talet medlemmar. Utbildningen omfattade kurs i försvarsupplysning samt sjukvårdsutbildning.

Verksamhetsberättelse för 1993/94

Verksamhetsberättelsen är nu godkänd av styrelsen och utskickad till förbund och föreningar. 1993/94 var ett mycket bra år för FVRF. Vi ökade vårt medlemsantal och är nu över 11.000 medlemmar, varav cirka 15 procent är kvinnor. Denna gruppets betydelse för att sprida information om det flygvapen som ägnas så mycken fritid kan inte nog uppskattas. Antalet deltagare har ökat kraftigt, vilket framgår av nedanstående tabell. Detta trots att FVRF inte kom igång med LOMOS-utbildningen som det ursprungligen var planerat.

Utbildningsdeltagare, vuxna



Även ungdomars deltagande visar en stadig ökning. Det har varit FVRF:s bästa år inom 10-årsperioden i alla avseenden. Detta är särskilt glädjande, eftersom vår verksamhet är så hårt målstyrd mot krigsförbanden och vi känner vår utbildning angelägen och givande.

Vandringspriset i rekrytering och utbildning av värnpliktiga

erövrades detta år av Örebro Läns FVf. Informationsverksamheten har som vanligt varit omfattande, både externt och internt. Ekonomiskt har vi ganska exakt innehållit våra ramar.

Vi satsar nu på att 94/95 blir ett lika bra år som det gångna. ■

Överste Jan-Åke Berg, C F 20/ Flygvapnets Uppsalaskolor, var kursledare i försvarsupplysning. Kapten Leif Karlsson, A 8/ Boden, svarade för en mycket uppskattad sjukvårdsutbildning. Nuvarande flottiljchefen vid F 21, överste Roland Sterner, följde utbildningen första dagen.

Både Norrbottnens och Västerbottnens FVf valde att även förlägga sina årsstämmor i anslutning till utbildningshelgen i Luleå. Dessa genomfördes enskilt efter kursdagens slut.

Föreningarna hade i proposition till sina årsstämmor föreslagit ombildning av respektive förening till förbund. Stämmorna antog propositionerna varvid föreningarna ombildades till Norrbottnens Flygvapenförbund respektive Västerbottnens Flygvapenförbund.

Efter årsstämmorna följde samkväm med tal, musik och sång. Kapten Björn Ringström (F21), fick av överste Jan-Åke Berg, FVRF:s styrelseordförande, ta emot FVRF:s förtjänstmedalj i silver.

Norrbottnens FVf:s förbundsordförande Lennart Gref medaljerade tre medlemmar som utmärkt sig i mästerskapsskjut-

ningen "Vårsmällen". Segraren Lennart Engman, Bygdsiljum, tilldelades fin guldmedalj. Han får dessutom i minst ett år inneha det fina vandringspriset, ett flintlåsgevär. Silvermedaljör blev Bertil Eriksson, Kiruna, och bronsmedaljör Thorborg Ehnryd, Gällivare.

Rolf Hernqvist, mångårig sekreterare i Västerbottnens FVf, hade med ålderns rätt avböjt omval och lämnade nu efter 26 år styrelsen. Han avtackades med tal, presenter och blommor av Västerbottnens FVf:s förbundsordförande Seth Hellman samt av kapten Björn Ringström, F 21. Vi övriga "tog i beundran av oss kepsen" och tackade Rolf för hans långa och förtjänstfulla insats med en lång och hjärtlig applåd.

Överste Jan-Åke Berg avslutade kursen i försvarsupplysning med att hålla ett intressant föredrag med bildförevisning om sin tid som attaché i Polen under åren 1988-91. Det var mycket informativt och uppskattades stort.

Utbildningen avslutades med gemensamt tack-och-adjö-kaffe. En lång hemfärd till olika platser i Norr- och Västerbotten väntade. Många deltagare hade färdsträckor på 35 - 40 mil framför sig innan man var hemma igen. Men för dessa Flygvapen-frivilliga i norr är avstånd och restid av underordnad betydelse. ■

Karl-Erik Ekström
Norrbottnens FVf



Flottiljchefen vid F 21 (t h), överste Roland Sterner, tackar Norrbottnens FVf:s förbundsordförande Lennart Gref för FVRF:s hedervärda förbundsnsål.

Foto: Karl-Erik Ekström

Trots motigheter – bäst ändå

Trots minskat stöd när regementet i Örebro lades ned, ingen flygbas i rekryteringsområdet och över 20 mil till F 16 är medlemmarna i Örebro läns flygvapenförbund de mest framgångsrika inom FVRF under verksamhetsåret 93/94.

Det finns några krigsförband inom Örebro läns FVFB:s område. Detta har tagits väl tillvara. Bra kontakter har skapats med krigsförbandscheferna, som i sin tur ställt upp på frivilligutbildning. Detta har givit framgång. I stort sett alla befäl och en hel del meniga har engagerats i krigsförbandskurser inom en marktelebataljon och i LOMOS-systemet.

I mitten av november genomfördes den första omskolningen från luftbevakningstjänst till observationstjänst i LOMOS. Även till dessa kurser hade Örebro läns FVFB lyckats

bra med rekryteringen. Under ett veckoslut i november deltog över 40 elever. Några av eleverna kom från Wermlands FVf. Ett samarbete som troligtvis kommer att utvecklas, eftersom frivilliga från dessa områden tillhör F 16:s krigsförband.

Naturligtvis genomfördes kursen med personal ur egna led. Kurschef var *Roy Jildenstål*, tillika ordförande i flygvapenförbundet. Kursen genomfördes på Villingberg, en ofta utnyttjad utbildningsplats för frivilliga i området.

Ungdomsutbildning genomförs i Örebro och Karlskoga.

Försvarsministern:

Inga besparingar

Konferensen ägde som vanligt rum i Sälen i närvaro av många försvarsvänner på hög nivå från såväl civil som militär verksamhet. Massmedierna var också talrikt representerade.

Försvarsminister Thage G Petersons anförande gavs stor uppmärksamhet. För oss frivilliga finns det anledning att speciellt notera vissa delar.

Försvarsministern började med en personlig deklaration, där han förklarade sig vara en varm försvarsvän. I fortsättningen sade han:

”Folkförsvaret handlar emellertid inte bara om allas skyldighet. I den ligger också viljan att engagera sig i försvaret. På samma sätt som den stabila demokratin vilar på de många enskilda människornas frivilliga arbete i politiska parti-

er och valda församlingar, är det de enskilda människornas insatser i de frivilliga försvarsorganisationerna som ger folkförsvaret liv och styrka.

För att markera detta har jag i det senaste budgetarbetet – där det ju ställs höga besparingskrav på alla områden – lagt mig vinn om att inga besparingar skall drabba frivilligorganisationerna.”

Denna inställning vittnar om det värde som tillmätts vår verksamhet och ger oss bl a förhoppningar att tilldelad ram för 95/1996 skall innehållas. ■

Gillis Weingarth



I omskolningskursen i Villingberg deltog elever från både FVRF och Lottorna. Bakom eleverna står kursledningen: Roy Jildenstål, Sven-Erik Karlson och Christer Andersson.

Här förlitar förbundet sig också på egna frivilliga insatser när det gäller kurschefer och instruktörer. Ett bra stöd får de från frivilligavdelningen vid F 16. Någon gång varje år besöker ungdomarna F 16 för att få kontakt med de moment i utbildningsplanerna som måste genomföras vid flottilj.

Får Örebro läns FVFB behålla det stöd de i dag får från F 16 och Fo-staben i Örebro är de förhoppningsfulla inför framtiden. Man vill dock understryka, att löjtnant *Sven-Erik Klingenholt*, som fortfarande finns kvar i Örebro som flygvapenanställd, är en viktig nyckelperson. Det är främst det stöd som måste ske under arbetstid som Klingenholt utför och detta

har haft en avgörande betydelse för att vissa kurser kunnat genomföras.

Förutom utbildning genomförs även andra aktiviteter, t ex vid flygdagar och mässor. I november deltog förbundet i Örebro-mässan och drog många intresserade med bland annat den av F 16 inhyrda simulatortorn.

Ibland upplevs avstånd till flottilj som ett stort problem, men när man ser på Örebro läns FVFB märks inte detta. Många aktiva i ledningen hjälps åt och alla känner ansvar. Att frivilliga klarar av mycket och kan arbeta självständigt bevisar man inom Örebro läns FVFB. ■

Tore Bertilsson

Från Örebro-mässan i november 1994. Fr v: Rolf Backlund, Roy Jildenstål, Göran Edin i simulatortorn, Jesper Rasch, Maria Cederskär, Lena Ebohm och Johannes Lindman.



Framgångar i riksskyttet

Västmanlands

Flygvapenförening nådde stora framgångar i CFB:s Riksskytte 1994.

I seniorer Ak 5 segrade Dennis Ekroth bland 71 deltagare.

Han tilldelades guldjetongen. I ungdom gevär erövrade Tommy Martinsson andra platsen bland 206 deltagare. Han tilldelades silverjetongen.

I seniornas lagtävling be-

lade Västmanlands FVf första och tredje plats i klassen Ak 5! Deltagare i det segrande laget var Dennis Ekroth, Laura Borén, Ola Kjellnäs, Daniel Hottarna och Henrik Löfstrand.

I lagtävlingen ungdom gevär erövrades för andra året i följd första platsen av just

Västmanlands FVf bland 16 lag. Resultatet betydde en andra inteckning i vandringspriset. Deltagare i laget var Tommy Martinsson, Bengt Jansson, Carl Bergqvist, Mikael Forslund och Mikael Dahlby.

FVRF står sig bra i FBU-konkurrensen! ■

Bra planeringskonferenser

1995 var ett år utan kollisioner i planeringen utom i ett fall. Detta gjorde det möjligt för mig att delta i alla konferenser utom den vid F 15. Det märks att högkvarterets fokusering på krigsförbandscheferna har fått genomslag.



Konferenserna inleds alltid med försvarsupplysning från en hög företrädare från flottiljledningen.

Rutinerna är olika vid flottiljerna och anpassade till verksamheten. Behoven av frivilligpersonal redovisas alltid på ett tydligt och bra sätt. F 17 prövade i år fullt ut modellen att lägga största vikten vid den fackmässiga samordningen för stril och bas. Detta innebar stora fördelar när det gällde att få krigsförbandschefens prioritering att tränga igenom, för samordningen av kurser med samma målsättning och för frivilligorganisationerna att påverka planeringen.

Planeringen för 18 månader i stället för tolv har inte vållat några bekymmer – även om det känns lite avlägset att detaljplanera för händelser som skall äga rum om två år.

Ungdomsutbildningen måste dock följa det gamla mönstret med kursstart på hösten och avslutning på våren för att ansluta till skolåret. Kostnaderna fördelas på så sätt över två budgetår från och med 1997.

Det märks en tydlig ambition att göra en realistisk planering både vad gäller antal kurser och antal deltagare. FVRF (tillsammans med flottiljerna) har klart förbättrat genomförandet jämfört med tidigare år. Det återstår nu att sammanväga alla önskemål och infoga dem i FVRF:s totala budget, så att avvägningen mellan central, regional/lokal och ungdomsutbildning blir den rätta.

Jag vill passa på att rikta ett varmt tack till alla flottiljer för väl genomförda planeringskonferenser. ■

Gillis Weingarth

Olle Karleby in memoriam

Flygvapenföreningarnas riksförbund har sorg. Olle Karleby, som var riksförbundets ordförande från bildandet 1962 fram till 25-årsjubileet 1987, gick bort i december 1994.

Olle var född 1918 i Helsingborg. Han började sin karriär inom statsförvaltningen. Där kom han att bekläda bety-

delsefulla poster, bl a som statssekreterare i försvarsdepartementet och som generaldirektör för Försvarets fabriksverk. Ganska tidigt övergick han till näringslivet, där han hade flera viktiga chefsposter parallellt med styrelseuppgifter i olika bolag samt förtroende uppdrag inom organisationer av skilda slag.

För FVRF gjorde han en mycket viktig insats genom att under dess första kvartssekel

Utrustning av frivilliga värnpliktiga

Enligt gällande bestämmelser skall en frivilligtjänstgörande ha fri utrustning. Kravet är medlemskap i en frivilligorganisation, t ex FVRF, samt att man genomför utbildning i eller till en krigsbefattning.

När det gäller värnpliktiga som är medlemmar i FVRF har det fram till 1992 funnits stora brister i utrustningen. De senaste åren har FVRF från centralt håll engagerat sig i och framfört önskemål om att våra frivilliga skall utrustas enligt gällande bestämmelser och fredsutrustningslistor (FRUL 5). Orsakerna härtill är flera:

- ▶ Den frivillige skall medföra utrustning till centrala kurser för att underlätta utrustningsproceduren vid inryckning.
- ▶ Våra medlemmar skall bära samma typ av utrustning vid genomförande av utbildning tillsammans med frivilliga ur andra frivilligorganisationer.
- ▶ Våra frivilliga skall inte särbehandlas som frivilliga.

En viss förbättring har skett, men fortfarande är det många av våra frivilliga som inte utrustas. Man har stora svårigheter att få komplettera sin utrust-

ning. Ibland tvingas man till och med vara civilklädd vid genomförandet av krigsbefattningsutbildning, dvs man blandar civil och militär klädsel.

Naturligtvis upplever många av våra frivilliga detta om otillfredsställande. Vi kommer att ytterligare engagera oss för att nå en förbättring, inte minst med tanke på LOMOS.

Att byte av utrustning till uniformssystem m/90 för LOMOS-personal kan fördröjas på grund av besparingskrav måste vi acceptera. Vi kommer att informera våra LOMOS-frivilliga mer om detta vid sammans centrala utbildning. Våra frivilliga skall i första hand vända sig till sina egna frivilligavdelningar när det gäller utrustningsfrågor.

Om vi skall nå förtroende för våra frivilliga måste absolut alla frivilliga behandlas lika. Detta måste gälla även utrustningsfrågan. ■

Tore Bertilsson

delta i ledningen av vår frivilligorganisation, som kom att utvecklas till en betydelsefull del av vårt frivilligförsvaret. Därvid var givetvis hans osedvanligt stora kontaktyta liksom hans mångsidiga erfarenheter och därpå grundade omdöme mycket värdefulla tillgångar för den unga organisationen. Han fick också mottaga många bevis på FVRF:s och anslutna flygvapenförbunds och -föreningars uppskattning. Han erhöll riks-

förbundets guldmedalj samt blev vid avgången med acklamation utsedd till dess hedersordförande.

Utmärkande för Olle Karleby var det stora engagemang och intresse han lade ned på försvaret och dess frivilligorganisationer. Alla vi som inom FVRF kom i kontakt med honom skall bevara hans minne med stor tacksamhet för hans framstående insatser inom vår organisa-

Stagården 1995:

Intresset för vinterutbildning ökar

Det började för åtta år sedan med ett 60-tal elever. Vintern 1995 har mer än 200 elever utbildats på Stagården. Intresset för utbildning under vinter- och mörkerförhållanden har ökat markant. Detta beror delvis på att det övas för lite på grund av inställda KFÖ (krigsförbandsövningar), men också på att de frivilliga vill bli vassare i sin befattning.

Stagården har det senaste året byggt ut kursgården med nya gamla expeditionslokaler har gjorts om till elevföreläggning



Foto: Sten Berglund

Elever ur löjtnantskursen under ordergivning i fält. Fr v: Elke Brinkeback, Hans Knutsson, Tommy Wendel & Pär Ljungvall.

expeditionslokaler och lektions-salar. Det är baracker från I 14 i Gävle som avvecklats och flyttats till Stagården. Det här har i sin tur medfört att den

och ökat kapaciteten för vår utbildning.

Precis till kursstarten kom ett rejält snötäcke, som sedan inramade alla fyra veckorna.

Premium vid officersexamen

För ovanlighetens skull ägde officersexamen rum på F 5 före jul. Det berodde på att det endast var flygfacket som skulle tillföras fänriker vid denna tidpunkt. För flygva-penchefen, generallöjtnant Kent Harrskog var det också

första gången som han förrättade officersexamen.

Nyblivne fänriken **Patrik Carlsson** (F 5) fick under högtidliga former således motta FVRF:s premium, ett skrivbordsställ, ur generalens hand. Vi hoppas att han finner en plats för det på skrivbordet, när han nu börjar sin officerskarriär som flyglärare vid F 5.

■ Gillis Weingarth

Samverkan i vi-anda

För att genomföra en så omfattande utbildning under fyra veckor krävs ett bra samarbete. Vi har under flera år sökt de bästa formerna och nu kommit fram till bra rutiner. Det här leder till ett ömsesidigt ansvar och att eleverna får förtroende för beslut. De hörnstolpar vi har för dessa rutiner är:

- Fastställda bestämmelser för uttagningar av funktionärer, kurschefer och instruktörer.
- Fastställda planeringsdagar och datum för utskick av t ex kurschefsbrev.
- Respekt för att skolordern följs.
- Säkerställda överenskommelser med kursgård, förråd, övriga servicefunktioner samt berörda markägare.
- Allt följs upp med anteckningar och beslutsprotokoll.

Tyvärr tvingas vi nästa år minska utbildningstiden till tre veckor. Orsaken är de ekonomiska åtstramningarna. Vi hoppas, att vi trots detta skall kunna ta emot lika många elever, för behovet att utbilda sig under vinterförhållanden och i mörker ökar från år till år. Det har verkligen utvecklingen på Stagården visat.

Vi har tillsammans med F 15 redan riktlinjer klara för nästa vinter. Då skall vi utveckla vår utbildning ännu mer. ■

Tore Bertilsson

Nya kurser

Två kurser hade premiär på Stagården. Vaktgruppchefer inom LOMOS gjorde sitt befattningsskede. En kurs som mycket väl passar att förläggas under vinterförhållanden. Här gjordes en tillämpad övning med hjälp av bland annat ortsbefolkning och polis, vilket gjorde att eleverna fick pröva sin kunskap med perfekta övningsmoment.

Löjtnantskursen flyttades sommaren 1994 till Stagården från F 14 på grund av instruktörsbrist. Här visade det sig, att den nya inriktningen i kursen till tjänstegrensberoende befattningsutbildning är rätt. Eleverna fick pröva sina kunskaper i bland annat ordergivning, samverkan med totalförsvaret och krigsstabstjänst. Det är något oroväckande att våra fänriker inte får tillfälle att öva och ta mer ansvar i sin krigsbefattningsroll.

Befordrings- och kompletteringskurser inom transporttjänst genomfördes i samma omfattning som tidigare år. Befordringskurserna har utvecklats under många år och i vinter utökades utbildningen i fält ytterligare.



Flygbasjägarna hade utomordentliga vinterförhållandena på Stagården. Här en grupp ur kursen på uppdrag i hälsingskogarna.

Foto: Kent Svensson



Vårt militära försvar bygger i grunden på "folkförsvarstanken", att försvaret är hela svenska folkets angelägenhet.

Vi skall möta varje kränkning av vår frihet, vårt territorium och vårt svenska arv samt förhindra att en angripare får fäste på svensk mark. Vi skall bidra till fred i vår omvärld.

Av överstelöjtnant Cenneth Wedin, högkvarteret

Om det blir allvar – om kriget kommer – skall flygvapnet och personal ur de frivilliga försvarsorganisationerna vara först ut på plan. Det är viktigt för dig som krigsförbandschef att känna ditt lag och veta vilket motstånd ni kan bjuda.

Det finns 24 frivilliga försvarsorganisationer i Sverige. Nästan alla (22) – på uppdrag av Försvarsmakten – rekryterar, utbildar och bedriver försvarsupplösning samt färdighetsutvecklar sina medlemmar.

Försvarsmakten skall teckna avtal med och krigsplacera frivillig personal. Tidigare A- och B-avtal har som benämning utgått. – Avtalspersonalen ingår numera avtal som innehåller:

- ▶ Tjänstgöringens art.
- ▶ Tjänstskyldighetens omfattning.
- ▶ Tjänstgöringstidens längd.

Det är drygt 75.000 frivilligmedlemmar som genom avtal är krigsplacerade i totalförsvaret. Till detta kommer att Hemvärnet inom ramen för arméns territorialförsvarsförband organiserar 115.000 frivilliga.

Det är en resurs också för flygvapnet. Frivilligpersonalen finns i många av flygvapnets krigsförband och flera av hemvärnsförbanden har uppgifter inom våra bataljonsområden samt vid våra skyddsobjekt.

Grundutbildning

Frivilligpersonalen är en tillgång för ditt krigsförband. Det är därför viktigt för dig som krigsförbandschef eller krigsplacerat befäl att medverka i frivilligutbildningen, antingen på lokala kurser hemma vid ditt förband eller på centrala kurser någonstans i Sverige. Din egen moderna utbildning och dina praktiska färdigheter från krigsförbandsverksamheten efterfrågas även vid frivilligutbildning.

De frivilliga försvarsorganisationerna erbjuder utbildning för din krigsplacerade personal. De kan genomgå befälsutbildning, utbildning och utveckling av den personliga färdigheten inom flera områden t ex: transporttjänst (även motorcykel), flygbasjägartjänst, sjukvårdstjänst, fältarbets-tjänst, hund-

tjänst, sambandstjänst, luft- och markobservationstjänst samt skjutledare och skytteutbildning. Utbildningarna kan vara grundutbildning lika väl som färdighets- eller nivåhöjande utbildning.

I en krympande ekonomi är det än viktigare att på bästa sätt ta tillvara *alla* de resurser som står till förfogande.

Du bör kontrollera vilka faktiska (fantastiska) resurser som du har i ditt krigsförband. Använd dessa så tidigt som möjligt. Planera även in frivilligpersonalen i dina övningar och i förbandets beredskap.

22 frivilligorganisationer (totalt 24) är mycket att hålla reda på. Ditt förbands frivilligavdelning kan hjälpa dig och lämna uppgifter om organisationerna och deras verksamheter.

Repetitionsutbildning

Du kan också hjälpa din frivilligavdelning genom att lämna underlag om ditt krigsförbands behov av frivilligpersonal i förbandet samt att oftare engagera frivillig personal vid t ex tillämpningsövningar, krigsförbandskurser

Personal ur FVRF håller genomgång av observationsplutonens material.



Foto: Bengt-Olof Franzén

(KFK) och naturligtvis vid krigsförbandsövningar (KFO).

Det är självklart att det är du med ditt krigsförband som repetitionsutbildar även krigsplacerad frivilligpersonal. Det bör dock finnas "fler" tillfällen för frivillig personal att kunna göra sina avtalade tjänstgöringsdagar i befattning. Därför bör du i större utsträckning än hittills, även ta in frivilligpersonal vid t ex tillämpningsövningar, systemövningar och flygkommandoövningar.

24 frivilliga försvarsorganisationer

Vilka är de frivilliga försvarsorganisationerna och vad har de för verksamhet? Här lämnas en kort information om några av frivilligorganisationerna och deras respektive verksamhetsområden.



Underrättelselotta formulerar rapport.

Lottor under patrullfälttävlan. ▶

Det här gör vi:

Flera av organisationerna enligt faktaruta A samverkar direkt med varandra och har gemensamma kurser bl a i ledarskap, försvarsupplysning och allmänmilitär utbildning.

F V R F



FVRFF – Flygvapen-frivilliga har många möjligheter till lämplig utbildning för att ingå i flygvapnets krigsförband och också flera möjligheter att utbilda sig till befäl.

Dels finns det försvarsgrensoberoende kompletteringsutbildningar i:

- Ledarskap
- Försvarsupplysning

Dels kompletteringsutbildning i direkta flygvapenkurser:

- Sjukvårds-/sjuktransporttjänst
- Markförsvär
- Stabstjänst
- Transporttjänst
- LOMOS (Omskolningskurser)

För att kunna avancera som befäl finns det flera tjänstegrensriktade befordringskurser att välja bland, både inom LOMOS och flygbassystemet.

Rekrytering och utbildning av LOMOS-förbanden har prioriterats för att nå uppsatta mål. LOMOS-systemet är inte bara en viktig länk i vårt framtida luftförsvär. Det är även en viktig grund för information till territoriell chef om händelser på mark- och havsnivån samt till övriga berörda totalförsvarsmyndigheter.

FMCK – Frivilliga motorcykelkårerna utbildar motorcykelordonnanser för krigsplacering i både de militära och de civila delarna av totalförsvaret.

Krigsorganisationens materiel och motorcyklar används. FMCK har över 20 egna instruktörer med genomgången Motorskola, mc-instruktörskurs. De har behörighet att leda mc-utbildning samt att förarpröva för militärt förarbevis på mc. De är en resurs att utnyttja som instruktörsförstärkning vid t ex KFÖ.

Hos oss i flygvapnet finns mc-behovet inom såväl stril- och basbataljoner som motorcykelordonnanser. Dessutom behöver vägar spärras och flygplan lotsas ("follow me") till rätt flygplansplats inom Bas 90-systemet med hjälp av motorcykelburna trafikledarbiträden.

Utbildningen genomförs i stort som:

- Allmänmilitär utbildning
- Materielkunskap och vård
- Mc-ordonnanstjänst
- Befattningsutbildning

Vartannat år genomförs centrala kompletteringskurser i Ljungbyhed för trafikledarbiträden.



SLK – Lottorna finns i alla försvarsgrenar. Utbildningen sker som krigsbefattningsutbildning, instruktörs- och kurschefsutbildning.

Grundutbildningen för krigsbefattningen innehåller fyra komponenter:

- Allmänmilitär utbildning
- Ledarskap/Chefskap
- Befattningsutbildning
- Tillämpning

För vårt behov i flygvapnets krigsförband utbildar Lottorna i tjänstegrenarna:

- Luft- och markobservationstjänst (LOMOS)
- Personalvårdstjänst
- Underrättelsetjänst
- Sambandstjänst
- Sjukvårdstjänst
- Förplägnadstjänst
- Inmönstringstjänst

Rekrytering och utbildning av LOMOS-förbanden har prioriterats. (Se också under FVRFF.)

FIFF – Flygfältsingenjörsföreningarna rekryterar och utbildar befäl för basbataljonernas behov av kvalificerade fältarbetsresurser. Flygfältsingenjörerna planerar för och leder utbyggnads- och reparationsarbeten på våra flygbaser.

- Stabstroppchef
- Banreparationsplutonchef
- Fältmaterielplutonchef
- Planeringsgruppchef
- Flygfältsarbetskompanichef
- Fältarbetsbefäl



FRO – Frivilliga Radioorganisationen rekryterar och utbildar signalister främst till Hemvärnet och den civila krigssjukvården.

Värnpliktigt befäl och reservofficerare, främst i sambandsbefattningar, kan bli en viktig målgrupp i våra krigsförband. Radioteknik och telekommunikationer får en ökad betydelse för kommunikation och ledning av våra verksamheter inom både stril- och basförbanden samt till respektive flygkommando. För närvarande har FRO uppdrag inom LOMOS.

Det totala kursutbudet är mycket omfattande – allt från allmänmilitär utbildning (vid behov), telefoni, telegrafi till ny sambandsmateriel. Inför t ex krigsförbandsövning är en FRO-kurs ett bra sätt att repetera eller att förnya sina kunskaper inom ramen för t ex KFK.

Frivilliga skytterörelsens stora skyttearrangemang.



Inför en krigsförbandsövning är en FRO-kurs bra för repetition av t ex telefoni, telegrafi eller nyare sambandsmateriel.

Faktaruta A

Frivilligorganisationerna + medlemsantal

Befälsutbildande organisationer:

Frivillig befälsutbildning (inkl ToPF, FFPB m fl)	FBU	36 864
Flygfältsingenjörsföreningarna	FIFF	895
Flygvapenföreningarnas Riksförbund	FVRF	11 193
Försvarets personaltjänstförbund	FPF	1 186
Sjövärnskårens Riksförbund	SVK RF	5 370
Hemvärnsbefälets riksförbund	HBR	4 573
Kustartilleriets reservofficersförbund	KAROF	681
Svenska arméns och flygvapnets reservofficersförbund	SAFR	4 197
Svenska flottans reservofficersförbund	SFRO	820
Svenska värnpliktsofficersförbundet	SVOF	911

Avtalsorganisationer:

Frivilliga Automobilkårens Riksförbund	FAK	11 882
Frivilliga flygkåren	FFK	1 600
Frivilliga Motorcykelkårens Riksförbund	FMCK	5 451
Frivilliga radioorganisationen	FRO	7 679
Svenska Röda Korset (för totalförsvaret)	SRK	26 000
Riksförbundet Sveriges Lottakärer	SLK	38 094
Svenska Blå Stjärnan	SBS	5 381
Svenska Brukshundklubben	SBK	63 500
Sveriges civilförsvarsförbund	SCF	55 000
Sveriges Kvinnliga Bilkärers Riksförbund	SKBR	12 825

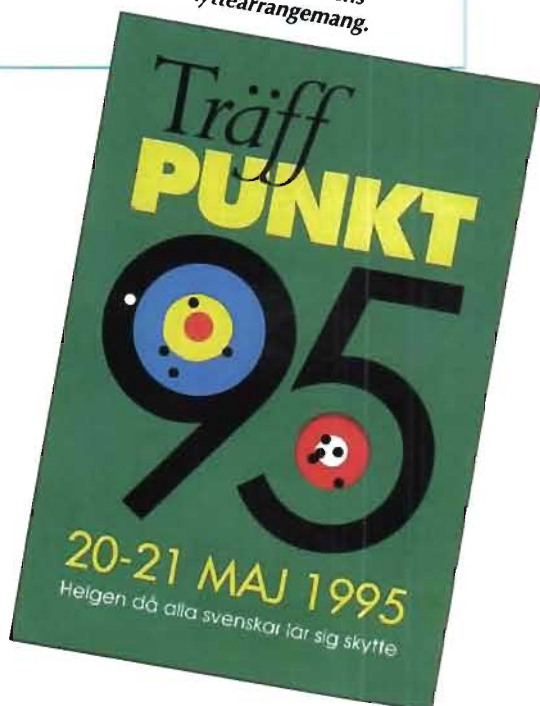
Övriga organisationer:

Frivilliga skytterörelsen	FSR	142 954
Svenska fallskärmsförbundet	SFF	4 470
Svenska pistolskytteförbundet	SPSF	67 744
Svenska sportskytteförbundet	SSF	168 273

Organisation ingående i armén, som rekryteras på frivillig väg:

Hemvärnet	HV	115 000 *
-----------	----	-----------

* Jämte drygt 20 000 ur avtalsorganisationer



Det här gör vi:



SAFR – Svenska arméns och flygvapnets reservofficersförbund har som syfte att verka för reservofficerens utveckling till gagn för landets försvar.

Förbundet arbetar med frågor som rör frivillig befälsutbildning, samhörighet mellan reservofficerare, försvarsupplysning, rekrytering och övrig utbildning. – Utbyte och samarbete sker även med reservofficerare i övriga Norden.

Den lokala verksamheten utgörs främst av studiebesök, föredrag, utbildning, idrott och skytteaktiviteter.

SKBR – Bilkåristerna ur Sveriges Kvinnliga Bilkårens Riksförbund utbildas på lätta och tunga fordon för att krigsplaceras bl a i våra krigsförband, på transportplutonerna.

Inom LOMOS har SKBR utbildningsuppdrag och i t ex en basbataljon skall en stor mängd fordon trafikera vägarna. Det behövs många fordonsförare och transportledning i transportplutonerna för en effektiv transporttjänst.

Den individuella fordonsutbildningen upptar stor del av Bilkåristernas verksamhet, men även flera instruktörskurser och militär körlärarkurs finns hos SKBR. Det behövs också flera körlärare under värnpliktigas grundutbildning; fråga gärna!

Utbildningssystemet omfattar utöver själva fordonsutbildningen i stort:

- Allmänmilitär utbildning
- Befattningsutbildning
- Befälsutbildning
- Motorinstruktörsutbildning



Kvinnliga Bilkåren

SBK – Svenska Brukshundklubben utbildar för hela totalförsvaret – för oss i flygvapnet utbildas hundtjänstpersonal och så förstås hundar. Det är ett måste för krigsplacering inom flygbasjägarförbanden och närskyddsplutonerna i både stril- och basbataljoner.

Hundtjänstinstruktörernas utbildning omfattar i stort:

- Allmänmilitär utbildning
- Fackutbildning
- Befälsutbildning
- Instruktörsutbildning

Hundarna utbildas till tjänstehundar och får genom certifikat och tjänstehundsprov visa att de klarat sin utbildning och håller sin standard. Hundarna krigsplaceras och kan på sedvanligt sätt kallas in för tjänstgöring vid sina respektive förband.



FSR – Frivilliga skytterörelsen är Sveriges äldsta frivilliga försvarsorganisation. FSR omfattar bl a 1500 lokala skytteföreningar, många av oss i flygvapnet är nog medlem i någon av dessa föreningar. Målet är att utveckla skjutfärdighet både i banskytte och fältskytte. FSR är alltså en av de färdighetsutvecklande frivilligorganisationerna.

Det är viktigt att på ett säkert sätt kunna hantera sitt eldhandvapen och snabbt kunna träffa målet samt uppöva precisionen, även för krigets krav.

Skjutverksamheten bedrivs i regel året runt med tillgång till bl a inomhuskjuthallar. Verksamheten omfattar utbildning, träning och tävlingskjutning. **Träffpunkt 95**, skyttearrangemangen då "alla" svenskar lär sig vad "skytte" är, äger rum den 20-21 maj. ■



FMCK – MC-ordonnansutbildning.



Foto: Ulrika Träff

Träning med tung biltransport i skogsgården

Försvarets Hercules 30 år

Transportflygenheten vid F 7 i Sätenäs planerar för fint 30 årsjubileum i augusti.

Den gamla transporttrotjänaren C-130 Hercules, eller som den benämns i flygvapnet, TP 84, firade som flygplanstyp sitt universella 40-årsjubileum i samband med International Air Tattoo i Fairford i England 1994. 44 av världens flygvapen i egenkap av Hercules-användare var där. Så även flygvapnet/F 7:s transportflygenhet som hade äran att under Tattoot få genomföra den enda flyguppsvisningen med en C-130. F 7:s specialuppsvisning med Hercules sedan elva år tillbaka anses nämligen av expertisen som outstanding i transportflygvärlden.

1993 hade det belgiska flygvapnet flugit Hercules i 20 år. F 7 blev då inbjuden att med ett TP 84-flygplan med förstärkt besättning delta i det jubileum som firades under första helgen i maj. Det blev en glad och minnesvärd tillställning under ett par dagar med mycket gemyt, grillparty, flyguppsvis-

ning och gästfrihet. De flesta av Europas flygvapen var närvarande.

I oktober 1994 firade det norska flygvapnet motsvarande jubileum efter 25 års Hercules-flygande men i något mindre omfattning – endast den nordiska Hercules-brödraskaran deltog. Då genomfördes en tävling mellan de deltagande besättningarna i form av en mindre s k rodeo. Den innehöll ett navigeringsmoment, ett fallskärmsfällningsmoment och ett precisionslandningsmoment.

F 7:s besättning, med Bosse Sahlin som befälhavare, vann tävlingen.



*Ett hisnande moment ur Hercules-programmet, som F 7 är ensamt om.
Foto:
Jahn Charleville*

● ● Europas äldsta Herculesoperatör är - nota bene - det svenska flygvapnet. Vi har nu flugit TP 84 under 30 år. Våra kolleger runt om i världen förväntar sig att det ordnas en minnesvärd tillställning på Sätenäs för att under värdiga former manifestera detta. Så kommer det också att bli.

Förberedelserna har redan dragit i gång. Vi har dock begränsade resurser att klara av ett så stort arrangemang. Därför har vi varit tvungna att begränsa deltagarantalet. Följande sju länders flygvapen har fått inbjudan till F 7 helgen den 18-20 augusti: Belgien, Danmark, Frankrike, Italien, Norge,

Storbritannien och USAFE (US Air Force Europe).

Jubileet genomförs på divisionsnivå med förstärkta besättningar.

Programmet i stort är tänkt som följer:

18/8 Ankomsttävling under dagen.

Kvällen, grillparty vid Vänerstranden.

19/8 "MINIRODEO" med:

- a) Navigering.
- b) Fällning av trupp eller materiel.
- c) Precisionslandning som s k assault landing.

Särskilt damprogram arrangeras. På kvällen aväts jubileumsmiddag med underhållning.

20/8 Hemfärd.

Vi har som sagt redan påbörjat förberedelserna och hoppas att detta skall bli en minnesvärd helg för alla som kommer till F 7 för att fira våra 30 år vid Hercules-spakarna. ■

Överstelöjtnant P-E Brolén

Efter 56 år – tack och farväl



Första (den sista kvarvarande) flygeskadern, E 1, avvecklas nu även den. Den officiella avslutningen sker den 30 juni i Göteborgs børs-hus. Fredsstaben är då avvecklad under den siste stabschefen, överste Christer Salsing. – E 1:s siste chef var generalmajor Bert Stenfeldt. Han avgick med ålderspension den 30 september 1994.

Det var så här flygeskaderhistorien började.

Vid andra världskrigets början september 1939 organiserades den Första flygeskadern under dåvarande flygstabschefen Bengt Nordenskiöld. I eskadern ingick flottiljerna F 1, F 3, F 4 och F 6. Eskaderstaben förlades till Karlsborg (F 6).

Den 1 juli 1942 fördelades flygvapnets flygflottiljer på fyra flygeskadrar. Första flygeskadern innehöll då F 6, F 7, F 14 och F 17.

1966 skapades den nya "regionala ledningen". Med undantag av Första flygeskadern integrerades flygeskadrarna i militärområdena. Första flygeskadern bibehölls direkt underställd överbefälhavaren.

Inledningsvis bestod Första flygeskadern (E 1) av attackflottiljerna F 6, F 7, F 14, senare F 15 och F 17. Successivt tillfördes E 1 ansvar för de lätta attackflygförbanden (vid F 21, F 16, F 5), spaningsflygförbanden (vid F 21, F 11 senare F 13 och

F 17), transportflygförbanden (vid F 7 och F 5) samt signalspaningsflygförbandet (vid F 13 M).

1987 underställdes E 1:s flottiljer respektive militärbefälhavare varvid attackflygdivisionerna liksom tidigare övriga divisioner kom att lyda under E 1 i fred och vara underställda E 1 i krig.

1993 beslöts att eskaderchefens uppgifter, förband och staber skulle överföras till flygledningen i det nya Högkvarteret och till de tre flygkommandona FKS, FKM och FKN. Detta sker successivt under perioden 1994-96. Formellt genomförs detta vad avser fredsorganisationen den sista juni 1995 och för krigsorganisationen den sista juni 1996.

I samband med att övning "Samverkan 94" avslutades den 22 september 1994 genomför-

des ett "sista" samlat eskaderanfall med stridsammunition mot Hattefuran, F 7 med Första flygeskaderns samtliga förband, divisioner ur F 5, F 16, F 7, F 10, F 15 och F 21 samt en defilerings i vilken även deltog transport- och signalspaningsflygförbanden ur F 7 och F 16 M. Anfallet leddes av den siste eskaderchefen generalmajor Bert Stenfeldt. Det genomfördes med 100 procent precision och resultat. En effektiv punkt på en verksamhet full av försvareffekt. ■

- ▶ 1939-42: Uppbyggnad
- ▶ 1942-46: Utveckling
- ▶ 1946-66: Stabilisering
- ▶ 1966-90: Ny regional ledning, Viggen
- ▶ 1990-95: Utvecklad ledning, AJS 37
- ▶ 1994-96: Avveckling

BEGRÄNSAD
EFTERSÄNDNINGVid definitiv eftersändning
återsänds försändelsen med
nya adressen här nedan.

3595

Anna Maltinger - en bland flera ändå unik!



Så som bildens rubrik lyder, så skrev vi redan för fyra år sedan. Det var på omslaget av nr 4/91, då Anna just blivit klar med sin grundflygutbildning vid F 5/Ljungbyhed.

I dag skriver vi i anslutning till bilden: Världens första kvinnliga Viggen-pilot. Vi gör det för att matcha exemplet från The Times, som kallade fänrik Jo Salter för världens första kvinnliga Tornado-pilot, när hon i februari begick sin första ensamflygning med stridsflygplanet Tornado från Lossiemouth, RAF.

Jo (26 år) är liksom vår Anna Maltinger (25) likväl bara en bland flera - dvs en bland flera män. Men de

är först som kvinnor på respektive flygplanstyp.

Första kvinnliga jetstridspiloten blev dock holländskan Manja Blok, som 1991 (då 27) sågs bli livligt fotograferad i "sin" F-16.

Vår bild skall också förmedla budskapet att här står pilot Anna efter det att hon med fullgott resultat avslutat ett Viggen-pass med bl a skjutning av jaktrobot (Rb 24). - Well done! ■

Red