

# FLYGVÄRPE

*flytt*

**Nordens största flygtidskrift**

SW • ISSN 00 15-4792

4/95



**"Roll-out" JAS 39B Gripen** sid 28-31

**Gripens  
"högriskprov"** sid 6-11



**sid 32-47**



Nye ansvarige utgivaren:

# Vi måste synas och bli förstådda

I samband med att jag tillträdde som chef för flygvapenledningens produktionsavdelning den 1 oktober fick jag också uppgiften att vara FlygvapenNytt's ansvarige utgivare.

I flygvapenledningen är jag ansvarig för förbandsproduktionen, vilket bl a innebär utveckling av såväl krigs- som fredsorganisationen. För att säkerställa produktionsförutsättningarnas inflytande i programutvecklingsprocessen är jag också ansvarig för den process som skall leda fram till att våra krigsförband produceras på ett ändamålsenligt och rationellt sätt. Vidare har jag ansvaret för en sammanhållen personalplanering.

Jag är s k långvägare och anser mig ha en gedigen förbandserfarenhet. Vid Norrbottens flygflottilj har jag varit divisionschef, flygchef och flottiljchef. Jag har flugit attack, lätt attack och flyger nu, mot bakgrund av mina befattningar i krigs- och fredsorganisationen, jaktviggen.

FlygvapenNytt når en mycket bred och initierad läsekrets – såväl inom flygvapnet som ute i det civi-

la samhället. Jag ser det som en utmaning att bidra till att FlygvapenNytt fortsätter att utvecklas i en för läsarna positiv riktning, dvs sakkunnigt och slagkraftigt serverar

material som bl a berättar om flygvapnets roll i Försvarsmakten.

FlygvapenNytt är en tidskrift som vi i flygvapnet tillsammans ger innehåll och mening i. Tveka inte! Bidra med inslag i FlygvapenNytt, det gagnar oss alla i flygvapnet. Det gäller att synas! Det gäller att skapa en försvarsförstående opinion. Utan det svenska folkets stöd inget svenskt försvar.

Jag tackar på förhand för Din positiva inställning och därmed Dina bidrag. ■

Curt Westberg  
Överste 1 gr



Foto: Ivar Blixt

FlygvapenNytt 56 år

Nordens största flygtidskrift: 37.000 ex.

Trycks på miljövänligt papper.

## UR INNEHÅLLET

- Sid 4:** *Inför FB 96:s etapp 2*  
**6:** *Högriskprov med Gripen*  
**14:** *Polskt F 7-besök*  
**16:** *Air Tattoo 1995*  
**22:** *VM i flygfemkamp*  
**26:** *Mastiga telekrigsprov*  
**28:** *Roll-out: JAS 39B*  
**32:** *Med FV i FN-tjänst*

**Nr 1/96 utges i januari**

Manusstopp för nr 2/96 = 6 februari

## Vår nye arméchef



Foto: Lars Sjögren

Regeringen har utsett överste 1. Mertil Melin, till ny arméchef. Han tillträder den 1 april 1996.

Mertil Melin utnämndes den 15 oktober till generalmajor och ställdes då till ÖB:s förfogande. Vid tillträdet, den 1 april 1996, utnämns Melin till generallöjtnant. Melin efterträder då generallöjtnant Åke Segrén. ■

Ansvarig utgivare: **CURT WESTBERG**  
Chefredaktör: **JAHN CHARLEVILLE**  
I redaktionen: **ANDERS EISEN**  
Prenumeration: **MARIE TISÄTER**

Ljungbergs Tryckeri AB, Klippan 1995 11-15/95-1321

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 beställt material ansvaras inte.

ÅTERGIVANDE av textinnehållet medges. Källan önskas tydligt angiven.

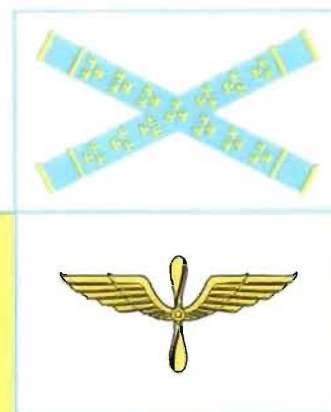
ADRESS: FlygvapenNytt Artiklar m m: 08-788 75 69  
HKV/INFO Prenumeration: 08-788 90 19  
107 85 Stockholm vx: 08-788 75 00

Prenumerationspris 100 kr 1996  
Postgironummer 31 69 97-6  
Kassa 103:6 Flygvapenledningen

Fax-nr: 08-788 88 66



Flygvapenchefen,  
generallöjtnant Kent Harrskog:



## Det gäller år 2007 – inte 1997!

**M**ot bakgrund av regeringens proposition och den strukturförändring av flygvapnet som förutses är arbetet med framtagning av underlag avseende Försvarsbeslut -96 i full gång.

Regeringens försvarsproposition lämnar något större frihet till Försvarsmakten än vad försvarsberedningens rapport gör. Den innebär ändå samma inriktning. Rapporten innebär för vår del tolv divisioner JAS 39 och att vi skall minska vår grundorganisation med minst tre flottiljer. Med flottiljer menas i detta fall även skolförbanden F 5 och F 14.

Cheferna för F 5 respektive F 14 har fått uppdraget att beskriva möjligheterna till och konsekvenserna av en utlokalisering av skolverksamheten till "skarpa" kvarvarande flottiljer.

Flottiljcheferna vid F 10 och F 15 har fått uppdraget att ta fram kriterier för val av vilken av flottiljerna som kan komma i fråga för nedläggning helt i enlighet med att äldre flygsystem skall avvecklas först. Respektive chefers uppgifter säkerställer i enlighet med beredningens inriktning att förbanden tidigt skall medges möjligheten till delaktighet i utvecklingen.

● ● Avveckling och flyttning är smärtsamma processer, som ur de flesta synvinklar är oönskade och som även kan upplevas som omotiverade. Det är emellertid omöjligt att i propositionens ekonomiska nivå bibehålla såväl organisation som erforderlig materielomsättning.

Kvalitativt väl utvecklade och kvantitativt väl tillgodosedda flygstridskrafter är en förutsättning för att våra försvarsansträngningar i övrigt skall ge avsedd effekt i ett väpnat angrepp. Jag har i många sammanhang uttryckt oro för att flygstridskrafter-

na i framtiden kvantitativt sett inte räcker till. Därmed blir också antalet flygdivisioner med stödssystem en kvalitetsfråga. Jag känner sålunda en oro för att vi, trots att jag förordar kvalitet framför kvantitet, hastigt närmar oss den gräns där flygstridskrafternas förmåga över tiden är otillräcklig från kvantitativa utgångspunkter.

När detta skrivs har också övriga partier lämnat sina motioner i försvarsfrågan. I intet fall föreslås vad gäller flygstridskrafterna fler än 14 divisioner. Detta innebär att vi ånyo står inför strukturförändringar.

Man måste hålla i minnet, att Försvarsbeslutet -96 *inte* handlar om det försvar/det flygvapen vi skall ha 1997 eller 1998 . . . utan det om 10-15 år, 2005-2010!

● ● Morgondagens krig kommer att kännetecknas av snabba förlopp i tre dimensioner samtidigt, en fjärde utgörs av tiden. Det handlar om att skaffa sig information och behandla den, nyttja den för egen fördel samtidigt som motståndarens möjligheter att göra samma sak förhindras.

En vision om ett framtida krig kunde vi se i det s k Gulfkriget. Informationen inhämtades med hjälp av satelliter, spaningsflyg och på elektronisk väg. Den irakiska ledningsstrukturen och dispositionen av stridskrafter kunde fastställas. De ömma punkterna.

Med hjälp av offensivt attackflyg, kryssningsrobotar, attackhelikopter samt små rörliga, speciella markförband slogs först den irakiska ledningsstrukturen sönder och samman. Efter detta kunde resterande irakiskt flyg med lätthet mötas i luften. FN-alliansen kunde sedan *från luften*, utan hot, tämligen enkelt bekämpa markstridskrafterna med mycket liten egen förlustrisk. ■



Arbetet med att  
ta fram underlag inför för-  
svarsbeslutet 1996 (FB 96) har inten-  
sifierats under hösten. Som tidigare redovi-  
sats i FlygvapenNytt 3/95 lämnade överbefälha-

# INFÖR ETAPP 2 och försvarsbeslutet 1996

varen (ÖB) underlaget inför etapp 1 till regeringen i månads-  
skiftet maj/juni.

ÖB:s underlag har under sommaren granskats av en för-  
svarsberedning, som tillsatts av regeringen, för att vara  
en brygga mellan regeringen och riksdagen. (Repre-  
santanter från Moderata samlingspartiet och  
Folkpartiet har inte deltagit i beredning-  
ens granskning av ÖB:s underlag  
inför etapp 1.)

Av  
överstelöjtnant Anne Hedén,  
flygvapenledningen

## Anpassningsfilosofi

Genom att angreppshoten på kort sikt är så begränsade och den eventuella uppväxten av nya hot bedöms vara observerbar och ta viss tid i anspråk, är det enligt försvarsberedningens mening lämpligt att göra vissa besparingar genom att begränsa totalförsvarets omfattning och beredskap i närtid. En absolut förutsättning är emellertid att tillräcklig och noga planerad förmåga finns att vid behov snabbt och resolut kunna höja krigsdugligheten hos den befintliga organisationen. Vidare måste en tillräckligt god och planerad grund finnas för att anpassa försvaret till en tänkbar utveckling på sikt. Planeringen bör således bygga på en *anpassningsfilosofi*.

Försvarsberedningen poängterar, att totalförsvaret måste göra effektivitets- och samordningsvinster för att priset för den nationella försäkringspremien skall kunna accepteras.

Innebörden av totalförsvarets uppgifter är att det militära försvaret skall:

- Försvara landet mot angrepp.
- Hävda vår territoriella integritet.
- Kunna genomföra internationella fredsfrämjande insatser.
- Kunna utnyttjas vid svåra nationella påfrestningar i samhället i fred.

Det militära försvarets krigsorganisation kommer att *reduceras*. Den bör enligt försvarsberedningen i framtiden bestå av cirka tolv divisioner stridsflyg, cirka tolv brigader, cirka 20 ytstridsfartyg och sju ubåtar.

Den nuvarande ledningsorganisationen bör ses över i syfte att reduceras.

## Cirka 4000 avvecklas!

Ett tiotal fredsetablisement inkluderande minst *tre flygflottiljer* bedöms kunna läggas ned. I den struktur för det militära försvaret som försvarsberedningen föreslår, behöver till följd av direkta organisationsförändringar sammanlagt personal om cirka 3500 till 4000 (yrkesofficerare och civila) avvecklas under försvarsbeslutsperioden.

Beredningen gör den bedömningen, att det säkerhetspolitiska läget medger att **besparingar om totalt 4 miljarder** kan genomföras till och med år 2001.

Försvarsberedningen anser vidare

Den första september presenterade försvarsberedningen sin rapport över etapp 1 inför FB 96. I denna rapport anges att det svenska totalförsvaret står inför en tid av reformering. Den säkerhetspolitiska utvecklingen i vår del av världen ger nya möjligheter och ställer nya krav. Försvarsberedningen föreslår en genomgripande reformering som syftar till att skapa ett totalförsvär väl anpassat till den faktiska säkerhetspolitiska utvecklingen på kort och lång sikt.

Den säkerhetspolitiska situationen innebär att uppgifterna för totalförsvaret har olika innebörd i skilda tidsperspektiv.

På kort sikt (nuvarande säkerhetspolitiska och militärstrategiska förhållanden) krävs främst förmåga:

- ▶ Att kunna hävda territoriell integritet.
- ▶ Att hantera konsekvenser av kriser och konflikter i vårt närområde.
- ▶ Att delta i internationellt fredsfrämjande och humanitär verksamhet.
- ▶ Att kunna utnyttjas vid svåra nationella påfrestningar på samhället i fred.

Den långsiktiga dimensionerande uppgiften för totalförsvarets utveckling är och förblir väpnat angrepp. Denna uppgift har i sig en dominerande påverkan även på totalförsvarets utformning och verksamhet i närtid.

att Försvarsmakten skall utbilda 8000 fler totalförsvarspliktiga än vad ÖB föreslog inför etapp 1. Därutöver skall det civila försvaret inriktas på att utbildas cirka 10.000 totalförsvarspliktiga. Totalt innebär detta att 18.000 totalförsvarspliktiga skall utbildas, utöver vad ÖB anser att behovet för krigsorganisationen är. Detta skall genomföras utan att den ekonomiska ramen höjs.

## "Totalförsvar i förnyelse"

Med försvarsberedningens rapport som grund överlämnade regeringen sin proposition inför etapp 1 till Riksdagen den 21 september.

I propositionen lägger regeringen fram förslag till riksdagens ställningstagande i fråga om säkerhetspolitiken, försvarspolitiken, målen för totalförsvaret, övergripande principiella frågor om totalförsvarets utformning och struktur samt ekonomin för försvarsberedningsperioden 1997-2001.

● ● För flygvapnet innebär regeringens proposition i likhet med försvarsberedningens rapport att *drastiska minskningar* skall genomföras trots att vikten av vårt luftförsvar framhålls. Detta och förhållandet att det tar mycket lång tid att införa nya typer av avancerade flygsystem gör att flygstridskrafterna enligt propositionen måste utformas och dimensioneras i ett långt tidsperspektiv. **Kraven på krigsduglighet och uthållighet** kan dock enligt regeringens proposition **begränsas**.

Regeringen bedömer att cirka tolv divisioner bör ingå i grundnivån. På sikt bör samtliga dessa divisioner utgöras av JAS 39 Gripen-förband. Det lätta attackflygets omfattning och ambitionsnivå, liksom övrigt utnyttjande av skolflygplan i krigsorganisationen bör enligt regeringen övervägas ytterligare.

Kapaciteten för det militära transportflyget bör i huvudsak bibehållas.

Den pågående utvecklingen och moderniseringen av stridsledningsorganisationen bör fortsätta.

● **Bassystemet** bedöms kunna **reduceras** till cirka 16 basbataljoner och ändå ge flygsystemen full effekt. En fortsatt utbyggnad av bassystemet för att kunna öka uthålligheten bör kunna ske under ett *återtagningskede*.

Slutligen anges att antalet flygkommandon bör omprövas.

Grundorganisationsfrågan skall tas i etapp 2. I propositionen hänvisas till att beredningen bedömt att minst tre flygflottiljer skall läggas ner.

Regeringen bedömer att **avveckling** av såväl materiel som personal **skall genomföras snabbt**.

## Planeringsanvisningar

Regeringen fattade den 5 oktober beslut om planeringsanvisningarna inför etapp 2. ÖB skall den 1 mars 1996 lämna in en programplan (FMP 97) för perioden 1997-2001 samt anslagsframställan för året 1997.

Försvarsmakten skall i sin programplan utgå ifrån följande ekonomiska planeringsramar (miljarder kronor).

	1997	1998	1999	2000	2001
Anslag A1	33,1 <sup>1)</sup>	36,0	35,3	34,5	33,8

<sup>1)</sup> Anslagsnivån för 1997 har reducerats med de 3288 miljoner kronor som omfördelats mellan hösten 1996 och våren 1997 och som fastställdes i budgetpropositionen 1995.

Försvarsmakten får enligt planeringsanvisningarna uppdra åt Försvarets materielverk att inleda överläggningar med industrigruppen JAS om förutsättningarna för det fortsatta Gripen-projektet.

Försvarsmakten skall bli redovisa ett alternativ där de *lätta attackflygförbanden* utgår ur krigsorganisationen.

Vidare skall undersökas möjligheterna att *begränsa det pågående motorbytet* på SK 60 till det antal flygplan som erfordras för skol- och transportflygverksamheten.

## Grundorganisationsfrågor

Statsmakternas direktiv pekar på ett flygvapen som består av tolv divisioner, 16 basbataljoner och sex flottiljer. För närvarande pågår ett mycket intensivt arbete med *kunskapsuppbyggnad* utifrån dessa planeringsförutsättningar. Det måste säkerställas att den kunskap som finns på den lokala nivån överförs till flygvapenledningen och utnyttjas i arbetet. Berörda flottiljer har av denna anledning engagerats i arbetet.

Det alternativ som för närvarande utreds är ett alternativ med två divisioner per flottilj på sex "skarpa" flottiljer. Detta innebär att det sker en kunskapsuppbyggnad och realiserbarhetsprovning vad avser förutsättningarna att **integrera F 5:s och F 14:s** skolverksamhet på återstående flottiljer.

Av övriga flottiljer sker det en **alternativgranskning mellan F 10 och F 15** om vilken flottilj som måste läggas ner.

**OBS!** Det föreligger inget beslut om att F 5, F 14 och F 10 eller F 15 skall läggas ner. De är inte heller "bestämt" att beslut skall fattas om att F 5, F 14 och F 10 eller F 15 skall läggas ner, utan kunskapsuppbyggnaden bedrivs förutsättningslöst.

**4000 bort!**  
**Men vilka?**

Strukturmässigt bibehålls i denna kunskapsuppbyggnad fyra flottiljer med två divisioner med Jaktviggen (F 4, F 16, F 17, F 21) och en flottilj med två divisioner Gripen (F 7) samt F 10 (en division Draken och en division AJS 37 Viggen) eller F 15 (två divisioner AJS 37 Viggen). I detta scenario blir F 10 alternativt F 15 Gripen-flottilj nr 2, då äldre system skall omsättas först. ■



Vi har under året då och då sett i dagspressen redogörelser som – i JAS 39 Gripen-sammanhang – försökt berätta något om vad man kallar spinnprov. Det har resulterat i ett stort antal telefonfrågor till bl a redaktionen. FlygvapenNytt sammanfattar det väsentliga och ger svaren på följande frågor:

- Varför skall dessa flygprov genomföras?
- Vad består proven av?
- När avses flygproven genomföras?
- Var skall proven utföras?
- Hur utföras flygproven?
- Vad händer vid eventuellt haveri?

Foto: Johnny Lindahl

Text: Överstelöjtnant Johan Gille,  
Flygvapenledningen

Teckningar: Saab MA

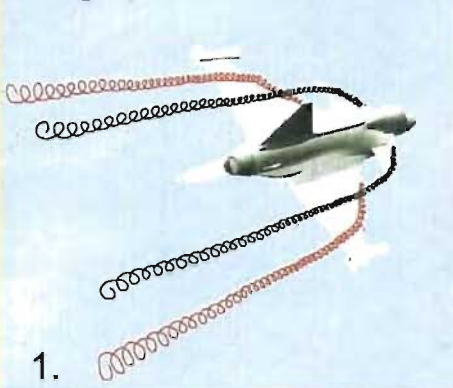


**Vad  
inne-  
bär:**

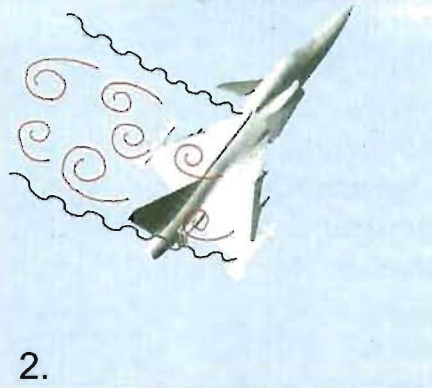
**HÖGALFA/SPINN-PROV?**



Hög operativ anfallsvinkel



Överstegrat tillstånd



Spinn



## Vad är spinn?

Spinn är ett okontrollerat flygtillstånd som karakteriseras av att flygplanet har en nära vertikal, spiralformad flygbana. Flygplanet roterar i gir med pendlingar i roll med relativt flack attityd mot horisonten.

Uppkomsten till spinn är ofta luftstridsövningar (1) med manövrar vid hög anfallsvinkel eller stigning med låg fart. Blir anfallsvinkeln för hög (2) övergår strömningen över flygplanet från stabil virvelströmning till avlöst virvelströmning med försämrad flygplansstabilitet och styrförmåga.

Om stabiliteten går förlorad (3) avviker flygplanet ("departure") från kontrollerad flygning genom en roterande rörelse upp till mycket hög anfallsvinkel (70°-90°). Motståndet växer kraftigt varför farten minskar och flygbanan övergår till vertikal (4-6) flygbana.

Den grundläggande utprovningen av JAS 39 Gripen går nu in i sin slutfas (över 1900 provflygningar har genomförts) och avses vara avslutad i slutet av 1996. Ett av de större utprovningblocken som kvarstår är "hög-alfa-provning", i dagligt tal ofta kallat spinnprov.

Att dessa prov kommer i slutet av utprovningsprogrammet beror på att de klassas som högrisksprov, vilket innebär att förlust av provflygplanet inte kan uteslutas. Genom att lägga dessa prov sist skall ett eventuellt haveri endast ge begränsade förseningar av det resterande utprovningsprogrammet.

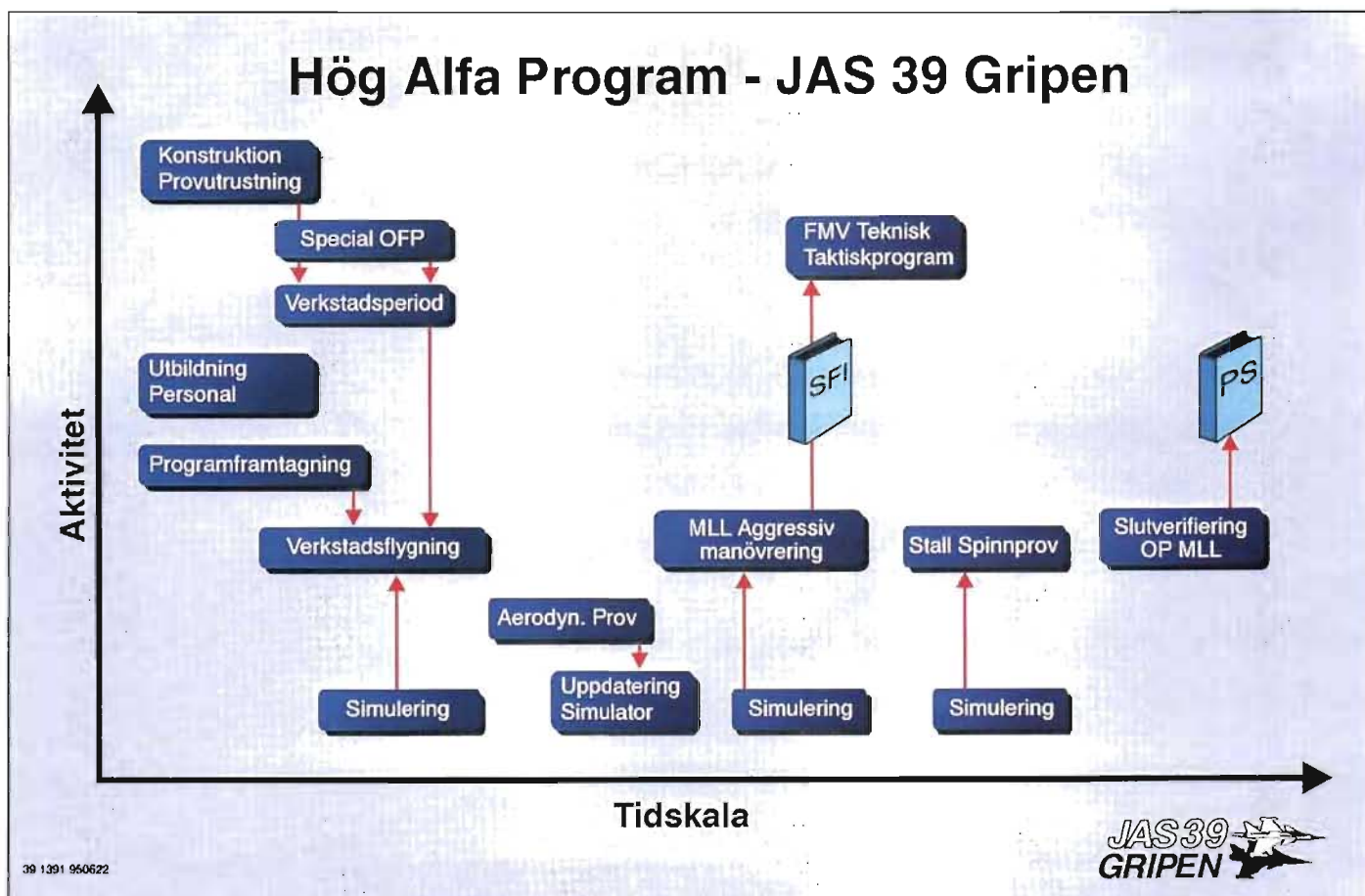


# PROV in i en

Syftet med "hög-alfa-provning" – som avses mjukstarta före jul 1995 – är att visa att JAS 39 Gripen uppfyller projektspecifikationernas krav på fullgod lågfartsaerodynamik genom att:

1) Verifiera "MLL-funktionen". – Styrsystemet i Gripen har en inbyggd skindvakt kallad "MLL-funktion" (Manoeuver Load Limiter = manöverbegränsare), som automatiskt skall begränsa flygplanet's rollhastighet, gir-

vinkel ( $\beta$ ), anfallsvinkel ( $\alpha$ ) och belastning till de värden som gäller för aktuell vikt, yttre last, fart, höjd m m. Denna "MLL-funktion" gör att piloten kan styra med maximala styrkommandon och snabbt få maximala prestanda







## Hög-alfa-provning

### Syfte

Visa att Gripens projektkrav uppfylls:

- Verifiera "MLL-funktioner".
- Verifiera Stall-Spinn-Urgångsmetodik.
- Underlag för operativ "MLL-gräns".
- Underlag för SFI/flygsäkerhetsbestämmelser.

# Okänd värld

da, utan att lägga övervakningskapacitet på att inte överskrida säkra värden. I stället kan han koncentrera sig på sin taktiska uppgift genom att ögonspana, analysera taktisk information, hantera beväpningssystemet m m.

2) **Verifiera Stall-Spinn-Urgångsmetodik.** – Även om man genom provning kan visa att "MLL-funktionen" har mycket hög säkerhet, kan det aldrig helt uteslutas att flygplanet ändå

kan komma i ett okontrollerat läge; på grund av tekniska fel, flygning "nära nollfart" eller passage av mycket kraftiga ändvirvlar. Man måste därför även visa hur man tar sig ur en stall eller spinn och återfå kontrollen av flygplanet.

3) **Ge underlag för operativ "MLL-gräns".** – Den nu ansatta gränsen för anfallsvinkel bygger på teoretiska beräkningar och simuleringar av de

marginaler som behövs från "MLL-värdet" till det värde där flygplanet blir okontrollerbart. Av flygsäkerhetsskäl vill man naturligtvis ha en stor marginal, men för att få bästa möjliga flygplansprestanda vill man göra marginalen så liten som möjligt. Flygproven skall ge verkligt underlag för denna optimering.

4) **Ge underlag för SFI.** – För att piloterna skall kunna utnyttja flygpla-

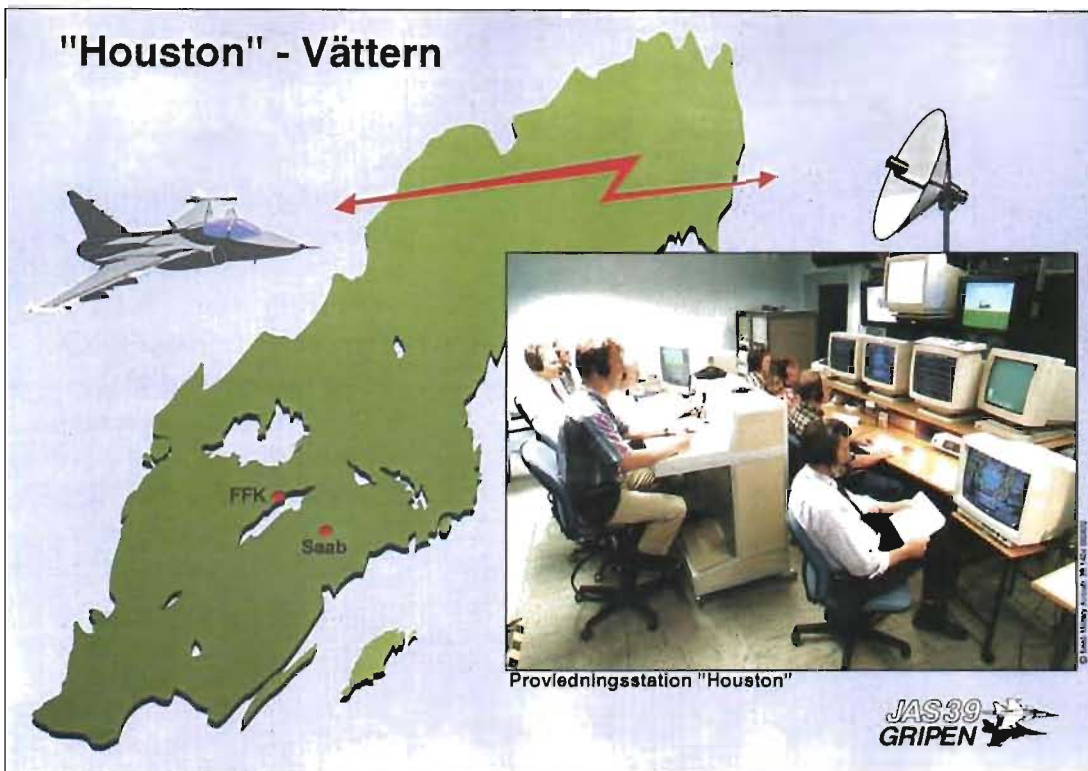


Foto: Torbjörn Caspersson

*FlygvapenNytt har tidigare visat hur Gripens cockpit ser ut i serieutförande. Bilden bredvid har ett annat utseende. Varför? Redaktionen bad Saabs "spinnprovspilot" Clas Jensen att kommentera specialinstrumenteringen: "En av modifieringarna som provflygplan 39-2 har genomgått har varit att specialanpassa cockpit för de kommande högalfa-proven. Instrumenteringen i 39-2 skiljer sig avsevärt genom att den endast består av traditionella analoga instrument och saknar SI/Head-Up Display. Man har medvetet valt denna lösning då traditionella analoga instrument bedömts som bättre vid flygegenskapsutprovning i hög-alfa jämfört med serie-Gripens tre elektroniska bildskärmar (EP-17) och siktlinjesindikator/HUD."*



## "Houston" - Vättern



Fyra provningsstationer (kallade Houston) följer högriskproven. Viktigast är de i Karlsborg och Linköping/Saab.

net maximalt men ändå så säkert som möjligt, måste flygegenskaper, "MLL-prestanda" och utgångsmetodik beskrivas i SFI 39 (Speciell Förarinstruktion). Proven skall ge underlag för denna beskrivning.

### Hög-alfa-program

Provförberedelserna har pågått i cirka två år. De inleddes med besök hos

utländska flygprovorganisationer, där man diskuterade provmetodik och erfarenheter från liknande prov. Därefter utarbetades en övergripande provstrategi med avseende på flygplanets utrustning, utbildning av personal, provutrustningar och provpassens innehåll och tidsplan.

**Flygplanet.** – Det provflygplan som kommer att användas är Saabs "39-2". Detta provflygplan är det äldsta av provflygplanen. Det har tidigare använts för utprovning av styrsystemet

ar som gjorts är:

- Införande av en "antispinnskärm" som piloten kan utlösa om flygplanet hamnar i ett okontrollerat läge som han inte kan häva. Skärmen sitter bakom fenan och fungerar som en "bromsskärm", så att anfallsvinkeln minskar och därmed stabil strömning över vingar och roder återfås.

- Delvis ny instrumentering i kabinen så att provflygaren lättare skall kunna avläsa anfallsvinkel, girvinkel, fart/höjd, sjunkhastighet och rotationsriktning.

- Ny yttre målning i svart och vitt för att flygplanet skall synas lättare vid filmning från marken.

- Förstärkta reservsystem för hydraul- och elförsörjning i händelse av motorstopp.

- Komplettering och specialutformning av mätgivare och provregistrering.

- En specialanpassad programvara (P10) till styrautomaten som möjliggör prov av oli-



Från en av provledningsstationerna kan man digitalt följa hela det riktiga spinnprovet och i realtid direkt ge nödvändiga kommandon el dyl.





Foto: Torbjörn Caspersson

Bakom fenan ovanför motorns utloppskon har anbragts en "antispinn-skärmsanordning" som i aktiverat skick skall återge stabil luftströmning.

ka styrlagar för optimal urgång ur ett överstegrat flygläge samt bortkoppling av "MLL-funktionen".

## Utbildning av personal

Proven skall genomföras av provflygare **Clas Jensen**, SAAB och överstelöjtnant **Björn Johansson**, FMV:Prov. Båda har tidigare genomgått provflygskola i England respektive USA, där denna typ av provning är ett av "huvudämnen". För att uppdatera sina kunskaper har båda under senaste året genomfört spinnträning i flera olika flygplanstyper både i Sverige och utomlands. (Se FlygvapenNytt 5/94, sid 18.) Vid ett av dessa pass tvingades Björn Johansson och hans amerikanske instruktör skjuta ut sig, efter att flygplanet fått ett tekniskt fel som förhindrade urgång ur spinn!

Den slutliga samträningen med provingenjörerna genomförs i en simulator vid SAAB, som sänder provdata till provledningsstationen där markpersonalen kan övervaka och leda proven på samma sätt som under de verkliga flygproven. Varje enskilt provpass kommer att stödsimuleras på detta sätt för att minimera riskerna.

## Provutrustningar

Under all utprovning av Gripen har minst en av SAAB:s fyra provledningsstationer ("HOUSTON") använts för övervakning eller ledning av flygproven. I dessa "HOUSTON" presenteras mätdata från cirka 1 000 provgivare i flygplanet i realtid, så att provledare och reservförare kan ge provflygaren i luften maximalt stöd. Dessutom kan man i "HOUSTON" visuellt se vad piloten ser genom en kamera som sit-

**Gripen-provflygplanet 39-2 landar efter en provrunda med bl a AMRAAM-robotar som lastalternativ.**

ter i en vapenbalk. Under spinnproven kommer samtliga fyra "HOUSTON" vara bemannade (cirka 40 personer) för att övervaka händelseförloppet och alla flygplanssystem. Ett speciellt datorprogram har även tagits fram där man med hjälp av mätdata kontinuerligt visar en ritad bild av flygplanets rörelser.

Proven kommer att genomföras över Vättern, så att FMV:PROV:s försöksplats i Karlsborg (FFK) kan filma flygplanet från marken upp till 10 km höjd. Dessa bilder sänds i realtid till "HOUSTON".

Följeflygplan kommer att användas med uppgift att observera flygplan 39-2, stötta med uppföljning av höjdförlost samt assistera vid eventuella problem. Även filmning från annat flygplan i luften kommer att genomföras.

## Provpassens innehåll

Hög-alfa-programmet kommer att inledas med att stegvis närma sig de gränser som är teoretiskt beräknade. Detta provunderlag skall användas för att uppdatera de aerodatamodeller som finns i simulatören.

Efter simulering påbörjas därefter verifiering av "MLL-funktionen" genom att från olika flyglägen ge så aggressiva styrkommandon som möjligt och se hur styrsystemet klarar att begränsa manövern inom tillåtna värden. Slutprovet blir att provflygaren fritt får kombinera olika rörelser inom SFI-bestämmelsernas ram, för att försöka hitta svagheter.

När dessa prov slutförts kopplas "MLL" bort och flygningarna drivs stegvis till stall och spinn från olika



Foto: H. O. Arpfors

Provflygplan 39-2 i kontrollerad lodrät "piké".

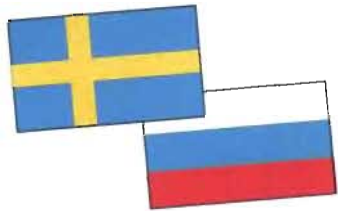
utgångslägen. Provflygarnas uppgift är sedan att hitta bästa sättet att återfå full kontroll över flygplanet.

Det samlade resultatet av samtliga prov utvärderas därefter för att avgöra om de beräknade "MLL-marginalerna" är tillräckliga. Om resultatet blir att man vill öka eller minska marginalerna, tas ett modifierat styrsystemprogram fram, varefter förnyade "MLL-prov" genomförs som en slutverifiering av de operativa "MLL-gränserna". ■



Foto: Johnny Lindahl





# Svenskt UTVÄRDERINGSBESÖK hos ryskt elitförband

*Svenska militärer besökte i mars 1995 på regeringens uppdrag ett ryskt elitförband, ett förband av den typ som kan förväntas uppträda vid strategiska överfall. Vad föranledde detta svenska besök?*

**D**en lilla delegationen genomförde ett utvärderingsbesök vid 36. Luftburna brigaden (LBB 36.) i Garbolovo norr om S:t Petersburg. Besöket var ett led i de ökade militära kontakterna mellan länderna i OSSE, organisationen för säkerhet och samarbete i Europa. I OSSE ingår 53 medlemsstater: alla Europas stater, Kanada, USA och de centralasiatiska staterna i det forna Sovjetunionen.

Det var inte första gången som svenska militärer besökte ett ryskt förband. Liknande besök har de senaste åren genomförts bl a vid 234. Fallskärmsregementet/Pskov (-91), vid 4. Marina Arméregementet/Tjernjachovsk (-92) och vid 11. Gardesarmén/Kalinograd (-94).

● ● Besöken har genomförts med stöd av Wiendokumentet (WD), ursprungligen undertecknat av dåvarande ESK-staterna, nuvarande OSSE, 1990 och efter fortsatta förhandlingar 1992 och nu senast 1994. Avtalet reglerar ett antal åtgärder och bestämmelser i syfte att stärka förtroendet och säkerheten mellan staterna. Grunden för dessa åtgärder är att OSSE-staterna årligen rapporterar in uppgifter om militära styrkor och kommando verksamhet. I enlighet med WD 94 har varje annan OSSE-stat rätt att med mycket kort varsel utföra inspektioner och utvärderingsbesök för att kontrollera dessa uppgifter. Enkelt beskrivet innebär **utvärderingsbesök** att ett visst



Från vänster: Ryske tolken, löjtnant Lena Pettersson (vår tolk), överste Håkan Espmark, brigadchef LBB 36 överste Osipenko, överste Nesterenko från generalstaben Moskva, överstelöjtnant Osmorkin från milostaben St. Petersburg och överstelöjtnant Turkov, chef uh-tjänst LBB 36.

förband berörs, medan **inspektion** berör ett visst område. Inspektionsresan till Polen i september 1994 (presenterad i FlygvapenNytt nr 2/95) är exempel på det senare.

Även om grunden för besöken är att kontrollera, genomförs de normalt i en öppen och vänlig atmosfär och i den förtroendeskapande anda som Wiendokumentet andas. Den svenska delegationen blev också under detta besök mycket väl mottagen. De ryska officersvärdarna ser positivt på det ökade utbytet mellan olika länder.

● ● Deltagare från Forsvarsmakten var överste **Håkan Espmark** (Chef NB 5) och major **Tommy Sandqvist** (högkvarteret). Uppgiften att agera tolk hade anförtrotts löjtnant **Lena Pettersson** (F16).

Resan föregicks av information vid högkvarteret – från fakta om Ryssland i allmänhet och om förbandet i synnerhet till vilka uppgifter som skulle

kontrolleras. Eftersom vi är utsända på uppdrag av regeringen, gav även UD svar på frågor av t ex ubåtskaraktär och andra frågor med politisk anknytning, så att vi korrekt skulle kunna för-





mulera Sveriges inställning.

Resan gjordes med reguljärt flyg till S:t Petersburg – klädda i fältuniform M/90. På flygplatsen mötte en delegation, som sedan följde oss under hela besöket. Delegationen bestod av representanter (från kapten till överste) från generalstaben Moskva, Luftland-sättningsstruppernas stab Moskva, milostaben S:t Petersburg samt Luftland-satta Brigaden/LBB 36. Eftersom själva utvärderingsbesöket vid brigaden skulle ske först dagen därpå (utvärderingen får pågå högst tolv timmar) ägnades dag ett åt ett fullspäckat program med sightseeing i S:t Petersburg och middag på en officersmäss. Vi blev körda i en buss med två följevagnar som med blåljus och sirener oavbrutet banade väg i de centrala delarna av staden. Inkvartering skedde på ett militärt hotell avsett för anställda officerare.

● ● Följande dag befraktades vi per buss norrut till Garbolovo. Där mötogs vi av brigadchefen överste **Osi-penko**, som ansvarade för utvärderingen. Ett TV-team från S:t Petersburg var också med och följde oss under utvärderingen. Utvärderingen inleddes med en briefing av brigadchefen, där vi delgavs information om brigadens personal- och materielläge. Den verkliga personalstyrkan var lägre än den till OSSE rapporterade. Detta förklarades med att kvoten för rekrytering av kontraktsanställda och värnpliktiga skurits ned. Därefter förevisades vi



Soldater övar gruppering av 82 mm granatkasta, M-1937. Skottvidd ca 3000 m, vikt ca 55 kg.

Luftlandsättnings soldater lär sig packa sin egen fallskärm.



den materiel som var inrapporterad till OSSE, dvs 18 artilleripjäser av typen D-30. De var välansade och i gott skick.

Resten av dagen ägnades åt förevisningar av utbildning och materiel. Vi såg bl a närstridsutbildning och hur soldater lärde sig att packa sin egen fallskärm. Kasernerna innehöll 100-mannalager som dagtid utnyttjades som utbildningslokaler efter det att sängarna skjutits åt sidan. På övningsfältet fick vi se grundläggande vapenövningar med brigadens soldater, t ex ingående i eldställning, gruppering av 82 mm granatkastare modell 1937, skjutning med RPG-7 (p-skott)

och AGS-17 (30 mm granatspruta) samt utbildning i handhavande av spräng- och tändmedel.

De ryska värdarna var även generösa med ammunitionen och lät oss provskjuta AGS-17, kulsprutegevär RPK-74, automatkarbin AK-74 med 40 mm granatskjutningsanordning BG-15 och 9 mm pistol Makarov. Vid skjutning med Makarov-pistolen visade de ryska värdofficerna (från major till överste) både förtjusning och stor skicklighet. Hela dagen präglades av en yrkesmässigt kamratlig, uppsluppen och trevlig stämning. Vi fick även under dagens lopp tillfälle att prata med de värnpliktiga, som uttryckte stolthet över att tillhöra en luftburen brigad. Däremot var de mindre nöjda med att bara få en betald hemresa under den 18 månader långa tjänstgöringen.

● ● På kvällen utbyttes gåvor. Den ryske brigadchefen överlämnade bl a till oss varsin luftlandsättningsbasker som ett trevligt minne av besöket. Under middagen kopplade man på TV. Det var dags för nyheterna. Det första inslaget handlade om striderna i Tjetjenien. Sedan kom ett reportage om utvärderingsbesöket. Man fick bl a se den svenska delegationen samtala med de ryska värnpliktiga.

Det mest slående intrycket från utvärderingsbesöket var de ryska värdarnas öppenhet och den positiva anda och trevliga stämning som hela besöket utmärktes av. ■



Major Sandqvist, överste Espmark och tolken löjtnant Pettersson framför en av de 18 artilleripjäserna av typ D-30: 122 mm, skottvidd ca 15 km.



Major Sandqvist provskuter AGS-17 (30 mm granatspruta). Praktiskt skjutavstånd 1000 m, 29-skotts magasin, 1 skott/sekund.



# Första polska divisionsbesöket



Foto: Patrik Lund

**S**karaborgs flygflottilj (F 7) fick i början av året uppgiften att vara värd för ett polskt divisionsbesök från 6:e bombflygregementet i Pila. Pilaregementet, som ligger i närheten av Poznan i mellersta Polen, använder det ryskbyggda attackflygplanet Su-22 Fitter. Besöket skulle genomföras under maj månad och skulle omfatta fyra Su-22:or med

förare och en An-26 med besättning och stödpersonal, allt som allt cirka 30 personer. F 7:s första division "Gustav Röd" fick uppgiften att vara sammanhållande och att, tillsammans med 1:a kompaniet, planera och genomföra besöket. Eftersom det var första gången som en polsk division skulle gästa ett land utanför det gamla östblocket var besöket extra intressant för både besökare och värdar.

Huvudbesöket föregicks av ett erkänningsbesök i mars då planer och program noggrant diskuterades. Det skulle visa sig, att det kanske största problemet var att de polska piloterna inte var tränade på flygengelska. Följaktligen var det inte säkert att de skulle förstå våra flygledares direktiv till fullo under inflygning och landning. Dessutom saknar polska stridsflygplan transponder. På grund av detta var det

**För första gången i flygvapnets historia har en svensk flygflottilj gästats av en polsk flygdivision. Tidigare har vid flera tillfällen bl a såväl sovjetiska, tyska som brittiska flygdivisioner fått möjlighet att på ort och ställe träffa kolleger vid någon av våra flygflottiljer. Liksom svenska divisioner fått görasammalunda i respektive land. Besöken har alltid rönt stort intresse och uppmärksamhet. Ett sätt att öka förståelsen för varandras försvarsmakter och flygfilosofier.**

Foto: Anne Johannesson

tveksamt om Su-22:orna överhuvudtaget skulle kunna upptäckas på civil radar. Besöket blev därför beroende av "bra flygväder". Det beslutades att sämsta väder för landning skulle vara molnbas 400 m och sikt 5 km.

## Luftmötet

Måndag morgon den 15 maj landade den polska förtruppen i en An-26 från "13th Airlift Wing" på Såtenäs. Vädret, som under helgen innan hade varit ur-



F 7-chefen, överste Backryd, hälsar polske kontingentschefen, överste Smutniak Zenon, välkommen till Sverige.

selt med snöfall och låga moln, började så smått att förbättras. Det bestämdes att de polska stridsflygplanen skulle anflyga i en sammanhållen grupp på 6100 m och mötas av en svensk eskort strax nordost om den danska ön Christiansö.

Eskorten bestod av två Viggen-flygplan, en AJS 37 och en SK 37, med en tolk i baksits –

kadett **Elisabeth Karlsson** (F 4). Tolkens uppgift var att översätta från eller till polska om nöd eller något annat problem skulle uppstå.

Eskorten mötte de fyra Su-22:orna över Hanöbukten. Det var en lite märklig syn som bara för några år sedan kanske skulle ha varit omöjlig eller i värsta fall ha inneburit något helt annat. Efter att ha samlat ihop förbandet genomfördes en lugn flygning på höjd mot Såtenäs. På avstånd cirka 10 mil från F 7 var det dags att påbörja plané för att komma ned under en delvis uppgluggad molnöversida. Eftersom de polska piloterna inte ville flyga förband i moln genomfördes hela flygningen under visuella väderförhållanden.

Efter passage plats Såtenäs delades förbandet upp och de polska flygplanen landade på en regnvtå bana. Detta efter att ha genomfört en flygning på totalt cirka 800 km. Det var nöjda och förvåntansfulla piloter som hälsades välkomna av F 7:s flottiljchef, överste **Krister Backryd**.

Su-22-gruppen leddes av överste **Krzysztof Adamczyk** som tillhör





Före flygningen med Su-22. Olika snitt på flygdräkter. Major Tore Ottosson t v.

den "7:e bombspaningsflottiljen" från Powidz (vilken ingår i 6:e bombflyggementet).

## "Provflygning" med Su-22

Besöksprogrammet startade med flygningar i SK 37 med de polska piloterna och passagerarflygningar i SK 60 och HKP 10 för övriga besökare. Två svenska piloter fick sedan möjligheten att flyga med i en rote Su-22. De polska piloternas omdömen om Viggen efter genomförd flygning var mycket positiva. Speciellt berömde man landningsprestanda och den goda roderharmonin.

Trots smärre språkproblem kunde samtliga flygningar genomföras i stort som planerat. Mycket tack vare att personalen på säkmaterielverkstaden ställde upp och löste en del problem som uppstod på ett mycket fantasifullt och proffsigt sätt. Till exempel hade en polsk pilot ett midjeomfång utöver det vanliga och kunde inte få en g-dräkt som passade. Detta problem löstes emellertid snabbt med en modifiering vid symaskinen.

När flygmomentet var avklarat förevisades bl a kortlandning med Viggen på länsväg 44 och omedelbart efter en rörlig klargöring. En klargöringstid på nio minuter imponerade på besökarna! Sedan fick polackerna, tillsammans med en österrikisk besöksdelegation, se ett förevisningsanfall på Hattefuran av en grupp lätt attack/SK 60, en grupp AJS 37 Viggen och en grupp J 35 Draken.

## "Landskamp" i fotboll

Under eftermiddagen spelades fotbollslandskamp mellan Sverige och Polen. Hemmalaget vann med 5-2. Förlusten skyllde våra polska gäster på avsaknad av dubbade fotbollsskor. Något som nog kunde stämma eftersom planen var ordentligt hal efter allt regnande. ReturmATCH vid återbesöket till Polen utlovades också, fast då gäller det tydligen volleyboll. (Också utan dubbar...)

På tisdagskvällen "dubba-



des" de polska piloterna till stallbröder i Viggens vänbrödralag av viggfar själv, Milton Mobärg. Ett inslag som uppskattades mycket av våra polska besökare, "trots" att det helt traditionsenligt skedde under lite spexartade former. Mest överraskad under kvällen blev dock en av våra duktiga tolkar, kadett **Elisabeth Karlsson**. Efter att ha översatt hela ceremonin till polska, blev hon dubbad till "stallsyster", för sin insats under eskortflygningen. Vår andra tolk, kapten **Diana Sendlack** (F 10) fick inte tillfälle att flyga Viggen under besöket. Men chansen kommer säkert åter. Om inte förr (= F 10) så gärna vid F 7. Tolka det som inbjudan.

## Gripen "highlight"

Torsdagen inleddes med en flygning med TP 84 till Malmen. Under förmiddagen besöktes Flygvapenmuseum.



De polska piloterna efter Viggen-dubbingen. Vår tolk, kadett Elisabeth Karlsson, i mitten.

Efter museibesöket förde vi gästerna till SAAB. Där gavs välvillig briefing om JAS 39 Gripen. Därefter gick vi en rundvandring och studerade slutmonteringen. Besöket vid SAAB avrundades med visning av en seriefärdig Gripen ute på plattan. Vi kunde efteråt konstatera att polackerna satte stort värde på just det besöket. Polska flygvapnet är i "skriande" behov av att förnya delar av sin flygplanspark. (Men steget från "2:dra generationens" jetflygplan och polsk flygkultur till "4:e generationens" jetstridsplan, Gripen, och svensk flygkultur är – nota bene – mycket stort./Red)

Dagen därefter var det dags för polsk återtag med hemflygning med Su-22. En avslutande förbiflygning i grupp på lägsta höjd över bansystemet satte effektiv punkt. En timme senare startade transportflygplanet med resterande delar av kontingenten. Besättningen på An-26:an ville inte vara sämre än kollegerna i Su-22. Den lyckades prestera en förbiflygning på ungefär samma låga höjd. Imponerande med tanke på att An-26 saknar roderservon!

## Slutreflexion

Det är givet att det finns skillnader mellan våra flygutbildningsmiljöer. Ett exempel som vi upptäckte under veckan är våra lite olika sätt att vara chefer och ledare. Vi fick intrycket av att det vi kallar uppdragstaktik inte utnyttjas i polska flygvapnet. Dessutom är inslaget av kontroll i flygtjänsten mycket större än det vi är vana vid. Bland annat är alltid divisionschef eller motsvarande på plats i tornet, ständigt beredd att ge sina piloter order under pågående flygning. Piloterna betygsätts också på grundval av uppnådda resultat i flygtjänsten. Slutligen upplevde vi att hierarki och grad påverkar mer och är betydligt viktigare för en polsk flygvapenofficer än för en svensk. Polackerna har tidigare levt i helt annat "klimat" – fick inte utveckla sig själva. Kontakterna med västkollegor upplevs därför som mycket stimulerande. ■



# Världens största militära FLYGUPPVISNING

Text och foto: Major Lennart Bennis, flygvapenledningen

450 deltagande flygplan från hela världen. Tio uppvisningsgrupper. Flygning från morgon till kväll. En kvarts miljon besökare. Det är International Air Tattoo i Fairford/England i det berömda nötskalet.

Det är viktigare och mer betydelsefullt för flygvapnet att delta i denna sortens flyg(ar)möte än att vara representerad vid de stora flygmässorna (t ex Le Bourget, Farnborough eller Dubai), vilka ju är arenor för kommersiella intressen.

Årets International Air Tattoo (IAT) genomfördes den 22-23 juli i träffsäkert samarbete med vädermakterna. Solstrålarna stod som spön i backen och det var hett. Av de deltagande flygplanen var ungefär hälften med i flyguppvisningar medan resten stod uppställda i världens största markutställning. Det var flygplan med armbågs lucka på båda sidor om en tre kilometer lång taxibana.

Sverige deltog i flyguppvisningen med Viggen-versionen AJSF 37, som flögs av major **Ken Lindberg** (F 7). Det var hans första uppvisningssäsong utomlands och en sorts förträning innan han så småningom blir förste uppvisningsföreläsare för JAS 39 Gripen. Hans Fairford-program var mjukt och harmoniskt och hela tiden inom synhåll för den kräsna publiken. – Jag tycker om mjuka rörelser snarare än ”knyckiga” uppvisningar som är så vanliga, särskilt med fly-by-wireflygplan, anser Ken.

Duktig speaker var löjtnant **Ola Höglund**.

Flygvapnet deltog också i markutställningen med tre flygplan. Stor uppmärksamhet väckte vår TP 84, den äldsta C-130 Hercules utanför USA. Flygplanindivid 841 levererades silverblank till Sverige 1965 och flögs under det första året av en blandad amerikansk-svensk besättning. De två andra flygplanen var en AJS 37 och en AJSF 37 från F 7.

Den svenska markutställningen betraktades av många som en av de bästa. Utan prål var den informativ och prydlig, med två svenska flaggor draperade i fonden. 200 kg informationsmaterial och reklamgåvor gick bokstavligen och bildligen åt som smör i solsken. Kapten **Urban Ehn** hade samordningsansvaret för markutställningen. En av de flitigaste guiderna var löjtnant **Anna Hanses**, som imponerade på besökarna genom att på bra engelska besvara de mest intrikata tekniska spörsmål om Viggen. Överhuvudtaget gjorde tekniker och

THE ROYAL AIR FORCE BENEVOLENT FUND'S  
**International Air Tattoo 95**  
RAF Fairford • 22 - 23 July  
Sponsored By  
**SAGA**  
THE VICTORY AIRSHOW  
CHILDREN UNDER 16  
**FREE**  
ADULTS SAVE £5 ON ADVANCE TICKETS  
THE WORLDS GREATEST AVIATION SPECTACULAR



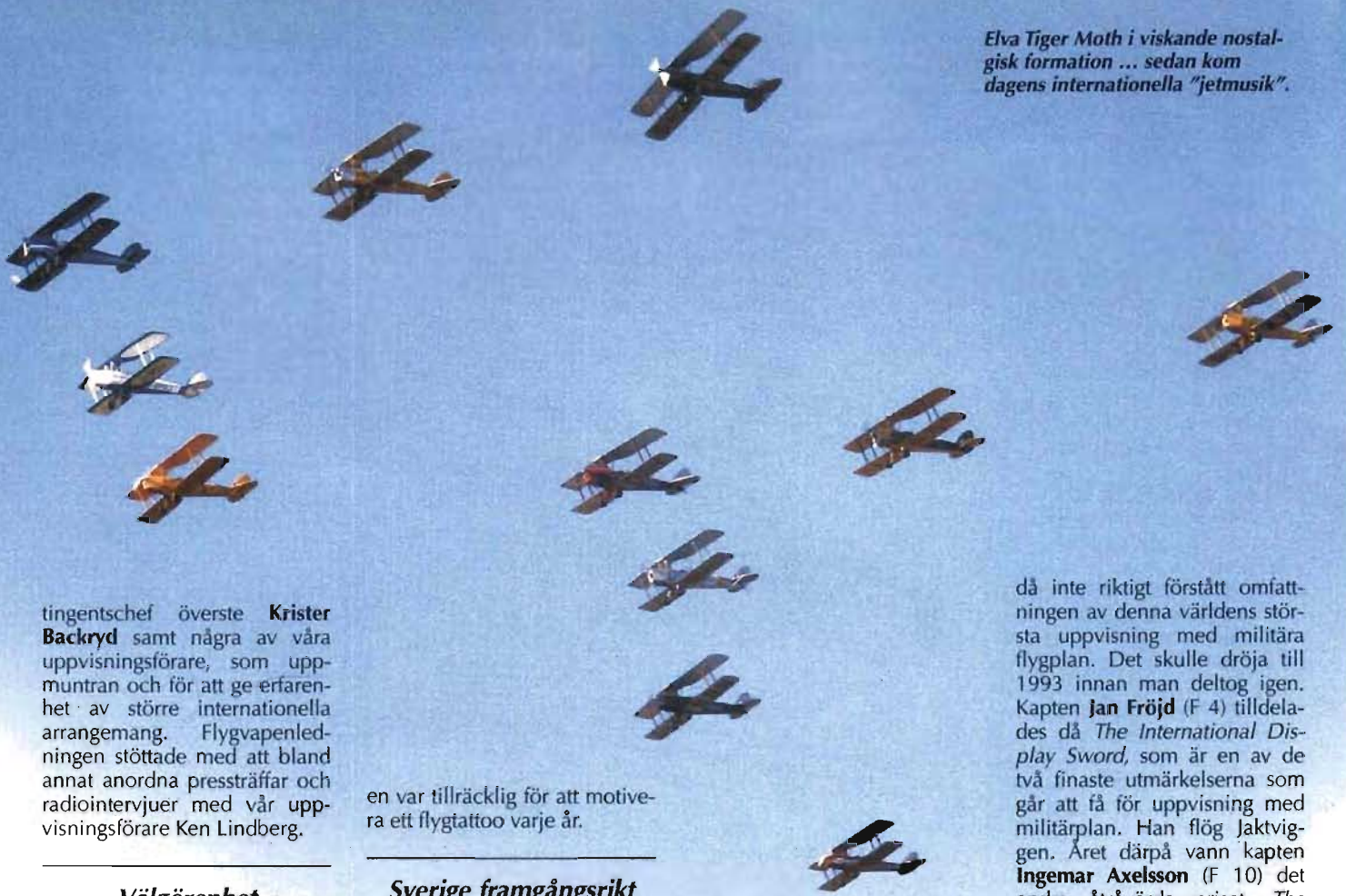
En MiG-29 Fulcrum från Slovakien i skarp sväng över fältet.

förare ur F 7 mycket fina insatser som ambassadörer för flygvapnet och Sverige. – Ni måste komma tillbaka nästa år, framhöll man gång på gång från arrangörshåll.

Från Sverige deltog också flygvapenchefen, generallöjtnant **Kent Harrskog**, F 7:s kon-



*Elva Tiger Moth i viskande nostalgisk formation ... sedan kom dagens internationella "jetmusik".*



tingentschef överste **Krister Backryd** samt några av våra uppvisningsföreläsare, som uppmanar och för att ge erfarenhet av större internationella arrangemang. Flygvapenledningen stöttade med att bland annat anordna pressträffar och radiointervjuer med vår uppvisningsföreläsare Ken Lindberg.

en var tillräcklig för att motivera ett flygtattoo varje år.

## Välgörenhet

IAT arrangeras av brittiska flygvapnet/Royal Air Force Benevolent Fund, en välgörenhetsfond vars syfte är att sörja för dem i RAF som råkat illa ut i tjänsten, eller anhöriga till dem som stupat eller omkommit. Fonden har även bekostat hem för äldreboende och för sjuka och handikappade. Det brittiska välfärdssystemet bygger i stor utsträckning på insamlingar och frivilliga insatser, till skillnad mot bland annat Sverige, där skattebetalarna står för huvuddelen av det sociala skyddet. RAF Benevolent Funds främsta inkomstkälla är de stora flyguppvisningarna.

Ursprunget till årets flyguppvisning i Fairford går tillbaka till 1911 då den första flyguppvisningen anordnades på klassiska flygmarken Hendon norr om London. RAF kom därefter att anordna årliga uppvisningar från 1920 till 1937 för att skaffa pengar till fonden. Flygdagsarrangemangen i mera modern tappning inleddes 1974 på flygbasen Greatham Commons och flyttade tio år senare till Fairford. Från början anordnades dessa International Air Tattoos, som de kommit att kallas, vartannat år. Ett försök under mellanåret 1993 med ett Air Tournament International visade att publiktillströmning-

## Sverige framgångsrikt

Sverige deltog första gången 1987 i IAT och väckte stor uppmärksamhet med TP 84 Hercules och kapten **Anders Wahlströms** berömda uppvisning. Så uppmärksammad blev den att eljest svårflirtade BBC gjorde ett särskilt inslag som visades för åtskilliga miljoner TV-tittare. I flygvapnet hade vi

*Vår svenske uppvisningspilot major Ken Lindberg, blickar upp mot Tiger Moth-formationen hörandes ljudet från "anno dazumal".*

*De svenska utställar-/uppvisningsrepresentanterna tar Fairford-basen i besittning.*



då inte riktigt förstått omfattningen av denna världens största uppvisning med militära flygplan. Det skulle dröja till 1993 innan man deltog igen. Kapten **Jan Fröjd** (F 4) tilldelades då *The International Display Sword*, som är en av de två finaste utmärkelserna som går att få för uppvisning med militärplan. Han flög Jaktviggen. Året därpå vann kapten **Ingemar Axelsson** (F 10) det andra åtråvärda priset, *The Superkings Trophy*, för sin uppvisning med J 35J Draken.

Förra året fick Sverige också flest spaltmetrar i utländska flygtidskrifter genom att visa J 32E Lansen i markutställningen. I dåvarande flygstaben ville man först bara visa upp det modernaste i flygvapnet, men gav sig inför argumentet att i stället peka på svensk flygindustri och svenska flygvapentechnikens stora kunskaper att hålla 40 år gamla plan i toppskick.

I år blev Sverige utan pris, konstigt hade det sett ut annars. Men Ken Lindberg fick dock utom tävlan den mest iögonenfallande "bucklan", *The Super Swede Trophy*, skänkt av hans uppvisningsföreläsare.

Årets Display Sword gick till RAF uppvisning med British Aerospace Hawk och Superkings Trophy till slovakernas enskilda uppvisning med MiG-29. Nyinstiftade Lockheed Martin Cannestra Trophy, som från i år ersätter International Display Sword, gick till en tjeckisk helikoptertregrupp med Mi-24V.

## Gripen-rivalen

Tattooet kan inte mäta sig med till exempel de internationella ▶



flygutställningarna på Farnborough eller Le Bourget när det gäller nyheter i luften. Brittiska flygindustrin tar dock tillfället i akt att visa upp en och annan prototyp. Mest spännande i år var Eurofighter 2000. Det var den brittiska förstlingen som flög för första gången i april förra året och som nu, med cirka 40 flygprovttimmar, gjorde några svängar över åskådarna för att visa den brittiska publiken vad de bl a får för skattepunden. Inte särskilt vacker i jämförelse med vår svenska motsvarighet JAS 39 Gripen, men ett imponerande kraftpaket.

Andra deltagare från Storbritannien var ett knippe Tornado, såväl i jaktversionen F3 som attackversionen. Till avdelningen nostalgia hörde det emotoriga skolflygplanet de Havilland Chipmunk (som under innevarande höst togs ur RAF-tjänst) samt en kavalkad historiska flygplan med bland andra svenskbekantingarna Avro 504 (i Sverige SK 3) och Gloster Gladiator (J 8), vilkas motorljud var som skönaste musik. Annat som fick flyghistoriska hjärtan att klappa var en defileringsformation med tolv Tiger Moth i ansluten formation.

Fransmännen bullrade med Mirage 2000B. Italienerna förnekade sig inte och gjorde en långsam tunnelroll med transportflygplanet G 222. Det var väl en och annan som undrade över det taktiska värdet i en sådan manöver, men "häftigt" var det. Annat italienskt var

lätta attackflygplanet AMX, nästan på pricken lik vårt svenska projekt B3LA, men så hade också Saab och Aermacchi ett nära samarbete på 70-talet ...

Ett 20-tal av de sammanlagt 50 deltagande länderna visade upp sig i luften. Tyvärr inte Ryssland, trots att de aviserat sin ankomst med bland annat Tu-95 Bear och Il-76 i tankversionen Midas. Uteblivandet påstods bero på ryssarnas låga flyg-

också kallade Red Narrows – i spetsen. Från Frankrike kom Patrouille de France, från Italien Frece Tricolori (som efter katastrofen i Ramstein har ett betydligt lugnare program än tidigare), från Spanien Team Aguila och från Holland helikoptergruppen Grasshoppers. Schweiz kom med Patrouille Suisse som bytt ut sina sex



Tjeckisk attackhelikopter typ Mi-24 Hind, med rökaggregat – ingick i den formation som vann priset "best in show".

tidstilldelning med få möjligheter att förträna samt höga bränslekostnader. Fjolårets succé kunde alltså inte upprepas.

### Uppvisningsgrupper

Alla de stora europeiska flyguppvisningsgrupperna var på plats med Red Arrows – ibland

Hawker Hunter mot lika många F-5E Freedom Fighter. Saknaden över Hunter var stor. Ännu återstår lite finslipning innan det nya gänget funnit formen. Flygbanorna var ibland lite väl vida.

Utmärkande för en bra uppvisningsgrupp är att åskådarna under programmet hela tiden har något i blickfånget. Några som verkligen levde upp till detta var jordanska Marche Verte, som flög fyra aerobic-

maskiner Extra 300. En suverän uppvisning som rättvist belönades med priset för "Best in show". Nya grupper var Polens "White Iskras", som flög nio skolflygplan TS-11 i disciplinerad formation, samt Tjeckien, som överraskade med en femgrupp Su-22M-4 Fitter. Avslutningen var magnifik när gruppen avfyra ett fyrverkeri facklor, en "gimmick" som norrmännen började med för flera år sedan, då med F-16. Tjeckernas grannar Slovakien flög en njutbar uppvisning med sex L-39 Albatros.

### Imponerande markutställning

Filmtillverkarna måste ha gjort strålande affärer i Fairford. De tillresta flygfantasernas kameraslutare liknade kulspruteknatter när de förevigade drygt 200 plan på markutställningen, alla i olika märkningar och målningar. De svenska Viggarna med vårt unika kamouflage var högvilt. En och annan plastmodellbyggare hördes stöna inför svårigheterna att återge märkningarna på sina modeller.

Ett av årets teman var lufttanking. Sida vid sida stod en 500 meter lång rad KC-135, där merparten av de amerikanska var modifierade med CFM 56-fläktmotorer. Där fanns också "tankers" från Sydafrika, Brasilien, Australien och Nya Zeeland, förutom britternas VC-10 och modifierade C-130. Flygsäkerhetsbestämmelserna, som var mycket rigorösa, uteslöt dock flygdemonstration av lufttanking.

De som särskilt intresserade sig



Ett knippe F-4 Phantom (t v en tysk där efter två turkiska) framför Europas äldsta C-130 Hercules = vår svenska TP 84 individ 841.



för andra generationens jetflygplan fick sitt lystmäte i form av F-4 Phantom och F-104 Starfighter. Den senare konstruerades av svenskättlingen "Kelly" Johnson hos amerikanska Lockheed och används fortfarande av Turkiet, Grekland och Italien. Lägg därtill briternas English Electric Canberra och Hawker Hunter. Den senare har för övrigt i en omröstning korats till världens vackraste flygplan. – Parentetiskt kan här inflikas att tre Hawker Hunter, i svenska flygvapnet betecknade J 34, som genom ett trollslag tillförts olika svenska flygmuseala samlingar under sommaren för att under kommande flygdagar visas upp i sitt rätta element.

Bland de mera "spetsiga" flygplanen sågs amerikanarnas F-15E Strike Eagle, F-18 Hornet samt stridsvagnsbekämparen A-10. Från brittisk sida kom senaste Harrier-versionen GR 7 samt det ovan nämnda Tornado-knippet. Tyska flygvapnet visade Tornado men även MiG-29 som ärvt från DDR efter kollapsen 1990. De tyska MiG-29:orna flygs till vardags till hälften av före detta DDR-piloter och resten av omskolade västtyska piloter.

I det nordiska deltagandet fanns – förutom flygvapnet – Finland med Hawk, Danmark med F-16 och Norge med moderniserade F-5 och F-16 samt Twin Otter. Den senare av dem själva av någon anledning betecknad som norska flygvapnets "hottaste" flygplan.

Det skulle föra för långt att här redogöra för allt intressant som fanns i markutställningen. Vittnesbörd härom ges i stället i den specialbok och den video

*Den svenska markutställningen väckte glädjande stor uppmärksamhet genom ett professionellt utförande. (Well done!) T v en AJS 37 och t h en AJS 37 Viggen. Bägge väl beväpnade.*

som IAT lancerade till hösten och som kan rekvireras från IAT.

### Besöksutbyte

USA visade sitt strategiska bombflygplan B-1B, som tillförts USAF i när-



*Brittiska jaktflygplanet Tornado F 3 i effektiv startstudie.*

mare 100 exemplar. Den både flög och visades på marken. Bombaren har utomordentligt bra sikt utåt, flygs med spak och har manuellt inställbara svepningar av vingen. Det kunde den svenska delegationen konstatera efter att som "special guests" inbjudits att besöka cockpit.

IAT skänker besättningar från hela världen flera tillfällen till samvaro, i och utom tjänsten, för utbyte av erfarenheter. Denna förtroendeskapande mi-

litära förbrödning, över alla gränser, är för övrigt ett av syftena med tattoo. I den svenska utställningen gav vi utländska besättningsmedlemmar tillfälle att sitta i sitsen på AJS 37 Viggen mot att vi fick motsvarande möjlighet i deras flygplan. De flesta svenska delegationsmedlemmarna fick härigenom informella satsgenomgångar i bland andra amerikanska B-52, F-18, E-3A Sentry, brittiska Tor-

nado och Nimrod, ryska Mi-24V, franska Atlantique II och flera andra typer, och alltså USAF:s B-1B.

De tre dagarna på Fairford erbjöd på detta sätt våra F 7-officerare bättre insikter i främmande flygstridskrafter än de kanske någonsin inhämtat på FOHS eller FKHS. Härutöver knöts förbund. Närmsta granar med Sverige på markutställ-

ningen var Jordaniens flygvapen, vars markpersonal överöste svenskarna med gemytlig samvaro, presenter och elström från sitt kraftaggregat!

### Sverige eftertraktat

I Storbritannien är flyguppvisningar det näst största publika utomhusevenemanget efter fotboll. Svenska flygvapnet har genom sin flyguppvisning och markutställning i Fairford skänkt Sverige gott renommé genom att visa flygvapnets höga tekniska standard och försäkricklighet. Bidragande till den uppskattning som såväl publik som arrangörer visade Sverige var allvaret i vårt engagemang. När tattoo öppnade på morgonen var samtliga svenskar på plats, fräscha och prydligt uniformerade samt väl förberedda och pålästa. Alla svenskar insåg att IAT var ett sätt att visa Sveriges krigsavhållande förmåga för en större publik. Vissa andra länders representanter tog inte lika allvarligt på den uppgiften.

Nu skall det svenska deltagandet i International Air Tattoo utvärderas av flygvapenledningen. En rimlig spådom är att Sverige är med även nästa år. PR-folket på Fairford önskar se JAS 39 Gripen och J 32 Lanser i luften och SK 60C och JA 37 Jaktviggen i markutställningen. ■





# Vad har strategisk intuition med krigskonst att göra?

Av överste Tord Karlsson, F 4

*Lars Christofferson skrev för några år sedan en artikel som behandlade kreativitet. Jag hade nöjet och äran att få bidra till den med några synpunkter kring pilotens kreativitet och möjligheterna att öva upp den genom t ex studier i ämnen som är fjärran från den rent militära verkligheten.*

**K**reativitet och intuition hör samman. För att vara kreativ måste människan ha en intuitiv känsla för vad som är möjligt i en situation, inte bara en rationell uppfattning om vad som är lämpligt. Tyvärr är intuition något som alltmer ses över axeln i många sammanhang i livet. Att följa sin intuition/sin känsla kan vara suspekt i en värld som domineras av rationalism. Datorernas intåg i beslutsprocesserna har sannolikt medverkat till denna utveckling. Datorer kan ju överhuvud inte "tänka" intuitivt utan endast enligt logikens lagar.

Jag har fått en uppsats i min hand, skriven av överstarna i US Army **Laman Tooke** och **Ralph Allen**, som diskuterar "Strategic intuition and the Art of War". Den är publicerad i *Military Review* March-April 1995. För att bereda flera möjligheter att själva filosofera kring ämnet utgående från deras uppsats har jag låtit över-sätta den.

● ● "Sedan Napoleon åstadkom vad många har kallat en revolution i krigets teori och praktik har många militära tänkare försökt att identifiera och beskriva krigets väsen. De har främst försökt förstå den mystiska förmågan hos dem som var uppenbara genier på slagfältet. För de flesta har dessa försök varit frustrerande, efter-

som de sökta egenskaperna varit så svåra att få grepp om.

För att möta en instabil och oförutsebar omvärld, som t ex krig, krävs en intellektuell förmåga som är kapabel till kreativt och intuitivt tänkande. Officerare ges idag en utbildning som bygger på doktriner och principer. Vad som ytterligare behövs är en utbildning som förenar förståelse av de dominerande militära teorierna med en utveckling av kreativitet och intuition. Detta kan exempelvis åstadkommas genom att flera sinsemellan motsägelsefulla teorier behandlas och prövas under utbildningen. På så sätt kan krigets natur och dess art som hantverk bättre förstås och denna förståelse ligga till grund för kreativiteten samt utveckla intuitionen och utbytet av disputationer mellan officerare och akademiker.

## Krigets natur

För att en diskussion om krigets natur skall bli fruktsam fördras att en vanlig vaneförställning eliminieras, nämligen att krig inte är något annat än en kamp mellan rå styrka stödd av en sofistikerad teknik eller en serie enskilda hjältemodiga insatser mot en grym och omänsklig angripare.

Winston Churchill jämförde en gång konstnärlig verksam-

het med att utkämpa ett slag. Krig skapas av dess enskilda deltagare som försöker övervinna slagfältets svårigheter genom att utnyttja teorier, doktriner, teknologier och/eller ibland ren vilja. Deltagarna försöker på så sätt bringa ordning i de på ytan motsägelsefulla händelser som utgör ett slag. Men för att nå insikt i krigets natur fordras en konstnärlig förmåga att se de stora sammanhangen ur ett intuitivt perspektiv.

## Konstnärlig kvalitet

Man kan begrunda en jämförelse mellan konstnären som skapar ett mästerverk och fältherren som skapar en utgång av ett slag. Konstnären startar med den tomma duken på vilken en idé i form av en bild skall skapas, penseldrag efter penseldrag. I sitt arbete stöder sig konstnären på de tekniker han lärt sig i sin utbildning och de redskap i form av färg och penslar han har men detta är inget han tänker på i sitt arbete.

Det som kommer till uttryck på duken är en skapelse av hans kreativa fantasi och trängs fram ur det omedvetna djupet.

Fältherren arbetar enligt samma principer. Tekniken i sitt arbete har han fått från klassiska teoretiker som Clausewitz, Lidell-Hart, Sun Tzu, Fredrik den store m fl. Redskapen är de stridskrafter som står till hans förfogande. Sina beslut fattar han många gånger på en intuitiv känsla utan att kunna redogöra för vilken teori som i det enskilda fallet varit av avgörande betydelse. Den framgångsrike fältherren kan utgående från sin övergripande

insikt i de större sammanhangen till och med fatta beslut som nedbrutna till lägre nivåer kan förefalla kontraproduktiva eller motsägelsefulla men icke desto mindre är meningsfulla i det stora.

Principer och doktriner har skapats för att göra striden begriplig om än inte förutsägbar. Men även om analyser stödda på dessa underlättar förståelsen av striden och gränserna för osäkerheterna så tenderar de att vara ensidiga. Analytikerna verkar utan de svårigheter en agerande fiende utgör och använder som regel fixerade storheter. Detta bidrar till att man lätt bortser från det som är oförutsägbart i en strid. Principer och vetenskap syftar till att ge säkerhet, medan skapande handlar om att skärpa sinnen och uppmuntra kreativitet. Kanske är greve von Moltkes påstående att *skapande måste tjänas av många vetenskaper* tillämpligt i detta sammanhang.

## Kreativitet och intuition

Intuitivt tänkande ligger till grund för vetenskapliga upptäckter, konstnärlig inspiration, kreativ problemlösning och förmågan att se mönster och möjligheter i komplicerade sammanhang. Intuitionens betydelse i dessa aktiviteter och i förvärvandet av komplexa insikter kan knappast överskattas, men ändå är den i allmänhet misstrodd.

I det intellektuella livet kommer intuitionen ofta till medvetandet i form av idéer eller visioner som förefaller uppstå spontant och kan som sådana medge förståelse för sammanhang som är skenbart kaotiska.



Men de lösningar som bygger på något annat än ett rent logiskt tänkande möts sällan med något förtroende i militära kretsar.

Intuitivt tänkande associeras ofta med en känsla av att ha nått en ny nivå för medvetandet och av att styras av något annat än förnuftet. Sådant tänkande utmärks även av idéernas skärpa och av en känsla av vad som är riktigt eller passande i ett speciellt fall. Intuitiva slutsatser för även med sig en stark övertygelse och säkerhet, som är karaktäristisk för intuitiva insikter. När någon vet något intuitivt är denne helt säker på sin kunskap, men denna säkerhet kan inte förklaras rationellt.

## Ingen motsats

Einstein ansåg att den objektiva verkligheten endast kunde fångas genom ett intuitivt genombrott, inte enbart genom empirisk analys och logiskt tänkande. Men intuition står inte i motsats till förnuft. Den verkar med förnuftet på ett kompletterande och befruktande sätt. Ett typiskt uttryck för detta är de intuitiva genombrott som sker under avspänning efter en period av intensivt utnyttjande av logik och förnuft i ett speciellt problem. Det förefaller till och med vara så att intuitiva genombrott kräver, att man gått så långt i problemet som man kan komma med hjälp av logik och förnuft. De senare företeelserna hjälper också till att tolka det intuitiva tänkandet till en kreativ process, i vilken det kan artikulera och utnyttjas.

En viktig aspekt av strategisk intuition är den kreativitet som utmynnar i innovativa idéer, anpassning till skilda omständigheter och ett dynamiskt återskapande i verkligheten av intuitiva visioner. Kreativitet är dock inte enbart enkel fantasi. Det är koncentrerad mental energi, understödd av en ackumulerad professionell kunskap, inriktad på ett specifikt problem. Ren fantasi leder snarare eller ofta till vilda gissningar utan något direkt samband med det aktuella problemet. Positiv kreativitet nås genom en kombination av skolat förnuft, erfä-

renhet och intellektuella ansträngningar. Det förefaller finnas en symbios mellan kreativitet och intuition. Utan intuition som dess huvudkälla tenderar kreativitet att utvecklas mot okontrollerad fantasi. Intuition utan kreativt tänkande leder till passivitet.

I likhet med talangen hos en stor konstnär *fordrar strategisk intuition ett kreativt intellekt* med ett stort omfång. Det skall kunna se början och slutet, varje enskild del i sin helhet och deras inbördes relationer som ett, ögonblickligt, intryck. Fältmarskalk Rommel ansågs besitta "fingerspitzengefühl", ett sjätte sinne som gav honom möjlighet att urskilja möjligheterna i situationen ögonblickligen. Denna typ av intuition är en blandning av kreativitet, förnuft och konstnärlig känslighet som endast kan utvecklas genom utbildning och enskilda studier. Den medger som sådan att medvetna val kan göras utgående från en mängd framtida möjligheter.

Kreativitet omfattar även förmågan att till andra förmedla de stora perspektiven, så att man uppnår enighet om målen med insatserna och hur dessa skall utföras. Clausewitz och andra teoretiker insåg, att i ett så komplext skeende som krig kan man endast med en noggrann ansats, byggd på logik, urskilja de avgörande elementen i en situation. Strategisk intuition fordrar förmågan att, ur denna ansats exakt kunna bestämma det gynnsammaste utgångsläget för att utvärdera stridens karaktär. En sådan intuitiv insikt tillåter att striden kan betraktas i sin vidaste bemärkelse och att striden samtidigt kan uppfattas som ett enskilt sammanhängande mönster.

## Frigörande

Intuition och kreativa mönster för handlande underlättar ens egen vilja att bli bestämmande även för motståndarens agerande, genom att man med oväntade lösningar erövrar initiativet i omvärldsuppfattningen. Sådana mönster ökar dessutom handlingsfriheten genom att man kastar av sig förutfatta-

de meningar och tillåter sig att agera fritt från stereotypiska, fasta regler för att i stället anpassa operativa och taktiska insikter i varje unik situation.

Intuition är inspirerad, omedelbar och genomträngande, om än mindre precis. Enligt fältmarskalk Montgomery är intuition en inre övertygelse som baserad på förnuftet når längre än detta. Icke desto mindre behövs ett precis förnuft om de mindre precisa intuitiva tankarna skall kunna omvandlas till framgångsrikt agerande.

Slutligen. Intuition kräver en anmärkningsvärd blandning av kreativitet, begåvat förnuft och förtuseende som medger en förståelse av krigsföringens grundläggande element och de förhållanden dessa har till varandra och till helheten. En talang av detta slag kan förklara krigets fulla karaktär och samtidigt beskriva betydelsen av enskilda händelser och deras följder. *Strategisk intuition förhöjer värdet av principer och doktriner men låter sig inte bindas av dem.* Doktriner används som stöd till att urskilja direkta felaktigheter i tänkandet men inte som avgörande kriterier i de slutgiltiga besluten.

Det var denna typ av tänkande som tidigare efterfrågades av officerarna i den tyska generalstabens. Under general von Scharnhosts tid krävde generalstabens av sina officerare en bred praktisk erfarenhet kombinerad med ett starkt betonat filosofiskt tänkande. En utbildning med anknytning till krigföring som samtidigt tillhandahåller grunden för kreativitet och uppmuntrar intuitiv förmåga har således eftersträvat i det förgångna. Behovet torde inte vara mindre idag.

## Teori och principer

Ingen enskild teori kan tillhandahålla det slutgiltiga svaret, men studier av ett antal olika teorier bör utgöra den militära utbildningens grund. Teorier syftar till att utbilda och disciplinera intellektet till att handskas intelligent och kreativt med nya situationer när de uppstår, inte till att tjäna som instruktio-

ner. Utbildningens mål bör därför vara att, från skilda utgångspunkter, penetrera krigets inre struktur och dess varierande mönster. En sådan ansats kommer att medföra den bredare teoretiska bas som skärper förnuftet, stärker kreativiteten och ökar den intuitiva förmågan. Strategisk intuition kräver dock ett mycket mera övergripande perspektiv på striden än ett antal teorier någonsin kan ge.

När omvärlden betraktas ur en exklusivt logisk synvinkel tenderar man att bryta ned den till mindre delar och till att försöka identifiera de förlopp som leder till att en händelse följer på en annan. Problemlösningar som bygger på ett sådant förfarande begränsas av den dominerande idén som styr arbetet och av hur snäv man gör definitionen av problemet. En intuitiv lösning bortser aldrig från helheten då delarna betraktas.

Ur dessa synvinklar på värdet av kreativitet och intuition bör den militära utbildningen utvärderas. Men en del av utbildningsansvaret faller även på officerarna/eleverna själva. I dessa tider av snabba förändringar är det olämpligt att militärer litar till den ena eller den andra strategiska doktrinen på bekostnad av en bredare bildning. Utmaningen för oss alla är att åstadkomma en personlig utveckling inom ramen för en bredare strategisk utbildning. Kreativitet och intuition är inte resultatet av en plötslig inspiration i ett, i vanliga fall, medelmåttigt tänkande utan kommer ur ständiga studier och en bred bildning.

En mera fri eller filosofisk utbildning, hur svår en sådan än är att definiera, kan ligga till grund för den slags intuitiva utvärdering av ogripbara faktorer som kan bli avgörande i ett krig eller en strategisk viktig strid. Det slags kreativitet, intuition och förnuft som avses fordrar mer än en ren specialist, som visserligen förstår allt om sitt eget arbete men inte förmår sätta detta i ett större sammanhang.

► *Kreativitet och intuitivt tänkande bör vara en del av syftet med all utbildning vid militära skolor.* ■



# Silver med

Av överste Sven Sjöling, F 5



Rubriken kan tyckas något kryptisk men skall försöka förmedla verkligheten bakom silverplatsen i lagtävlingen. Det var mer Fru Fortunas förtjänst att det blev silverglans. Svenskarnas avslutande prestationer var inte tipp-topp. På alla fötter ... Nu gäller det att förbereda sig stenhårt inför nästa års VM i Sverige. Revansch är det enda som gäller!

Det 39:e världsmästerskapet i flygfemkamp genomfördes i början av juli i Florennes, Belgien. Flygbasen – uppförd under andra världskriget 1942 – inrymmer

bl a två divisioner med F-16 Fighting Falcon. Dessutom är basen värd för NATO:s Tactical Leadership Program (TLP), vars uppgift är att utveckla ledarskap, taktisk flygning, företagsplanering m m i första hand för flygande personal.

Ungefär 500 kursdeltagare per år utbildas vid den s k akademien. TLP

utnyttjar de lokaler, bostäder och verkstäder som uppfördes 1984 när amerikanska flygvapnet baserade 16 kryssningsrobotar i Florennes. 1988 upphörde robotverksamheten och anläggningarna överfördes till belgiska flygvapnet.

Alla tävlande bodde i bostäderna för TLP, vilka hade en mycket hög standard.

Tävlingarna genomfördes i strålände och varmt väder. Arrangemangen var utmärkta. I det svenska laget ingick kapten **Peter Carlsson** (F 16), löjtnant **Peder Söderström** (F 4), löjtnant **Anders Eriksson** (F 4) och fänrik **Andreas Brink** (F 15), Reserv var **Fredrik Bergman** (F 4)



# bronssmak

## Flygrallyt

Vi flög ned till Belgien med finska flygvapnets Fokker F.20 tillsammans med det finska och norska laget. Väl framme i St-Truiden genomfördes det inledande flygrallyt. I denna deltävling deltog endast Belgien, Spanien och Sverige. Anledningen härtill är att det är i få flygvapen som piloterna flyger både skolor och lätta attackflygplan samtidigt med något "tungt" system. Det finns dock ett stort intresse för flygrallyt. Därför kommer regler och förutsättningar att ses över.

Flygrallyt, som omfattar tidtabellsnavigering och ett fingerat attackanfall, vanns av Belgien. Det är närmast självklart att det skall bli hemmaseger med hänsyn till vana vid både terräng och kartunderlag. Vi får se nästa år när VM arrangeras i Sverige vid F 21 den 11-19 juni. Det svenska laget flög till sig en tredjeplats, men marginalerna var små.

## Nya tävlingsländer

I år deltog rekordmånga nationer. Tio nationslag – med Ryssland, Tjeckien och Turkiet som nya deltagare. (Turkiet deltog senast 1975.) I övrigt deltog Belgien, Brasilien, Finland, Frankrike, Norge, Spanien och Sverige med sammanlagt cirka 60 tävlande, varav cirka 20 reserver.

Det svenska laget låg i toppen under hela tävlingen, såväl i lag som individuellt. Peter Carlsson vann duellskjutningen på nytt flygfemkampsk rekord, 193 poäng. Peder Söderström

**Bronsmedaljören Peder Söderström släcker törsten efter en tyvärr icke så lyckosam flykttävling; "bara" 832 p. Även bollmomentets 860 p drog ned chansen att försvara VM-tecknet. Nu siktas på rejäl revansch på "hemmaplan".**



Foto: Göran Larsson

blev femma i hinderimning.

I fäktingen, som pågick i nära tolv timmar, gjorde det svenska laget en suverän insats. Alla fyra hamnade bland de tio bästa och efter tre grenar ledde det svenska laget följt av Spanien, Finland och Brasilien.

## Nådde inte ända fram

Basketbolltävlingen är en nervig gren som kräver snabbhet och koncentration. Spanien behärskade detta bäst och inför den avslutande flykttävlingen (hinderbana och orientering) hade fyra lag segervittring: Spanien, Sverige, Brasilien och Finland.

Både hinderlöpning och orientering är traditionellt finska grenar. Emellertid har både Spanien och Brasilien blivit starka i dessa grenar. Vid målet för orienteringen väntade vi – och väntade.

Mest väntade vi svenskar på Peter Carlsson. Han hade inte kommit överens med kartan och terrängen utan lommade i mål gott och väl en och en halv timme efter segraren. De övriga i laget gjorde en kämpainsats med Anders Eriksson som trea i flykttävlingen.

Det var dock länge ovisst om Sverige över huvudtaget skulle få bestiga prispallen.

Efter mycket räknande och stor dramatik hamnade laget slutligen på silverplats efter Spanien och med futtiga sju poäng tillgodo

på Brasilien. Förra årets individuella världsmästare, svensken **Peder Söderström**, knep bronsmedaljen. Årets världsmästare blev spanjoren **Oton** med brasilianaren **Carlos** som tvåa. Övriga svenska placeringar blev **Peter Carlsson** 6:a, **Anders Eriksson** 12:a och **Andreas Brink** 18:de.

## Skall vaska guld 1996

Det var 32:dra gången som Sveriges flygfemkampslag stod på prispallen i den internationella flygfemkampens (PAIM:s) 39-åriga historia. Konkurrensen har hårdnat betydligt. Några lättköpta segrar finns inte längre. Guldpengarna byter ägare oftare.

Något i skymundan av huvudtävlingen placerade sig **Fredrik Bergman** som fyra i reservtävlingen.

Bakom den gedigna svenska insatsen ligger en målmedveten träningsinsats från lagmedlemmarna både på fritid och vid de träningsläger som tränaren, kaptan **Göran Larsson** organiserat. Lagkapten var **Lennart Carlsson**, som med sin mångåriga erfarenhet av internationell flygfemkamp har ovärderliga kunskaper om regler och regeltolkning.

Nästa år – flygvapnets 70-årsjubileum – satsar vi på ännu en topplacering. I Luleå. Då ska vi vaska guld på F 21. ■

### Resultat – Lag:

1) Spanien	13,304 p
2) Sverige	12,727 p
3) Brasilien	12,720 p
4) Finland	12,441 p
5) Belgien	11,329 p
6) Frankrike	10,315 p

### Individuellt:

1) Oton/Spa	4880 p
2) Carlos/Bra	4620 p
3) Söderström/Sv	4484 p
4) Antila/Fin	4256 p
5) Torres/Spa	4235 p
6) Carlsson/Sve	4232 p
12) Eriksson/Sve	4007 p
18) Brink/Sve	3847 p



# Samövning i gränslandet

*Av Bengt Martinson, Luftfartsverket*

**"Övning fjäll" – – – Kallax saknar en SK 60, fyr-sits/"U 203", med fyra ombord efter navigering Kallax–Kiruna–Nikkaloukta–Sarek–Jokkmokk–Kallax. "U 203" passerade Kiruna 0720 Z och utpasse-rade på väg mot "Nikka" 0725 Z.**

**Han skulle ha passerat och ropat Jokkmokk för 15 minuter sedan. Vi har inte hört något och han svarar inte på anrop. Vi har "U 93" på marken och helikoptern är beredd att starta snarast. – – – "Övning fjäll".**

**S**å inleddes den första flygräddningsövning som hållits med Sverige och Norge som deltagare. Bakgrunden till övningen är de överenskommelser som finns i "Sve-NorDa" och flygräddningsavtal.

Målet för övningen var främst att helikopterbesättningarna skulle få en så realistisk övning som möjligt. Ingen information om övningens art i förväg; endast att en samverkansövning med Norge skulle ske.

Ungefär en timme efter larmet startades en övningsnödsändare och ARCC/CEFYL, Flygräddningscentralen, fick information via Bodö från COSPAS/SARSAT om sändarens position. Då fanns räddningshelikopter HKP 10 (kallad "Urban 93") i luften och fick genom denna position samt kontakt med nödsändaren i SÖK 75 snabbt kontroll över "haveriplatsen". Platsen var utvald dels för att ställa besättningschefen inför alternativa räddningsmöjligheter – landning eller winschning, dels för att undvika knott och mygg för skademärkerna.

De fyra sårmarkörerna hade givits olika typer av skador. De var alla piloter ur F 21. "Skadorna" – en ryggskada, ett lårbensbrott, en brännskada och en lättare ansiktsskada – var planerade för att ge helikopterbesättningen så mycket träning som möjligt i att bedöma hur de skadade skulle tas om hand.

Genom mycket god hjälp av sjukvårdsinstruktörer ur F 21 kunde markörerna sårsminkas så

att anblicken kändes verklighetstrogen. För alla säkerhetsmaterielinstruktörer är detta ett gott tips för övningar. Att sårsminka ett lårbensbrott är enkelt och ser för den ovane ut att vara en verklig skada. "Urban 93" landade bland stenar och stubbar och besättningen tog snabbt beslut om hur de skadade skulle hanteras.

Tyvärre blev "Saver 21", en norsk Sea King från Bodö, försenad pga dåligt väder på västsidan av fjällen. Därför missades övningsmomentet med direkt samarbete mellan svensk och norsk räddningshelikopter.

"Saver 21" hade läkare ombord och kunde senare landa i området. Besättningen tog hand om de resterande "skadade" och transporterade dem till Jokkmokksbasen, vilken fick representera sjukhus.

Sea King är beträffande sjukvårdsmateriel utrustad i stort som vår svenska HKP 10 Super Puma. De norska besättningarna kan inte bara ge första hjälpen. I Norge har man också en doktor ingående i besättningen,

vilket gör att man kan ge relativt kvalificerad sjukvård redan under lufttransporten.

Efter övningen gick räddningspersonalen noga igenom erfarenheterna. Då detta var den första samövningen för helikopterbesättningarna gavs också genomgång av respektive helikopterutrustning.

Ett bestämt önskemål var att framgent fortsätta samövningarna men tiden för efterspaning måste utökas. Denna gång hittades platsen alltför snabbt. Man önskade ytterligare övningar och då större både i tid och omfattning.

Över fjällkedjan förekommer tät flygtrafik. Allt norskt inrikesflyg från Oslo passerar i stort sett i gränslandet över fjällen. Många internationella flygrouter passerar här och det flygs naturligtvis en hel del militärt i dessa områden också.

Nästa övning kanske kan motsvara en olycka just i gränslandet och med många markörer och inte ogärna under dåligt väder. ■



*Rast i räddningsarbetet uti "bushen" i väntan på att vädret skall tillåta den norska helikoptern att assistera i avslutningen.*



# Datorprojekt som berör alla

Läsaren frågar: Vad står ordet SIRIUS för? Jo, det uttyds **Samordnad informationsförsörjning för resursledning i underhållstjänsten.** SIRIUS skall skapa ett system som skall stödja allt från förnödenhetsförsörjning och teknisk tjänst till ledning av underhållsresurserna och värdering av krigsorganisationens materiel.

Försvarets resurser hanteras på ett eller annat sätt av många människor inom försvaret. Dessa resurser behöver man ha kontroll över, så att de finns i rätt mängd på rätt plats och i rätt tid. Program utvecklade inom SIRIUS skall hjälpa till att hålla rätt på dessa resurser. SIRIUS produkter kommer att användas både av dem som använder resurserna, t ex krigsförband på alla nivåer, och de som har till uppgift att betjäna krigsförbanden med resurser, personal inom området underhållstjänst, förråd, verkstäder, ammunitions-, vapen- och materielhantering, sjukvård, förplägnad och transporter. Dessutom kommer FMV (Försvarets Materielverk) och i viss mån försvarsindustrin att använda sig av SIRIUS.

## 1 ersätter 40

SIRIUS skall ersätta ett 40-tal befintliga system med sammanlagt 17.000 registrerade användare. Dessutom tillkommer många nya användare som tidigare inte haft något ADB-stöd.

SIRIUS är ett högt prioriterat projekt inom försvaret. Ett av de viktigaste skälen till detta är att det äntligen skall ge den samordning över försvarsgrensgränser och mellan olika funktioner som saknats tidigare samt möjliggöra en överblick över de samlade resurserna. Självklart handlar det också om besparingar. Många av de system som skall avlösas är föråldrade och kostar i dag mycket pengar i drift och underhåll. Kommunikationen dem emellan fungerar inte så bra. Det är svårt att få fram en korrekt överblick. En nyutveckling

*Vem har tid att bry sig om att försvaret startar nya ADB-utvecklingsprojekt? Det görs ju hela tiden. Och ett som handlar om underhållstjänst? Det kan ju inte beröra så många, kan man tycka. SIRIUS är emellertid ett databaserat projekt av sådan storlek att det kommer att beröra de allra flesta. Knappast någon inom försvaret kommer att förbli oberörd.*

*Av Kerstin Ostenman, VAC/S*

av varje sådant system för sig skulle bli mycket dyrare och troligen inte ge någon större förbättring av kommunikationen dem emellan.

## Modernaste teknik

Naturligtvis bygger SIRIUS på senast tillämpbara teknik och på de gemensamma direktiv för Försvarmakten som formulerats i ÖB:s informationssystemstrategi och Försvarmaktens informationsteknologiska strategi. Det innebär bl a att SIRIUS använder sig av PC och programhanteringsverktyget WINDOWS. Dessa direktiv gäller för övrigt all ny systemutveckling inom försvaret. Personatorerna kommer att kopplas ihop i lokala nät som är självförsörjande, så att de kan fortsätta fungera även om kommunikationen med andra nät upphör.

Inom SIRIUS är användarvänlighet ett honnörsord. Den stora medverkan av användare i projektet är en garant för det. Projektet satsar också mycket på automatisk registrering av uppgifter, t ex via streckkoder (som i snabbköpet). Detta kommer sannolikt att underlätta arbetet mycket och dessutom ge mer

korrekt information. Eftersom utvecklingen inom SIRIUS går ut på att man utvecklar mindre systemdelar, s k byggelement, som sedan kan sättas samman efter behov, ger SIRIUS möjligheter till stor flexibilitet och lokal anpassning.

SIRIUS strävar efter att ta tillvara de kunskaper som finns inom försvaret hos användare, systemutvecklare med flera. Arbetet pågår på bred front med bortåt 200 personer inblandade i större eller mindre omfattning, varav de flesta är framtida användare.

## Klicka på ikoner

Alla som sett en persondator vet att man kan nå olika program eller funktioner i datorn genom att via den s k musknappen klicka på små bilder, så kallade ikoner. SIRIUS användare kommer inte att i sin dator möta ett särskilt system som heter SIRIUS, utan istället ett antal särskilda ikoner som motsvarar respektive användares arbetsuppgifter, t ex behovsberäkning, felrapportering eller materieluttag.

Vilka funktioner som respektive användare skall få del av bestäms dels centralt inom armé-, marin- respektive flygledningen, dels lokalt av en systemsamordnare.

Användarna kommer också att ha ikoner för funktioner som utvecklats inom andra ADB-projekt i Försvarmakten. Alla ADB-projekt i Försvarmakten konstrueras efter samma principer, vilket gör att det är lätt för användaren att växla mellan programmen och dessutom tekniskt möjligt att utväxla information mellan dem.

● ● SIRIUS samarbetar naturligtvis med Försvarmaktens övriga ADB-projekt, t ex de bägge flygvapenprojekten DU JAS 39 (informationsstöd för den tekniska tjänsten avseende JAS 39 Gripen) och LI FV (flygvapnets lednings- och informationssystem). ■



# Mastiga telekrigsprov

*En Gripen som vid flygprov fastnat upp-o-ned på mast? En Viggen som störtdyker från 26 m höjd? Vad är väl detta? Sant eller falskt?*

*Det handlar om ett besök vid antennmätplatsen i Arboga. Det är sant att en JA 37 monterats på en hög mast för att därifrån kunna vridas i alla tänkbara riktningar och på så sätt medverka till fullskaleprov på flygplanets antenner och antensystem.*

*Det är senare aktuellt att placera en JAS 39:a på den upp- och nedsänkbara masten, så inledningsbilderna är i dag falsk. Men bra. Och sann om några år.*



## AMPA

Antennmätplats Arboga

**F**örsvarets materielverk, FMV, har på uppdrag av Försvarmakten låtit iordningställa en antennmätplats i Arboga. FMV har i sin tur uppdragit åt FFV Aerotech (som ingår i Celsiuskoncernen) att svara för såväl projektering som färdigställande fram till "nyckelfärdig" anläggning.

Antennmätplatsen är belägen på FFV Aerotechs flygfält. Den möjliggör på ett enkelt och kostnadseffektivt sätt fullskaleprov på antenner och antensystem, monterade på fordon, båtar eller stridsflygplan.

Såväl till utformning som vad gäller tekniska prestanda finns få liknande anläggningar i världen. Under kontrol-

lerade och repeterbara förhållanden kan mätningar göras på olika typer av farkostmonterade antenner inom ett frekvensområde från 100 MHz till 18 GHz.

I dag finns för antennmätningar på JA 37 Viggen ett exemplar av Jaktviggen placerat på mätplatsen. Flygplanet är monterat ovanpå en hydraulisk hiss, som förmår lyfta flygplanet ungefär 25 m upp i luften. Flygplanet kan monteras endera rättvänt eller upp-och-ner och kan därvidlag inta i praktiken vilken önskvärd attityd (läge i luften i förhållande till horisonten) som helst. Framledes kommer Jaktviggen att ersättas av en JAS 39 Gripen.

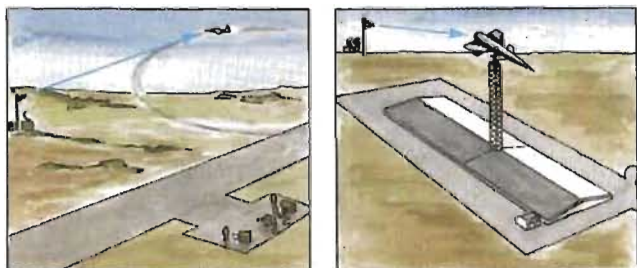
### Varför antennmätningar?

Inom olika försvarsmaterielprojekt finns kontinuerliga behov av att kunna utvärdera bl a sambandskapacitet, störskydd, antennfunktion och radarsignatur ("stealth-/smygförmåga"). Vid projektering och utveckling av olika materielsystem måste man i dag ta stor hänsyn till den "telekrigsmiljö" som systemet skall verka inom. Man skall på ett kostnadseffektivt sätt nå mesta möjliga effekt med minsta möjliga insats.

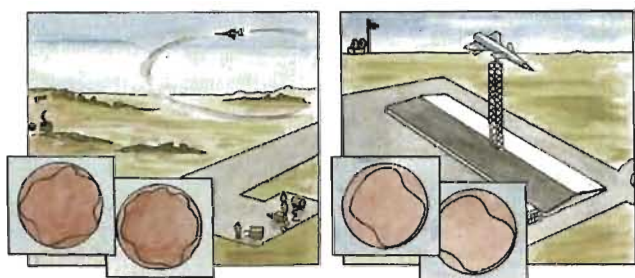
De direkta tillämpningarna är



# mot Viggen och Gripen



**Kostnadseffektiv mätning.** Ett sätt att kontrollera t ex en flygande plattform's antenninstallation är att genomföra mätningar mot plattformen i verklig miljö. Detta är dock kostsamt och väderberoende. På AMPA kan en plattform med antenner, t ex ett flygplan, placeras på hög höjd (26 m) och där positioneras under mätning genom vridning och elevering.



**Reproducerbarhet.** Mätningar som genomförs vid AMPA kan med stor noggrannhet göras om vid annat tillfälle och under jämförbara omständigheter. Detta är resultatet av en målmedveten inriktning på reproducerbarhet vid mätningar.

många, men ett konkret exempel kan vara följande:

På varje svenskt stridsflygplan finns en på en radiosändare baserad "igenkänningsutrustning" (IK). Denna har till uppgift att för svensk radar automatiskt identifiera flygplanet som varande svenskt. Skulle det vara så, att IK-utrustningen inte fungerar på avsett sätt, t ex genom att antennen i vissa lägen skymms av flygplanskroppen eller av yttre last (fälltankar, kapslar eller robotar), kan den viktiga IK-signalen inte uppfattas. Effekten av detta kan i fredstid bli att ett kostsamt identifierings-

updrag med egen jakt måste genomföras. I krigstid kan befolkningen på en ort i onödan tvingas uppsöka skyddsrum eller att svenskt luftvärn skjuter ned det egna flygplanet.

Genom en omsorgsfullt utförd och nogt verifierad mätning av, i det här fallet, IK-antennens räckvidd under olika förhållanden, kan antennen utformas eller placeras på ett sådant sätt att räckvidden optimeras. Därvid förbättras funktionen och tillförlitligheten ökar.

## Bakgrund

FFV Aerotech fick i februari 1992 av FMV uppdraget att projektera och bygga anläggningen. Företaget hade då, i huvudsak för FMV:s räkning, sedan 1982 arbetat med studier och gjort olika utredningar kring en tänkt antennmätplats – bl a utformning, funktion och projektkostnad. Total projektkostnad blir cirka 60 miljoner kronor, en summa som i stort sett överensstämmer med den första kalkylen från 1982 – trots "under resans gång" uppkomna problem vid bl a gjutningen av underjordisk hangar och hisschakt.

Antennplatsen ägs av FMV och administreras av dess prov-avdelning, FMV:PROV, i Linköping. För det operativa utnyttjandet och driften av anläggningen svarar dock på FMV:s uppdrag FFV Aerotech, som kan bistå med såväl genomförande som utvärdering och analys av prov. Nu aktuell mätplats kompletterar härvidlag FFV Aerotech's egen antennprovanläggning i Arboga.



**Antennmätplats Arboga (AMPA)** är byggd och projekterad av FFV Aerotech AB för Försvarets materielverks räkning. Den unika anläggningen invigdes den 19 januari 1995. – T v sese "Antennviggen" i nedsänkt läge under jord. T h samma Viggen i upphissat läge redo för telekrisprov.

Foto:  
Reinhold Carlsson





*Världspremiär, 29 september:*

# ROLL-OUT JAS 39B GRIPEN



*Av Fahn Charleville*

Det är den 29 september. Drygt 500 själar har kommit till Saab i Linköping. Exakt enligt kontraktets tidtabell sker det. Exekutor är dagen till ära högste representanten för den egentliga kunden nämligen flygvapenchefen, generallöjtnant Kent Harrskog.

Det är han som trycker på den magiska knappen. Beckmörker dränker alla gäster. Musikaliskt tordön väller fram i vibrerande kaskader och strålkastarljus blixtrar psyke-

deliskt. Trolleristämning skapad. Och så, där står så plötsligt inför allas ögon: Den taktiska skolbänken JAS 39B, dvs den tvåsitsiga Gripen. Det är s k roll-out-dags.

En suggestiv, kittlande, audiovisuell händelse ... i händelsen. Applåder för skönheten och arrangemanget. Två upplevelser i världsklass. Man blir stolt. Och hjärtans glad. Sverige kan! "Chotzpa" på svenska (ta mig f-n).

Foto: Stefan Kalm





T h: VD för Saab AB, Bengt Halse, utbrister internationellt: "Let's have some action"! Och vips hörs en eggande trumvirrel och oväntat står där ... flygvapnets 24:e serie-Gripen. Piloten Björn Johansson lägesberättar från "krigsbas".

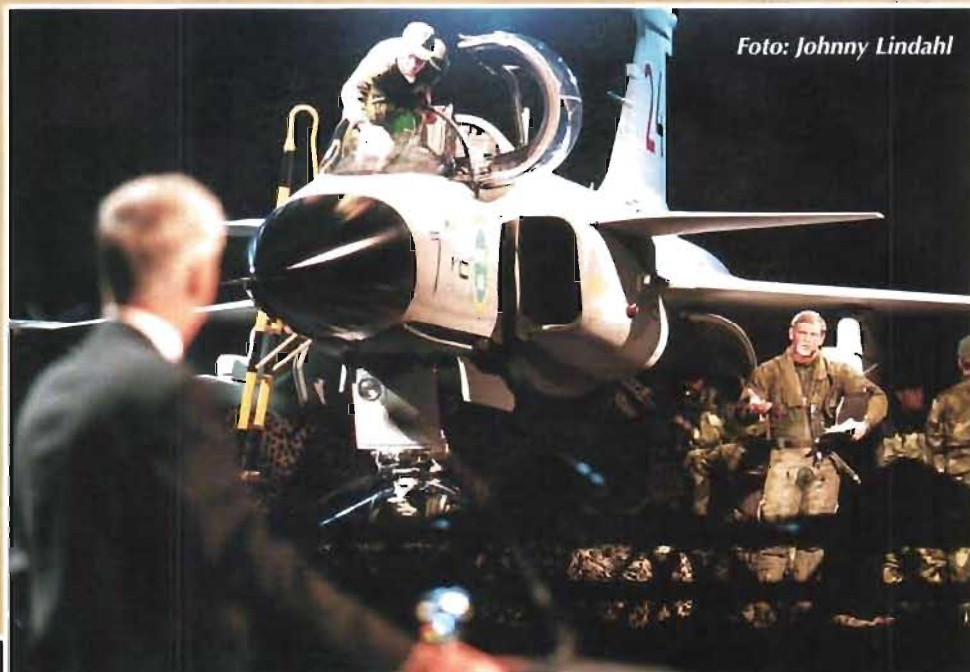


Foto: Johnny Lindahl



Foto: Jahn Charleville

Efter överraskningen med en serie-39:a i krigsbasmiljö framträder ur nedsläckt salong dagens clou: Tvåsit-saren 39B. Det är ett provflygplan och skall följas av 14 serieplan, som förutom skolflygning skall ingå i taktiska stridsuppgifter. – Flygvapenchefen Kent Harrskog tog plats framtill och FMV-piloten Björn Johansson baktill. Till musik av arméns musikkår/Strängnäs drogs så ekipaget ut i höstens famn.



Foto: Johnny Lindahl





När tvåsitsaren ses rulla ut ur ceremonisalen ser vi en liten nyhet på flygkroppen strax bakom nosvingarna – en liten extravinge, minnsann. Den finns nu även på 39A:s serieexemplar. ● Piloterna Johansson och Harrskog kliver ur och möter fotograferna. Ett blixtrande möte i stjärnglans. ● Lite "von oben" ser 39 "Bertil" riktigt smäcker ut. En skolbänk som vinner med längden. ● Polska flygvapnet genom generalmajor Gotowala bevakade händelsen liksom representant för ungerska regeringen. Bägge blev uppvaktade av massmedierna.



Foto: Johnny Lindahl

Nedan fr v: Kent Harrskog (flygvapenchef), Staffan Näsström (chef FMV:FML), Bengt Halse (VD Saab AB), John Weston (chef British Aerospace Defense) + ungersk regeringsrepresentant, József Veress.



Foto: Johnny Lindahl



Foto: Torbjörn Caspersson



## Slädbaneprov med 39B-kabin



**Vid nödsituation:**



**Luftkudde skyddar mot splitter vid utskjutning från baksits. – Unik problemlösning!**

Vad händer vid utskjutning i höga farter? Svar därpå har givits tillfredsställande efter ett antal slädbaneprov (på Irland) och i farter på 1100 km/h. ● Vid utskjutning i nödsituation sprängs inte hela huvan bort i ett stycke utan var del för sig. För att skydda besättningsmedlemmen i baksits från glassplitter pumpas blixtnabbt upp en s k air-bag. Luftkudden hindrar glassplittret att tränga ned. Kudden är luftfylld en bråkdel av en sekund och skjuts sedan bort så att fri passage ges för den som är på väg att skjuta ut sig. Lösningen på splitterproblemet är unik.

JAS 39B provflygs under andra kvartalet 1996 och serieleverans till flygvapnet startar 1998. Då blir det även lättare för utländska kunder att provflyga Gripen. Exportmöjligheterna ökar med tvåsitsig "skolbänk".

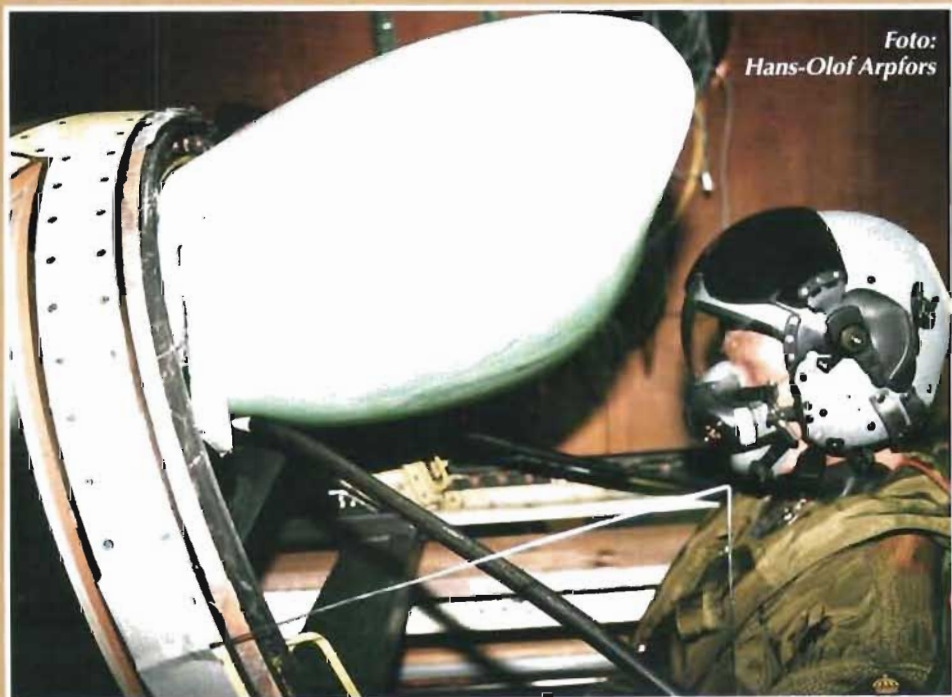


Foto:  
Hans-Olof Arpfors



# Med flygvapnet i FN

*Åsikterna går ibland isär i fråga om det mångnationella FN:s förmåga att hantera militära konflikter. Men få ifrågasätter världsorganisationens vilja till engagemang i olika fredsbevarande syften. Svenska flygvapnet har under årens lopp ianspråktagits av FN för flera vitt skilda uppgifter, alltifrån hjälpsändningar av livsmedel till katastrofområden till aktiva stridsuppdrag med skarp-laddade flygplan.*

*Av major Lennart Renns, flygvapenledningen*

## Observatörer i Libanon.

– Första gången som svenska flygvapnet engagerades av FN för flygoperationer var i samband med Libanon-krisen 1958. I februari detta år hade Syrien trätt i förbund med Egypten i det som blev Förenade Arabrepubliken. Det västerländskt orienterade Libanon kände sig hotat och hävdade inför FN att dess gränser kränkts av syriska infiltrationsförband och begärde hjälp. Dessutom kände muslimska grupper i landet missnöje med den kristne presidentens sätt att sköta landet. Det hela kom därför också att utvecklas till en

konflikt mellan araber och kristna. Som alltid i religiösa konflikter var viljan till förhandlingslösningar mycket begränsad, för att inte säga obefintlig.

FN:s svar på den libanesiska begäran blev att i juni 1958 upprätta en observationsstyrka, UNOGIL (United Nations Observation Group in Lebanon), för att rapportera vad som försiggick. De militära observatörernas uppgift blev emellertid mycket svår, eftersom situationen visade sig vara mer kom-

plicerad än vad som först motiverade FN-insatsen. Det var inte nog med konflikten med det sovjetdominerade Syrien. Motsättningar





# tjänst

# För fred och säkerhet



I h bredvid Cessna-planety Svenska FN-sörbandets chef, överställetjant  
Rull Westerberg.



FN-stärkats tre Cessna 175A med  
Dag a en flygskoletopp Red 4" på  
Libanons internationella flygplats  
omkryssas av Libanonsk (L) 2  
Bommarer av Libanonsk (L) 2  
Lufvans star det ut a på terminal  
byggningen

**Dag Hammarskiöld:**  
(FN:s generalsekreterare 1953-60)

*"FN är inte till för att föra  
människorna till himlen,  
utan för att rädda dem från  
helvetet."*

Samling av FN-svenskar i tjänst i Libanon  
1958. Fr vänster: överstletjant Dag Hammarskiöld,  
överstletjant Rull Westerberg, överstletjant S-1  
M. Sollenberg, överstletjant S-1 (S-1)  
överstletjant S-1 (S-1) överstletjant S-1  
överstletjant S-1 (S-1) överstletjant S-1  
överstletjant S-1 (S-1) överstletjant S-1  
överstletjant S-1 (S-1) överstletjant S-1  
överstletjant S-1 (S-1) överstletjant S-1







*Svensk SK 16 på väg till Libanon. Flyggruppen passade dock inte för uppdraget i skick. Sengs blev spaningsflygplan och med sin kort flygsträcka till Bies -stunda utbrut*

mellan olika religiösa sekter, klaner och befolkningsgrupper i Libanon gjorde bilden än mera otydlig. När dessutom passivitet från militära organ, tull och polis främjade allsköns laglöshet, hamnade observatörerna i en hopplös situation med en alltmer beskuren handlingsfrihet.

I det läget beslutade FN att upprätta flygande observationsposter. Framställan om en sådan flygggrupp gjordes bl a

till Sverige. Efter att regeringen givit sitt medgivande skickades fyra SK 16 med piloter och markpersonal till Libanon. En samtidig förfrågan till Norge resulterade i två helikoptrar med besättningar. Chef för det svenska FN-förbandet blev överstelöjtnant **Rolf Westerberg**. Svenskarna kom med sina vitmålade och FN-märkta SK 16 till Libanon den 1 juni 1958 beredda att omedelbart börja verka. Förutom Rolf

Westerberg och andra mycket erfarna piloter, många av dem rutinerade underofficerare i flygtjänst, bestod gruppen av erforderlig personal för markbetjäning av flygplanen.

Uppgiften för UNOGIL Air Service var att bedriva flygspaning dygnet runt för att fastställa om infiltration pågick över gränsen eller mot kusten. Verifiering skulle ske med hjälp av flygfotografering. Flyggruppen skulle dessutom



samverka med markstationer, fordon och markpatruller. En annan uppgift var räddningstjänst.

Under perioden juli-augusti var den svenska flyggruppen flitigt i elden. Man flög 85 timmar per man och månad. Behovet av förstärkningar insågs tidigt. Sådana tillfördes också efter hand. När organisationen var klar bestod den av sex helikoptrar, tolv konventionella flygplan och 90 man. Totalt bestod UNOGIL av 600 man. Av dessa var 81 svenskar.



*Svensk besättning gav sig redo för spaningsflygning över Libanon. Karga länder. Flygpassen var tunga och inte ovanliga.*



## SK 16 byts ut

SK 16 visade sig inte särskild lämpad för operationerna i Libanon. I grunden ett skolflygplan saknade flygplanstypen de kvalitéer som krävdes, bl a förmåga till kortfärlslandningar samt prestanda för långa räckvidder. SK 16:s sikt nedåt var dessutom begränsad genom den låga



av alla parter, dröjde det innan läget stabiliserades. Förutom infiltrationskontrollen fick UNOGIL även en pacificeringsuppdrag. Där spelade flyget inte så stor roll, men hade en lugnande inverkan.

● ● **Inte riskfritt.** – Totalt flög UNOGIL Air Service under sina sex månader 1.176 företag med en sammanlagd flygtid av 2.850 timmar, varav 662 med helikopter. Flygningarna var inte riskfria. Flygplanen utsattes stän-

digt för beskjutning från marken, ofta bara för nöjes skull ... I nio fall blev det träff i flygplanen, och i två fall träffades piloter.

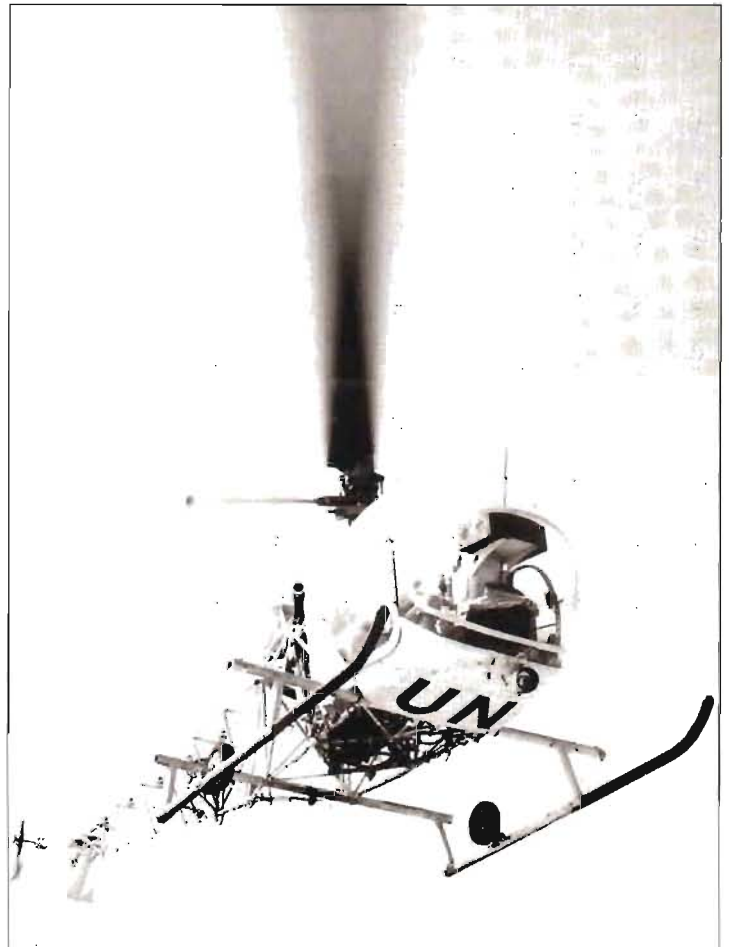
Det svenska flygvapnets insatser i Libanon förde det goda med sig, att FN snabbt fick besked om vad som skedde vid gränserna. FN kunde härigenom ta död på de rykten och vilseledande uppgifter som cirkulerade. FN kunde därmed stärka sin förhandlingsposition när det slutligen kom till fredsförhandlingar.



ving-  
place-  
ringen. I  
slutet av  
augusti flögs  
därför de svens-  
ka planen hem  
och ersattes med den  
mera lämpade Cessna L-  
19A Bird Dog, också ett hög-  
vingat enmotorigt flygplan men med  
fem timmars "uthållighet" och förmå-  
ga att utnyttja korta banor för start och  
landning. Tack vare Bird Dog blev det  
möjligt att kontinuerligt hålla ett flyg-  
plan i luften. Varje punkt på gränsen  
kunde överflygas var tredje timme.  
Helikoptrarna, av typ Bell 47, utnyttja-  
des för räddningsuppdrag samt sam-  
bands- och observationsflygningar. De  
bemannades huvudsakligen med itali-  
enska besättningar.

När oppositionen mot den kristna  
falangen i Libanon i slutet av året nått  
sitt mål borde egentligen FN-operationen  
slutförts, men eftersom den tidiga-  
re regeringen klamrade sig fast vid  
makten och den nya inte accepterades

*Den i Libanon  
tjänstgörande  
civilingenjör och  
sambandshelikop-  
terist Bell 47 var  
flygbesättningen av  
italienska Agosta  
och bemannades  
av FN.  
De flög av  
italiensare*





# KONGO

## TECKENFÖRKLARINGAR

- = PROVINGSHUVUDSTAD
- = ANNAN STAD
- = JÄRNVÄG
- ✈ = FLYGPLATS

0 10 20 30 40 KM

*Chari: första fullhövernet (16 mars 1962). Flygören (dåtidig pilotens liv. handpump-kat-skivkraft) motoppsatset vid landningen missbedömdes*



*1961-62. Kartan är till stor del utifrån kartor från Kongo och Katanga med tillägg från Kongo.*

*Svekan för att de är spridda i stora uppställningar vid Kongo och Katanga.*

## Med Tunnan i Afrika

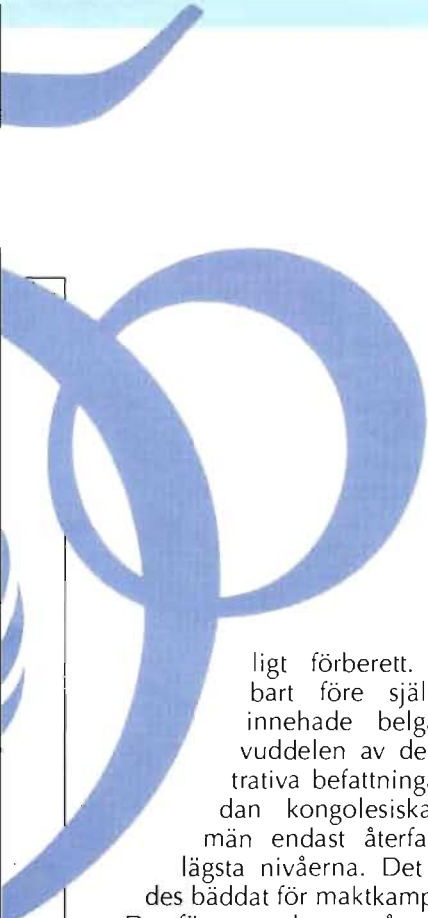


*Löjtnant Hans Norberg gör sig klar för nytt uppdrag.*



Efter Libanon skulle det bara dröja några få år innan svenska flygvapnet ånyo kom att engageras i en av FN ledd fredsoperation. Den gällde Kongo, det som i dag är Zaire.  
Efter ett mångårigt belgiskt kolonialstyre proklamerades den självständiga republiken Kongo den 30 juni 1960. Kongo var emellertid otillräck-





ligt förberett. Omedelbart före självstyrelsen innehade belgarna huvuddelen av de administrativa befattningarna, medan kongolesiska tjänstemän endast återfanns i de lägsta nivåerna. Det var således bäddat för maktkamp.

De första tecknen på oroligheter visade sig redan efter två dagar med uppblående stamfejder. Den kongolesiska nationalarmén upphörde att fungera när europeiska officerare ersattes med okvalificerade kongolesiska före detta underofficerare. I det kaos som följde dödades många européer, medan andra flydde i panik. Belgarna satte in trupp för att stävja oroligheterna men nådde bara begränsade framgångar. Situationen försämrades ytterligare när den kopparrika provinsen Katanga den 11 juli förklarade



*En fyrgrupp J 29 Tunnan över kongolesisk terräng. Svenkarnas resoluta handlande skapade behövlig respekt.*

sig självständig. Provinsledaren Moise Tshombe ansökte genast om belgisk militär hjälp.

Den 14 juli uppmanade FN:s säkerhetsråd den belgiska regeringen att återkalla sina trupper. Samtidigt beslutades om insats av FN-trupp för att hjälpa den kongolesiska regeringen att upprätthålla lag och ordning. Trupperna började tillföras redan dagen därpå och kom att stanna i fyra år. Ett av bidragsländerna var Sverige, som skickade sin Gaza-bataljon. I februari 1961 beslutade FN att den utländska militära och paramilitära personalen i Katanga skulle avlägsnas. Öppna strider utbröt i september när Tshombes gendarmer försökte hindra aktionen med våld. Under dessa strider förfoga-

de Katanga över en liten men effektiv flygstyrka, bestående av ett jetdrivet Fouga-plan samt ett tiotal småmaskiner, vilka flögs av vita legopiloter. Denna lilla flygstyrka åstadkom stor förvirring hos de civila besättningar som FN kontrakterat för att utföra huvudsakligen transportflygningar. För FN stod det snabbt klart att eget stridsflyg måste tillföras för att skydda det egna transportflyget och markförbanden.

## **F 22 skapas**

Redan på våren 1961 hade FN diskuterat insats av stridsflyg. FN-ledningen ►



*De första "EN-Tunnorna" var av typ J 29B (uttagna ur flygvapnets tjänst). Det imponerade storligen när de två rotarna på exakt utsatt tid landade och därefter var stridsberedda.*



Foto: Per Björkner



Svensk radestation, FN 41 vid Kongo-basen. En svarberig utrustning till svenskas luftoperationer.

var emellertid tveksam, eftersom Kongomandatet inte tillät offensivt våld. Efter att striderna intensifierats och FN:s dåvarande generalsekreterare Dag Hammarskjöld under en inspektionsresa omkommit i en mystisk flygolycka, gjorde FN ändå i september 1961 en framställan om stridsflyg till Sverige, Etiopien och Indien. Framställningen till Sverige bedömdes på tjänstemannaplanet vid UD som utsiktslös. Den gick emellertid igenom osedvanligt snabbt, eftersom dåvarande försvarsministern Sven Andersson ansåg insättandet av stridsflyg både militärt och operativt genomförbart

samt nödvändigt. ÖB delgavs regeringens beslut den 22 september, varvid han beordrade chefen för flygvapnet att i samråd med chefen för försvarsstaben organisera och sända iväg en flygstyrka.

I flygvapnet hade man lyssnat "med örat mot rälsen" och redan den 21 september skickade dåvarande organisationsavdelningen i flygstaben ett telex till FN:s högkvarter i Kongo att förberda baseringen av en femgrupp J 29B "Flygande Tunnan". I en särskild kravlista angav man, vis av erfarenhet, att förbandet skulle ledas av en svensk officer. Andra krav var en övervak-

ningsradar, JP-1 jetbränsle, olja och syrgas, transportflygplan för ombaseringar och förnödenhetstransporter, fordon, samband och kartor.

Alla krav kunde tillgodoses utom radarn, vilken fick tas med från Sverige. Under tiden var flygstaben sysselsatt dygnet runt med att rekrytera personal, räkna fram ammunitionsbehov och behov av reservdelar och stationsutrustning samt att förbereda nedflygningarna.

Redan den 25 sep-



J 22:s radiogrupp

tember kunde den första förbandsorden undertecknas; en enastående bedrift av flygstabens stabsofficerare!

● ● **Ombaseringen.** – Ombaseringen till Kongo komplicerades av politiska förhållanden. Enklarest hade varit att flyga utefter en västlig rutt. Man tvingades emellertid att i stället flyga via bl a Österrike, Grekland, Egypten, Sudan, Etiopien och Brittiska Östafrika (nuvarande Uganda). Den 30 september startade fem stridsladdade J 29B från Barkarby. De flög den 1.200 mil långa sträckan till Leopoldville i västra Kongo där man enligt planerna exakt på sekunden landade den 4 oktober. Efter landningen förklarade FN:s flygchef, överste **Sven Lampell**, de fem planerna beredda för omedelbar insats! Den snabba förflyttningen väckte internationell uppmärksamhet.





Den 8 oktober ombaserades F 22, som blivit förbandets officiella benämning, till Luluabourg i Kasai-provinsen, där man inrättade sig på svenskt vis med flygplanen spridda och undångömda. Basen krävde stora förberedelser eftersom den inte använts på länge. Den svenska personalen fick den dock i acceptabelt skick på några få dagar. F 22 fick tre huvuduppgifter: *luftstrid, attack mot flygfältsinstallationer samt närsamverkan* med markstridskrafter. Den operativa förmågan begränsades av höga temperaturer och kort banlängd. Startvikten begränsades till 7.500 kilo, vilket innebar 200 liter i vardera extratanken, 4 x 170 akanpatroner samt 8 x 15 cm attackraketer.

*På väg till kongo mellanlandade J 29-piloterna två gånger för tankning av m + övernattningar. Ullänningarnas intresse för funnan var påfallande.*

## Den första insatsen

I slutet av oktober anföll nationalkongolesiska förband Katanga på två fronter. Angreppet blev ett stort fiasko. Katangeserna förstod nämligen att utnyttja sitt diminutiva flyg på ett skickligt sätt. FN fick därför i uppdrag att utarbeta en plan som gick ut på att lämna visst flygunderstöd till kongoleserna samtidigt som ett av FN tecknat vapenstillstånd med Katanga inte fick kränkas! Uppgiften löstes genom att utnyttja F 22:s psykologiska verkan. FN deklarerade att allt flyg i gränsområdet skulle skjutas ned. Inte med ett ord antydde FN-flygets begränsade möjligheter.

Från transportflygplan som patrullerade längs gränsen skulle startorder ges till F 22 som hade högsta beredskap. Med hjälp av transportflygplanens radio skulle våra svenska FN-29:or ledas till visuell kontakt. Detta var ju decennier före AWACS och S 100B (d v s radarspanings- och stridsledningsflygplan). Inte oväntat blev det aldrig några konfrontationer med katangesiskt flyg. Men FN hade ändå vunnit sina syften; nationalarméns moral stärktes och katangeserna skrämdes på flykten av de svenska "Tunnorna".

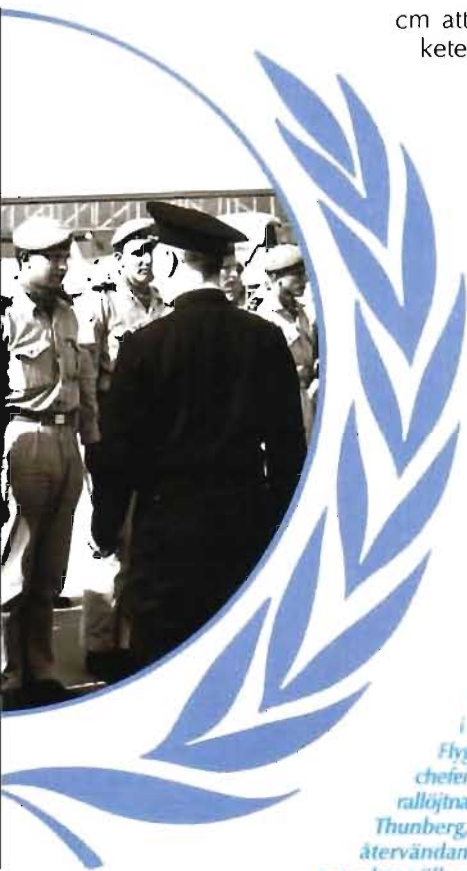
Samtidigt imponerade J 29:ans fältmässighet på utländska bedömare. De tog bara fem minuter från startorder till det att planen befann sig i luften,



Foto: K. R. Segemark

trots att förarna befann sig i omklädningsrummet! "Gränskriget" upphörde först den 14 november.

● ● I början av december 1961 igångsatte katangeserna en sedan länge planerad offensiv mot FN. Deras plan gick ut på att isolera FN-förbanden för att sedan anfälla dem ett efter ett. Bl a var den svenska bataljonen i Elisabethville, FN:s starkaste fäste i Katanga, hårt trängd. F 22:s uppgift var att slå ut det katangesiska flyget. Uppgiften löstes redan i inledningen av den katangesiska offensiven. Första uppdraget ägde rum den 6 december. Fyra 29:or startade från Luluabourg och anföll kraftigt försvarade katangesiska flygfält i Kolwezi. Anfallet var inte riskfritt. Efter landningen konstaterades att de svenska planen fått åtskilliga träffar.



*Bilden i mitten: Flygvapenchefen, generalmajor Lage Thunberg, hälsar återvändande FN-svenskar välkomna till Sverige på F 8/Barkaby, 1963.*

*Två FN-Tunnor med såväl fransk som engelsk FN-text.*



*FN-Tunnorna var stryktåliga och fältmässiga. De lämpade sig utmärkt även för insatser i Afrika-miljö. Rönte stor uppskattning i FN-kretsar.*



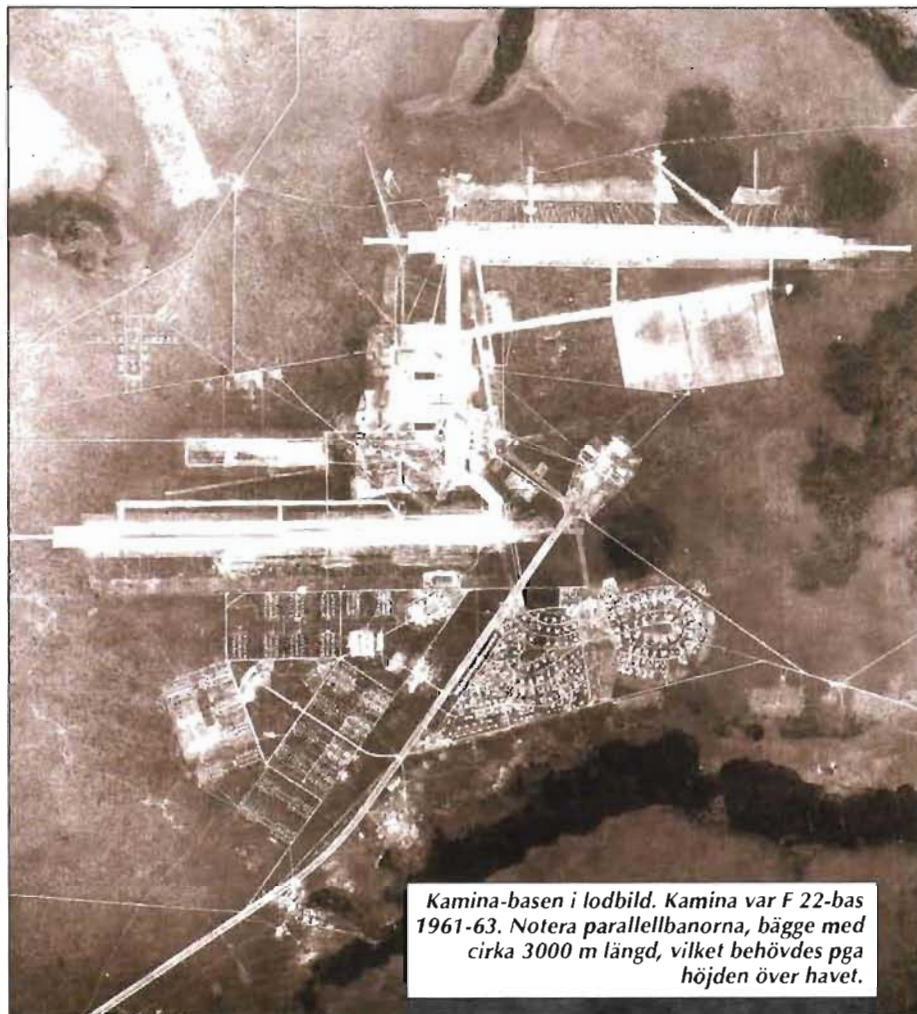
För att korta ned anflygningsvägar-  
na ombaserades F 22 till Kamina i  
Katanga. Ursprungligen tänkt som en  
tillfällig bas kom Kamina att användas  
fram till förbandets avveckling 1963.  
Tillsammans med indiska Canberra-  
bombare slogs det katangeiska flyget  
ut på bara några få dagar.

Omedelbart efter uppgiftens lösande  
sattes 29:orna in i nordöstra Ka-  
tanga för att undsätta ett kringränt  
indiskt förband. Katangeserna drog sig  
omedelbart bort från området när pla-  
nen visade sig. Samtidigt undsattes  
den hårt trängda markstyrkan i Elisa-  
bethville genom attackanfall mot for-  
donsanhopningar, lok, stabsplatser och  
oljeanläggningar i området. Vidare

skicklighet och uthållighet. "Tunnan"  
bevisade att den inte bara var byggd  
för "arktiska" förhållanden utan också  
för tropikuppträdande. En annan för-  
klaring till den höga tjänstbarheten  
låg i att man, till förtret för vissa FN-byrå-  
krater, hade en direktkanal till F 8 i  
Barkarby för anskaffning av bl a re-  
servdelar. Denna unika samverkans-  
linje fungerade året om, dygnet runt.

### Nödvändig förstärkning

Decemberstriderna 1961 och fortsatt  
oro 1962 visade att de ursprungliga fem  
J 29B inte räckte. FN-ledningen i Kongo

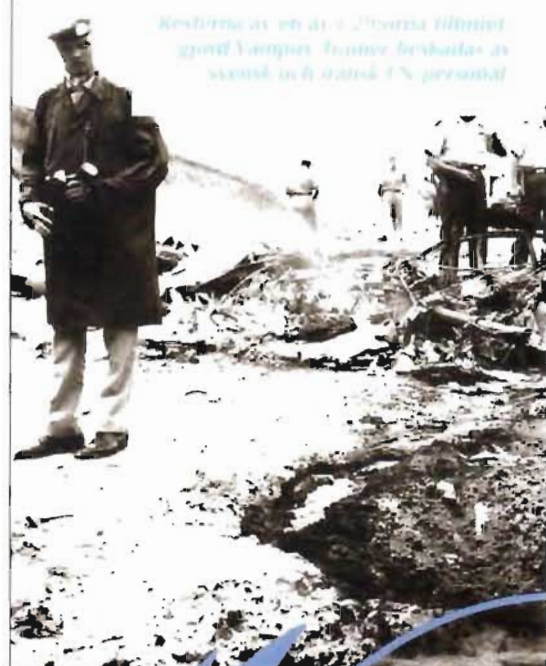


*Kamina-basen i lodbild. Kamina var F 22-bas  
1961-63. Notera parallellbanorna, bägge med  
cirka 3000 m längd, vilket behövdes pga  
höjden över havet.*

skyddade man startande och landan-  
de transportflygplan mot beskjutning  
från marken genom att trycka ned det  
katangesiska gendarmeriet. Många  
svenska FN-soldater har berättat om  
den lättnad de kände när "Tunnorna"  
svepte över deras huvuden. Striderna  
avslutades den 16 december med full-  
ständig framgång för FN, tack vare  
personalen vid F 22.

Under hela detta kritiska skede  
uppvisade de svenska 29:orna hög  
grad av tjänstbarhet. Den låg hela  
tiden på närmare 100 procent, tack  
vare den svenska markpersonalens

insåg dessutom ganska snart behovet av  
spaningsflyg för att bland annat resultat-  
fotografera. Funderingarna nådde Sveri-  
ge i april 1962. Genast uppkom frågan  
om "Tunnans" spaningsversion, S 29C,  
och dess navigeringsutrustning. Den  
saknade radiokompass och navigerings-  
systemet PN 50/A gick inte att utnyttja,  
eftersom det i Kongo saknades flygfyrar.  
Därför rekommenderades spaningspilo-  
terna att uppträda i sammanhållna för-  
band med radiokompassförsedda J 29B.  
Härigenom föddes den symbiotiska  
samverkan mellan spaningen och jakt-  
attacken som sedermera skulle bli så



*Keshornia av 29:orna tillnärmat  
genom Yampou. Bommen beskadade av  
svensk och fransk FN-personal*



*Ovan i mitten:  
Spaningsfoto av  
förstörd järnvägsbro;  
januari 1963.*







karaktäristisk för flygoperationerna i Kongo.

Framställan om spaningsflyg kom i juli 1962. Chefen för flygvapnet meddelade att två "Tunnor" i spaningsutförande kunde ställas till FN:s förfogande. Regeringen gav sitt medgivande och de två spaningsplanen fraktades till Kongo i oktober i amerikanska transportflygplan. Efter slutmontering på Kamina flög den första S 29C redan den 7 december 1962, snabbare än vad någon vågat räkna med. Tre dagar senare var båda "Spaningstunnorna" i operativ tjänst.

Under våren hade man även diskuterat att förstärka den svenska jaktflygkomponenten. Tanken var att skicka

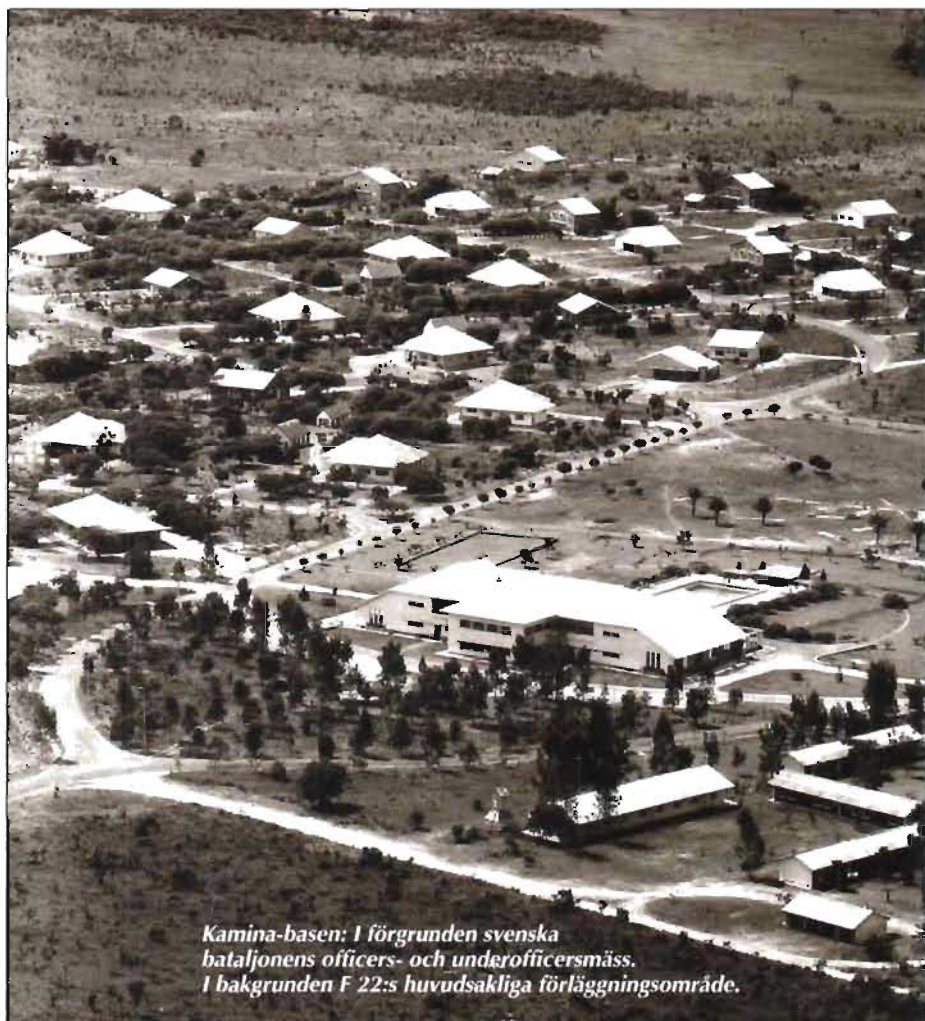
november 1962 gav efter för FN:s begäran. Ungefär samtidigt fick FN löfte från Italien, Filippinerna och Iran om jaktflyg. Etiopierna hade dessförinnan, utan förvarning, lämnat scenen och flugit hem.

## Slutstriden – "Stressen"

I december 1962 utvecklades samma mönster som ett år tidigare. Reorganiserade och förstärkta gick det katangesiska flyget till anfall mot FN på julfotonen 1962. F 22 gick omedelbart till action. Uppgiften att slå ut det katangesiska flyget löstes på två dagar. I stån-



*FN:s flygchef, överste Sven Lampell, vid ett "förbrukat" kantangesiskt Fouga-flygplan.*



*Kamina-basen: I förgrunden svenska bataljonens officers- och underofficersmäss. I bakgrunden F 22:s huvudsakliga förläggingsområde.*

hem de etiopiska och indiska förbanden och låta svenskarna ensam vara kvar, eftersom de visat sig mest effektiva. Indierna hade svårt med reservdelsförsörjningen medan etiopiernas deltagande, som var en eftergift mot det svarta Afrika, inte höll måttet.

En första framställan till Sverige om ytterligare jaktflyg kom i juli, men regeringen tvekade på grund av FN-operationernas alltmer offensiva karaktär samt de ökande kostnaderna. Det var först efter att läget i Kongo undergått ytterligare försämringar som den svenska regeringen den 22

diga attacker anföll J 29:orna flygfälten i Kolwezi och Jadotville. S 29:ornas resultatfoton visade att katangaflyget helt uttraderats, vilket i sin tur innebar att FN:s markstridskrafter utan hot från luften kunde genomföra de operationer som slutligen knäckte Katangas motståndskraft. Konfrontationen mellan FN och Katanga avslutades med ett brett upplagt markanfall den 21 januari 1963 med "Tunnorna" som skyddande paraply. Därefter stabiliserades läget i Kongo.

I april flög fyra 29:or tillbaka till Sverige. De återstående planerna sprängdes ▶



på platsen när order kom i augusti 1963 att FN:s stridsflyg skulle upphöra.

Genom sin insats i Kongo bidrog svenska flygvapnet till att förhindra uppkomsten av allvarliga strider och uppfyllde därmed målet att föra operationerna i riktning mot ett för alla inblandade parter någorlunda hyggligt slut. Detta dessutom utan egna förlus-

ter. Det sätt på vilket F 22 löste uppgiften har fått många erkännssamma ord. En utländsk flygattaché i Leopoldville sammanfattade det på följande sätt:

– Jag anser att de operationer som den svenska flygggruppen har utfört är toppen av vad som kan utföras med en modern flygstyrka. Skickligheten

hos förarna och markpersonalens förmåga att hålla flygmaterielen istånd är fullkomligt enastående och torde inte kunna överträffas. Jag vet inget exempel i modern tid när en liten flygstyrka har kunnat åstadkomma så avgörande resultat.

De enda som inte förvånades var svenskarna själva!

# Känslan

# att vara

Dåvarande fältflygare Tönnes Finke (F 4/Östersund) berättar här för FlygvapenNyttis läsekrets om några upplevelser och erfarenheter som stridspilot vid F 22.

# stridspilot på riktigt

Efter många ovissa timmar skulle vi nu äntligen få ge oss iväg på det första anfall mot Kolwezi, där Tshombe hade huvuddelen av sitt flyg baserat. Kl 06.35 startade de sex J 29:orna, som leddes av major **Olle Lindström**. Lasten var fullladdade automatkanoner plus åtta 15 cm sprängraketer.

Vi "gröngölingar i Kongo" som anlänt bara ett par veckor tidigare fick naturligtvis stanna på marken första passet. Vi utnyttjade tiden till att ytterligare studera fotobilderna över anfällsmålet. Sedan bar det iväg upp till tornet för att lyssna på radiotrafiken. Snart hördes anrop till Kamina för QDM. Vi kunde konstatera att alla kamraterna var på väg hem igen. När flygplanen rullat in i värnen var vi naturligtvis där.

Vid granskning av de hemkomna "Tunnorna" togs vi snabbt ur villfarelsen att det hade rört sig om skottskjutningsövning. En kula hade gått rakt igenom kabinen på major Lindströms plan två decimeter framför huvudet. Flera andra plan hade skottskador i vingar och kropp. Det var tydligen en del fientlig motverkan ...

Medan våra jättebra tekniker åter gjorde flygplanen klara diskuterade vi insatsens erfarenheter. Vädret hade varit det sämsta tänkbara, 50-75 m i molnbas. Raketerna gick självfallet därför inte att använda utan det fick bli akanaanfall. På så låg höjd är naturligtvis flygplan mycket sårbara även för handvapeneld. Det fick vi nog så talande bevis för.

● ● Nåväl, äntligen var det då min tur. Jag fick gå som rotetvåa åt fältflygare **Gilbert Casselsjö** och det var samtidigt mitt första pass i Kongo. Efter en nervpirrande lång startsträcka på 2.500 m var vi äntligen i luften. Nu gäll-

de det alltså. Redan på långt håll kunde jag se målet. Det rök friskt av oljebränder.

Vi valde ut våra mål och gick till anfall. För mig var första målet en Vampire, som stod i ett värn. Efter att för tredje gången ha kontrollerat att alla knappar var rätt tillslagna gick jag in i den första dykningen. Jag kom på mig själv att krypa ihop så mycket som möjligt bakom frontrutan – hade kulhålet genom kabinen på major Lindströms plan i färskt minne.

Ruteresset på målet, tänk på kulan, har du rätt fart? Nu! Iväg med första salvan! Rotechefen rapporterade något

plus. Efter ett anfall till var Vampiren förstörd. Sedan anföll vi stationshuset i kolonn. Efter vardera två anfall var det absolut obrukbart.

Munnen kändes torr och sträv. På med akan. Målen, som fototolken fanjunkare **Wesslén** hade visat oss vid briefing, anfölls allt eftersom de dök upp ur bra anfallsvinkel. På med pricken, en skur, upptagning och nytt läge för nästa mål.

– Firefly 23 från 18 vi återvänder, jag har ganska svåra skottskador i fälttankar och vingar, rapporterade rotekamraten Gilbert.

● ● Efter en sista blick på det förstörda fältet styr vi hemåt. Min rotechef hade

*"Ja grabbar, det här är inte några märkvärdiga saker, vi får väl ta det som en tillämpad skottskjutning där hemma, lycka till." Med dessa ord avslutades briefing med flygstyrkan den 29 december 1962 kl 06.15 av överste Dick Stenberg, som anlänt från Leopoldville.*

Major Olle Lindström i sin skottskade J 29a.



Dåvarande kaptanen Åke Christiansson redo till attack under "stressen".



två stora hål i höger fälltank och i flygplanskroppen. Jag tyckte själv vara oträffad. *Pang!* Plötsligt börjar mitt plan vibrera våldsamt. Stannade mitt hjärta två slag? Min första tanke var turbin-skovelbrott. För mitt inre såg jag redan hur de fruktade infödingarna och gendarmerna dansade stora middagsgenserna med mig som huvudfigur.

Nu gällde det att ta det kallt. Av med fälltankarna, hissa och dra av gasen. Motorn gick åter normalt men tyvärr endast under planflyktsvarv. Min rotechef hade informerat Kamina-basen och helikoptern hade



FN-rötte  
i 29 timman  
skadades  
transportflyg-  
plan

Foto:  
Gilbert  
Casselsjö

larmats. Självt satt jag och räknade. Skulle jag nå fram? Skulle motorn orka? Vad var det för fel? I Sverige går det alltid att hoppa i värsta fall, men här blev man plötsligt påtagligt medveten om vad det innebär att flyga över fiendeland. Att man inte hade någon misskund att vänta av våra motståndare var fullt klart. Vår popularitet var inte så stor hos dem, allrahelst inte efter dagens övningar.

Men mil lades till mil fast det stadigt bar av nedåt. Det kanske skulle gå. När det är tre mil kvar till basen får jag ögonkontakt med helikoptern. På mitt anrop om han hade kontakt kom det tryggt: "Ja-ja-mensan morsan e' me' dej, det vet du." De orden kändes lugnande och hjärtat flyttade ned till rätt våning igen. Höjden

räckte till landning på lång final och äntligen "satt" jag på banan.

Sällan har en läsk smakat så bra som efter den flygningen. Inom parentes kan nämnas att motorfelet var endast att generatorn hade tappat lagren. Hädanefter tycker jag inte att skämtteckningar som visar vita män i grytor hos kannibaler är särskilt lustiga.

● ● Hela dagen gick våra "Tunnor" med sin förstörelsebringande last mot Kolwezi. När kvällen kom var Tshombes flygvapen en saga blott. Man kan nog säga att F 22 gjort sitt jobb väl. Dagen efter patrullerade vi alla omkringliggande flygfält för att hitta eventuellt undkomna flygplan. Fältflygare **Jönsson** (F 4) och jag hittade för vår del ett Harvard-plan undan gömt i Jadotville. Det sköt vi

natur-  
ligtvis  
genast  
sönder.



Foto: K.R. Segemark

Stabil  
beredning  
på plattan  
före nästa  
flygning.

Om man nu ser tillbaka på "stressen" så är det ett par saker som man i egenskap av flygare vill minnas och poängtera. Vad jag personligen mest uppskattade var den oerhörda nytta vi hade av spaningsflyget. Med det utmärkta bildmaterialet vi hade till vårt förfogande var det aldrig något tvivel om vilka mål som skulle anfallas hur gömda de än var. Fastän det var mitt första pass i Kongo var det ingen som helst svårighet att orientera sig och lokalisera målen. Det säger rätt mycket att alla riktiga flygplan blev förstörda, men inte en enda "dummy" anfölls.

Vi upphörde aldrig att förvånas över vilket otroligt arbete fanjunkare **Carlsson** (F 1) och hans grabbar på stationen presterade. Hur de kunde trolla fram plan så snabbt, iordningsställda efter skottskador genom motorkåpor och utloppsdelar, var för oss en gåta. Törs man gissa att rekordet i att byta utloppsdel innehas av F 22? Med beundran minns jag bilden av vår vapenmästare **Fors** (F 10) som åkte emellan planen och frågade på sin sjungande dialekt och med ett stort leende: "Har du skjutit slut?" Han och hans mannar fick nog göra rätt för grötsaltet de dagarna, den saken är klar. Över huvudet taget rådde det en otrolig aktivitet de dagarna vid F 22.

● ● Att inte nonchalera den finkalibriga elden från handeldvapen även när man flyger ett så snabbt plan som 29:an är också en erfarenhet. Här kan man verkligen tala om att liten tuva ofta stjälpert stort lass. ■

## Data om "stressen"

Den 28 december 1962 startade den egentliga "stressen" i Elisabethville, då Tsombes gendarmar öppnade eld utan att FN-trupperna besvarade elden. Hela dagen låg F 22:s flygstyrka i högsta beredskap. I högkvarteret försökte man i det längsta undvika krigshandlingar, men den av Tsombe startade lavinen stod inte att hejda.

Natten till den 29 blev mycket orolig med ordergivning för kommande dag. Från HQ i Leopoldville anlände överste **Dick Stenberg** med uppgift att från Kamina direkt leda verksamheten. Det stod på ett tidigt stadium

klart att Tsombes största flygfält Kolwezi-Kengere skulle bli målet.

Morgonen den 29:e rådde dåligt väder men samtliga sex J 29:or och en S 29 kunde starta. Företaget leddes av divisionschefen major **Olle Lindström** (F 4/Östersund) med följande flygförare: kapten **Christianson** (F 5/Ljungbyhed), fanjunkarna **Barthelsson** och **Jönsson** (F 4/Östersund), **Casselsjö** (F 13/Norrköping) och **Nordström** (F 10/Ängelholm). Förare i spaningsflygplanet var fanjunkare **Norlund** (F 11/Ny-

köping). Vädrret över Kolwezi var uselt med en högsta molnbas på 70 m.

Operationen mot Kolwezi lyckades bra såväl den 29:e som den 30:e kunde man senare konstatera tack vare spaningsflygbilderna.

Den uttagna flygtiden imponerade. Under de första sex dagarna av stressen flögs 150 timmar, vilket fått utländsk flygexpertis att häpna, speciellt då man tar i beaktande att åtta flygplan av sammanlagt tio fick skador vid olika tillfällen.

Speciell eloge får man ge

den ende "naturlige" spaningsflygaren vid F 22, fanjunkare **Jan Norlund**, som haft heltidsverksamhet med att fotografera resultatet av sina kamraters insatser. Att det inte var helt riskfritt att passera ett flygfält som Kolwezi bevisas av att han vid ett tillfälle fick ett skott i en kamera. Att operationerna haft stor hjälp av spaningsresultaten visas bl a av att ett mycket skickligt maskerat flygplan kunde upptäckas på flygfotografi.

Utöver tidigare nämnda deltog fanjunkare **Finke** (F 4/Östersund) och **Gustavsson** (F 16/Uppsala) i operationerna. ■



## ”Lätta divisionen”

Parallellt med F 22 fanns ett annat flygförband med svensk flygvapenanknytning i Kongo. Det var en under FN-högkvarteret organiserad enhet med helikoptrar av typ Sikorsky S-55 och mindre, enmotoriga transportflygplan av typ de Havilland Otter och Beaver. De var huvudsakligen avsedda för transporter av personal och materiel samt sambandsflygningar. Förpersonalen var i stor utsträckning rekryte-

rad ur flygvapnet. I antal var de flera än i F 22.

Enheten benämndes ”Light Aircraft” (”Lätta divisionen”) och genomförde ofta synnerligen strapatsrika flygningar under mycket svåra förhållanden. Till ytan var Kongo mer än tre gånger så stort som Sverige. Avsaknad av tillförlitliga navigeringshjälpmedel – förutom en och annan sporadiskt fungerande radiosändare för pejlingar – och brist på kartor ställde stora krav på skickligheten att navigera enbart med hjälp av klocka och kompass. Det fanns dessutom inte förberedda stråk

för start och landning. Ofta tvingades man använda oröjda fält eller väg-stumpar. Det var heller inte ovanligt att planen utsattes för beskjutning från marken med finkalibrig eld.

Light Aircraft-gruppen gjorde berömvärda insatser i Kongo. Så mycket mera anmärkningsvärt var detta, då flera av piloterna hade mycket begränsad flygerfarenhet innan de sattes i tjänst; bara några hundra timmar.

*1970, när vi firade FN:s 25-årsjubileum, erhöll FlygvapenNytt några minnesrader från Kongo-tiden av dåvarande presschefen vid F 12, major Goblin Björklund. Han ingick under tiden 20 juni 1960 - 20 januari 1961 i Sveriges första FN-trupp i Kongo. Dåvarande redaktionsledningen beslöt att publicera delar av Goblins minnen. Av nu bortglömd orsak blev texten överstående. Tills nu.*



## ”Light Aircraft” Bushflygare i FN-tjänst



Den första svenska FN-truppen i Kongo här vid hemmets mellanlandning på kassups flygfält i januari 1961. Fortällaren Goblin Björklund har troupikhjälpen.

Det fanns flygvapenfolk i Kongo långt innan ”Tunnorna” sattes in. Den första svenska FN-insatsen i Kongo var en del av den FN-bataljon som för-lagts till Gaza. Den beordrades till Kongo i mitten av juli 1960, sedan det brutit ut oroligheter i s a m b a n d med självständighets-förklaringen den 1 juli.

Den 20 juli 1960 flög flygvapnets ”teknikergrupp” i Gaza ner till Kongo med uppgift att därstädes klara av FN:s flygtransporter. Gruppen, som leddes av framlidne majoren **Ingemar Vilan-**

**der** och dåvarande kaptenen **Sven-Erik Everstål**, bestod av stabsofficerare, flygförare och teknisk personal, sammanlagt 28 man. Allesammans ur flygvapnet.

I Leopoldville rådde vid vår ankomst fullkomligt kaos sedan de belgare som skött landet och ”rulljangsen” där nästan till 100 procent hade tvingats fly. I hela stadsdelar stod övergivna villor och våningar. Ingenting fungerade och arbetslösheten var så gott som 100-procentig. Stapplande försök gjordes av kongoleserna själva att försöka sköta t e x p o s t, t e l e och vattenförsörjningen ... men det gick minst sagt ”på kryckor”.

I detta kaos skulle vi börja arbeta, som sagt svara för FN:s flygtransporter. Landets egna transporter i luften, på floderna och på järnvägarna hade fullständigt klappat ihop. På vägarna färdades





*Svensk FN-insättning i ett Otter Havilland Beaver på lägarövert Kasavubus i Kongoledens största bilföle. Året är 1961*

man endast i konvoj, eftersom laglösheten bredde ut sig ur det kaos som rådde. Även de uppblussande stamstriderna gjorde att man aldrig visste var man kunde färdas eller landa med flygplan utan att bli ihjälslagen.

● ● Samtidigt med oss anlände "våra" flygplan, som vi bara sett på "flygplankort" tidigare (Dakota, Otter och Beaver samt helikoptrar) och som vi skulle flyga omkring i landet med (ungefärligen så stort som Västeuropa). Otter och Beaver var emotoriga flygplan. Flygning med dem var ett mildt vansinne över områden där hela svenska flygvapnet skulle ha kunnat försvinna utan att det ens var lönt att leta efter dem. Flög man iväg från t ex Leopoldville till en annan flygplats (eller "strip" i djungeln eller buschen) så var man borta utan kontakt med yttervärlden till dess man i bästa fall återkom till "Leo".

Start- och landningsmeddelanden förekom inte, eftersom inga tele- och signalförbindelser existerade till en början. Man visste aldrig hur läget var på fälten eller striparna där man gick ner. Man var som regel beredd att "dra på" igen efter landningen. Det var "attityden" hos innehavarna som avgjorde om man skulle våga göra uppehåll eller inte.

Inte ens på fält där FN-trupp var baserad kunde man vara säker. Strider kunde pågå ända in på fältgränsen och det hände t o m att FN-trupp (nigeriansk) arresterade en FN-besättning som landade på det fält de var satta att bevaka. Truppen leddes av en sergeant som var höggradigt berusad (lik som hela truppen för övrigt) och besättningen hotades till livet genom arkebusering. I två dygn satt de inlåsta i ett minimalt rum till dess någon lyckades "mota" sergeanten med att han skulle få flyga med till "Leo" om FN-soldaterna släpptes.

Även i Leo förekom ofta vägspärrar och arresteringar på väg ut till flygplatsen. Själv undgick jag vid ett tillfälle att bli "honkad" genom att läsa högt (på franska) ur mitt tjänstepass. Soldaten som stoppat mig föreföll imponerad (eller häpen) men bad om passet. Efter att ha studerat det – han höll det upp-och-ner – fick jag det tillbaka eftersom han tydligt förstod att jag inte var belgare.

Det var ett mycket tungt men kolossalt intressant jobb som teknikergruppen hade att utföra.

● ● Otoliga spännande incidenter inträffade. Som t ex när ett meddelande nådde "Leo" om att sovjetiska transportflygplan var på väg från Stanlyville med kongolesisk trupp som skulle stötta upp Lumumba. Han var på "fallrepet" som ledare och Leo behärskades då för tillfället av presidenten Kasavubu. De två drog aldrig jämt och hade sina egna

*Del av svenska FN-flygstyrkan i Luluabourg hösten 1961 vid sitt Otter-flygplan. Fr v: Kapten Bengt Fredholm, Gättligarna John Eriksson & Bertil Skogsberg samt flygteknikerna Brink & Sven Malm.*

Foto: Bertil Skogsberg



trupper. Vid det tillfället gick Kasavubus trupp i ställning runt flygplatserna i "Leo" (de var två) och för första (och hittills enda) gången i mitt liv fick vi öva spärrning av flygfält på fullt allvar. Allt som kunde rulla drogs ut på landningsbanan. – De annalkande flygplanen lär ha vänt.

Så småningom förflyttades huvuddelen av teknikergruppen till Kamina-basen i landets sydöstra del. Runt basen härjade balubas, brände byar och "levde rövare" i gott sällskap med de legoknektar som Tsombe anställt i den "fria" staten Katanga. Hela tiden vi flög omkring i området förekom strider, främst stamstrider men även strider mot FN-trupp och kongolesiska regeringstrupper. Åtskilliga fick sätta livet till. Bl a nedgjordes en irländsk armépatrull på tolv man i ett bakhåll. Endast två lyckades fly med svåra skador. En hade bl a en pil i halsen då han svårt medtagen nådde sitt förband tre dagar senare.

● ● Tyvärr hade vi i "Lätta divisionen" en känsla av att vara bortglömda. Så glömda t o m att vi med general von Horns tillstånd fick lov att sända dåvarande kaptenen Gyllensvärd hem till Sverige och försvarsministern för att bl a teknikertruppens ekonomiska förhållanden skulle redas upp. Vi hade kommit iväg i största hast och ingen begärde då att vi skulle få veta om vi skulle få någon betalning.

Vi började lite till mans att undra hur det låg till. För varenda övrig svensk soldat i FN-bataljonen där nere var det ordnat på alla vis – genom arméns försorg. Lika så visste våra utländska kolleger redan då de for hemifrån vad som gällde för deras del. Men vi pionjärer från flygvapnet fick inget veta. Visste flygvapnet att vi fanns i Kongo? Planeringen för "teknikergruppen" var inte lika effektiv som den för F 22. Kanske drunknade vår existens genom fokuseringen på kamraterna inom själva F 22? ■





Foto: Wyn Enqvist



Matleveransmarkeringar på en av våra TP 84:or. Bosnien-insatser.

## Generallöjtnant Kent Harrskog, flygvapenchef:

"Sedan 1965, då det svenska försvaret köpte sitt första Hercules-plan, har flygvapnet i en mångfald ställt upp med flygtransporter för FN och olika internationella hjälporganisationer. Det kan gälla hungerkatastrofer som den i Etiopien eller hjälpinsatser under kriget i det forna Jugoslavien. I båda fallen flög/flyger Hercules-flygplanen förnödenheter och mediciner i månader. Sammalunda gäller katastrofhjälp vid översvämningar och jordbävningar jorden runt.

I en värld präglad av alltmer internationellt samarbete ställs ökade krav på transporter och annat i krissituationer. Flygvapnet har stor internationell erfarenhet och är berett att öka sitt engagemang. Även frågan om rent militära insatser studeras."

# Flygande samariter

1965 fick flygvapnet sin första TP 84 Hercules, för övrigt den första Lockheed C-130 som levererades till ett europeiskt flygvapen. Potentialen hos denna arbetshäst, med förmåga att bära 20 tons last, insågs tidigt av FN. Det skulle inte dröja länge innan Sverige fick förfrågan att delta i internationellt fredsarbete. Huvudsakligen handlade det om att flyga förnödenheter i form av livsmedel och livsuppehållande materiel till länder som drabbats av hungerkatastrofer.

Under flera år skulle flygvapnet genom sina TP 84 undsätta svältande och utsatta människor, framförallt i Afrika. Flygningarna kom att ställa stora krav på den svenska personalens förmåga att utstå umbäranden. Arbetsförhållandena var ibland olidliga. Flygförhållandena var inte heller alltid de bästa. Både besättningar och flygplan fick tåla mycket stryk, men stod alltid pall.

FN-flygningar i humanitära syften har varit de svenska Hercules-planens



Foto: Åke Svedén

Svenska FN-strekan - C-130 flygtransportkontingent med TP 84 Hercules i Namibia 1989.



Foto: Åke Svedén

Vid FN-uppdraget i Namibia var TP 84:an vitmalad. Här kors en transportbil ombord på Hercules-planet.





mest angelägna uppgifter genom tiderna.

Första gången som TP 84:orna engagerades i ett direkt stridsuppdrag var i samband med Kuwait-kriget 1992. Med åtskilliga Hercules-lass transporterades ett komplett fältsjukhus till Saudi-Arabien. Sjukhuset kom lyckligtvis inte till användning i den utsträckning som det var förmodat, men gjorde ändå många livräddande och skadeavhjälpanande insatser.

De FN-flygningar som emellertid mest låtit höra talas om sig är flygningarna till inbördeskrigets Jugoslavien med förnödenheter till den lidande civilbefolkningen. Eftersom dessa flygningar endast har ett humanitärt syfte antogs från början att de kunde genomföras i lugn och ro. Så visade sig snart inte vara fallet.

En första omgång genomfördes sommaren 1992 under tre veckor. Några länder hade då anskaffat VMS-utrustning (Varning- och Motverkans-System) och kunde med denna visa att

hotet mot luftbron ökade för varje dag. Flera av FN:s transportflygplan utsattes för beskjutning. Ett italienskt transportflygplan på fredligt uppdrag sköts ned, varvid samtliga ombord omkom. Händelsen föranledde svenskarna att göra ett temporärt upphåll i hjälpflygningarna. Riskerna var för stora.

Strävan att fortsätta transporterna med livsförnödenheter gjorde dock att Sverige för höga kostnader utrustade några av sina Hercules-plan med motmedelsutrustning för att störa ut framförallt markrobotar. Hjälpflygningarna återupptogs därefter under tre månader 1994. Iförda skottsäkra västar och med branta s k Sarajevo-landningar lyckades de svenska besättningarna de krigsliknande förhållandena till trots, ändå genomföra sina humanitära flygningar. Flygningarna var mycket riskfyllda och liknade därvid de mest ansträngande F 22-uppdragen i Kongo.

För närvarande utförs endast flyg-

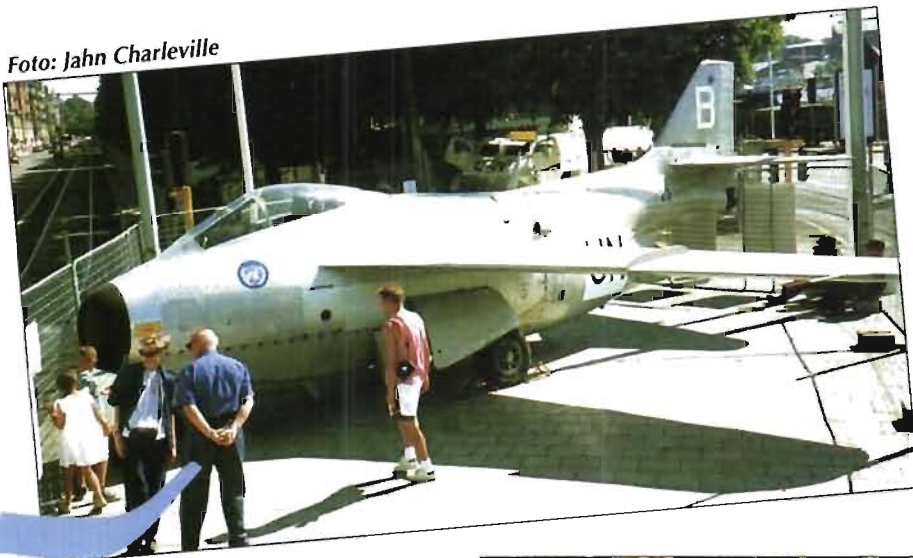
transporter till Split med underhåll till den nordiska bataljonen.

## Alltid redo

Den svenska försvarsmakten inklusive flygvapnet har alltid hörsammat FN:s vädjanden om fredsbevarande humanitära insatser och därvid gjort ett mycket rejält arbete som också uppskattats internationellt. Insatserna har ofta gjorts med stora personliga uppoffringar. Dessa uppoffringar väger emellertid ringa mot tillfredsställelsen att göra livet lite bättre att leva.

I flygvapnet ristar vi därför inte in fältslag i vår vapensköld, men i stället namn som Libanon, Kongo, Kuwait och Jugoslavien. Vapenskölden är säkert inte fullristad ... Försvarsmakten kommer även framgent att hörsamma FN:s kallelser när så krävs och att därvid göra sitt allra bästa ... om så bestäms även med stridsflygplan. ■

Foto: Jahn Charleville



Under årets vattenfestival i Stockholm i augusti visade Försvarsmakten upp sig i olika skepnader. Bl a visade flygvapnet, med anledning av FN:s 50 årsjubileum, en i Kongo-stridigheterna på 60-talet insatt J 29C "Flygande Tunna". Den fanns till beskådande på Strandvägen mitt bland bilar och spårvagnar.

I anslutning till denna lilla utexponering ordnades i en biograf ett estradsamtal om FN-insatserna, om hur F 22 löste uppgifterna att handgripligen stifta fred. Följande FN-veteraner ur flygvapnet hördes vittna (fr v): Sven Lampell, Tommy Martinsson, Gilbert Casselsjö, Åke Christiansson och Sven-Erik Everstål.



Foto: Lennart Berns





# Nytt om LOMOS

**Första kompanibefälkursen vid F 14 och armégruppbefälen blir en tillgång i LOMOS-systemet. Utvecklingen går vidare i högt tempo, omskolningskurser har genomförts under våren för gruppbefäl och meniga på många platser i landet. Ändå måste vi om möjligt öka tempot och effektiviteten ytterligare för att nå de till 1997 uppsatta målen.**

Den från början planerade ledarskapskursen 4 fick byta namn till KB (kompanibefälkurs) under våren. Orsaken var

att allt mer befattningsutbildning skrevs in i utbildningsplanen under vinterns och vårens arbete. Kursen är breddande

kunskapsmässigt både inom befattningarna och i ledarskap/chefsskap.

Första kursen genomfördes vid F 14 i Halmstad i slutet av mars. Kurschef var major *Lars Hed*, som till sin hjälp hade kapten *Thomas Hillemar* (F 20).

Eftersom kursen innehåller en hel del specialområden engagerades många lärare, speciellt från F 14. Utbildningsplanen prövades för första gången. Självklart innebar detta extra arbete för kursledningen i planering och genomförande.

Eleverna som genomförde den första kursen hade samtliga lång erfarenhet från det gamla systemet. Dessutom har eleverna stort engagemang i LOMOS. Det är självklart en stor fördel, när denna kurs har utvärderats och eventuella revideringar skall göras inför sommarens kurser. Ett arbete

som genomfördes i samverkan under våren med kapten *Thomas Hillemar* i spetsen.

**Flygtur till F 20.** – När systemet diskuterades vid utbyggnaden bestämdes att tre utbildningsanläggningar skulle införskaffas, en i varje flygkommando.

Anläggningarna skulle placeras på sådant sätt att dessa var tillgängliga för vår utbildning såväl centralt, regionalt som lokalt. Tyvärr har detta inte skett inom FKS. Därför måste eleverna flyga fram och tillbaka till F 20 för att få befattningsutbildning inom observationscentraltjänsten.

Vi tvangs tillsammans med flygvapenledningen få till stånd en lösning av problemet inför sommaren, då kursen genomfördes såväl vid F 10 som F 14.

Ett tips är att anläggningen flyttar till annat militärt område

## Övningsutrustning för LOMOS

I april överlämnades från FMV den efterlängta övningsutrustningen för observations-tjänst i LOMOS. Den är praktiskt förpackad i två transport-lådor som väger 50 respektive 25 kilo. Stora delar av utrustningen behöver inte ens tas ur lådan utan uppkoppling sker direkt.

Stora ansträngningar har också gjorts för att åstadkomma en enkel användning. Det fordras nog en del grundläggande kunskaper om datorkörning hos övningsledaren. Redan vunna erfarenheter säger att utbildningen i observations-tjänst går mycket snabbt.

Trycket har varit stort att

snabbt skapa övningsstillfällen för våra medlemmar, så att motivationen och tilltron till systemet skall bibehållas. Arbetet har forcerats vid FMV, vilket innebär att allt inte är helt genomarbetat vid överlämnandet.

Det viktiga är nu att vi

har kommit igång. Brister tillrättas och erfarenheter bearbetas. *Claes Ronge* med medhjälpare vid FMV lovar att vi skall få ett perfekt system.

Fördelningen av de nio utrustningarna är två (2) till vardera F 16 och F 21 samt en (1) till F 4, F 7, F 10, F 15 och F 17.

*Gillis Weingarb*

## Utbildningen ger effekt

*Lars Hovryd* (17 år), genomförde utbildning i hjärt- och lungräddning i vintras – en kurs arrangerad av Sala Flygvapenförning.

Några dagar senare var *Lars* passagerare i en buss, som kolliderade med en personbil. Vid olyckan, som medförde per-

sonskador, kunde *Lars* direkt praktisera vad han lärt sig på kursen.

Vi säger alltid att vår utbildning även har ett civilt värde, vilket denna händelse är ett bra exempel på.

*Tore Bertilsson*



**"Medaljregn"**

Beslut har fattats om nedanstående tilldelning gällande budgetåret 1994/95:  
FVRF:s hederspris: **Tore Bertilsson**, kansliet (nr 9 i ordningen).

Riksförbundets kungliga guldmedalj: **Claes-Göran Er-sing** (Nissans FVf), **Ann-Marie Lundholm** (Sala FVf) samt **Björn Moberg** (högkvarteret).

Riksförbundets kungliga silvermedalj: **Per Ljungvall** (Örebro Läns FVf), **Gunnar Löfström** (Riksförbundets ordförande), **Kenneth Marbäcken** (Nissans FVf), **Bengt Persson** (Skånes FVf) samt **Ulla Wennergund** (Skaraborgs FVf).

FVRF:s vandringspris i rekrytering och utbildning av värnpliktiga erövrades av Örebro Läns FVf.

*Gillis Weingarb*



*Elever vid första LOMOS-kursen. Genomgång av OBS-platser på kartan.*

*Fr v: Margaretha Bjerker-Almroth, Mats Hanqvist, Anders Jonth, Inger Lind-Adler, Lars-Göran Fredholm, Åse Elfverson & Ewa Wasshem.*



där utbildningsanläggning är tillgänglig för vår personal i LOMOS. Eftersom vi skall vara ekonomiskt effektiva i dag, krävs ett totalt samarbete för att nå försvarsmaktsgemensamma mål.

**Armégruppbefälen blir en tillgång.** – För att minska utbildningskostnaderna inom LOMOS, har FVRF satsat på gruppbefäl ur armén. Rekryteringen har skett från centralt håll och har givit stort gensvar.

Under våren har över 100 gruppbefäl informerats på fem platser i landet. Dessa träffar har stärkt oss i vår uppfattning, att gruppbefälen från armén kommer att bli en stor tillgång för LOMOS. Det är framför allt deras vana att uppträda under

fältmässiga förhållanden, att lösa problem inom grupp samt engagemanget, som övertygar oss.

Många av gruppbefälen hade åkt långa sträckor för att delta i informationsträffarna. Nu skall vi ordna en bra ut-

bildning vid F 17 och F 20 i sommar för att motsvara förväntningarna. Vi kommer i samverkan med kursanordnande flottiljer att ge dessa elever en extra information om flygvapnet med studiebesök vid respektive flottilj.

Vi fortsätter vårt målmedvetna arbete för att nå målet för vår uppgift i LOMOS. Detta kräver en omfattande samverkan i positiv anda och respekt för de människor som arbetar för och i LOMOS. ■

*Tore Bertilsson*

## Vi frivilliga är kostnadseffektiva

**Försvarsmakten måste som bekant – liksom övriga delar av samhället – göra stora besparingar. Samtidigt är intresset för frivillig vidareutbildning och kompletteringsutbildning mycket stort. FVRF måste säga nej till alltför många som vill göra en insats i flygvapnets krigsorganisation. Trots att behovet är mycket stort och försvarsministerns omvitnat positiva inställning räcker inte tilldelade medel.**

Samtidigt visar det sig att de värnpliktiga som utbildat sig frivilligt gör bra insatser vid KFÖ och får goda vitsord. Tätare övning och lokalkännedom har självklart en stor betydelse, särskilt i övningens början.

Det är kostnadseffektivt att dra nytta av detta intresse för frivilligutbildning. Flygvapnet har sedan länge insett detta och bemannar många platser i

krigsorganisationen på så sätt. Det senaste exemplet är biträdande vakthavande befäl i kommandocentralen (KC). Dessa utbildas helt på frivillig väg och summor sparas räknat i miljontals kronor.

LOMOS är ett annat exempel, där ett effektivare system för luft- och markbevakning kan uppsättas med besparingar av helt andra dimensioner.

Utbildning av frivilliga ställer krav på klara målsättningar och goda instruktörer. Utbildningen sker ju under en koncentrerad period och med människor som satsar sin fritid. Å andra sidan måste naturligtvis även de frivilliga svara mot de uppställda kraven.

En förhållandevis liten ekonomisk satsning ger alltså stor utdelning. Det måste vara rätt att ta tillvara värnpliktiga som frivilligt vill utbildas och att tilldela medel för detta. Samtidigt skapas ju en positiv inställning till försvaret och dess goda utbildning. Detta gagnar oss alla! ■

*Gillis Weingarh*

### Värnpliktsverket blir Pliktverket

Den första juli i år omorganiseras VPV till Pliktverket och får utökade uppgifter. FVRF har sedan många år ett utmärkt samarbete med VPV. Vi har anmält vårt behov av en fortsättning.

Det är främst inom tre områden som vi samarbetar. Vi beställer utsökningar av värnpliktiga efter vissa kriterier på blanketten RP 43 och får tillbaka listor och etiket-

ter. Vi beställer data på enskilda värnpliktiga genom sk personpost. Slutligen samkör vi vårt medlemsregister med VPV för att få militärdata på våra medlemmar.

Vi ser fram emot ett lika gott samarbete med Pliktverket. Inledande kontakter har redan tagits i en positiv anda. ■

*Gillis Weingarh*





## Första ordförandekonferensen

**På grund av vår alltmer ansträngda ekonomi tvangs årets utbildningskonferens att inställas. Eftersom tidigare stämmebeslut att hålla stämma vartannat år skall gälla, genomfördes en förkortad konferens för våra styrelseordföranden.**

I mitten av mars samlades 22 av 24 styrelseordföranden till konferens i Södertälje. Konferensen genomfördes från fredag kväll till lördag eftermiddag. FVRF:s riksförbundsordförande Gunnar Löfström inledde med en parentation över nyligen bortgångne Olle Karleby. Karlebys minne hedrades med en tyst minut.

Löfström talade över ämnet frivilligverksamheten i dag och han hänvisade till uttalande av bl a försvarsminister Tage G Peterson. Generalsekretären Gillis Weingarh informerade om det ansträngda läget inom FVRF. Han redovisade bland annat förra budgetårets utbildningsresultat, vilket blev det hittills mest framgångsrika året. Trots att flygvapnet har minskat sin organisation i och med F 6:s och F 13:s nedläggning, har FVRF ökat sin utbildning.

Efter detta informerades om

det aktuella läget inom LOMOS samt nyheter inom den frivilliga flygbasutbildningen.

Gunnar Löfström hann även med att dela medaljer och priser.

Lördagen inleddes med frågor kring ordförandens ansvar och uppgifter samt styrelsens arbete. Här diskuterades frågor kring delegering av uppgifter samt hur ett effektivt styrelsearbete kan ske. Många förslag och idéer fördes fram – speciellt från Stockholms, Skånes och Västra Sveriges Flygvapenförbund.

Frågan om stöd från kansliet till förbund och föreningar togs upp. Minskade resurser gör det svårare att behålla stödet.

FVRF har genom rationalisering och förbättrad effektivitet till största delen lyckats behålla stödet. De begränsningar som gjordes medförde



FVRF:s styrelseordföranden församlade vid konferensen i Södertälje.

Foto: Tom Blomqwist

inga större diskussioner. – Samtliga ansåg sig nöjda med de stöd och det samarbete som råder.

### Nya förbundsområden

Sedan flera år har större förbundsområden diskuterats. Man söker en anpassning till flygvapnets rationaliseringar och flottiljnedläggningar men också till den nya områdesindelningen med anledning av LOMOS.

Vissa områden har redan anpassat sig till den nya inriktningen medan andra avvaktar. Områdena är också olika svåra att hantera med hänsyn till befolkningstäthet, antal föreningar samt avstånd till flottilj.

Vid grupparbetets redovisning gavs flera klara signaler till styrelse och kansli. Detta gällde främst sammanställning av erfarenheter samt klarläggande direktiv för framtiden.

Beträffande området norr Mälaren skall berörda enheter särskilt utarbeta ett förslag med Johan Thörnqvist, Stockholms

## Uteblivna krigsförbandsövningar måste ersättas

**De senaste åren har krigsförbandsövningar (KFÖ) genomförts allt glesare. Detta har drabbat de frivilliga speciellt hårt, eftersom KFÖ ingår i deras utbildning till varje befälsnivå.**

Förhoppningar fanns att övningarna skulle genomföras enligt plan från och med 1995. Då kom besparingskraven och alla krigsförbandsövningar utgick. Nu befaras att det kommer att dröja ytterligare något år innan planerad övningsverksamhet kan genomföras.

Vi har i dag många elever som väntar på KFÖ. Under tiden måste problemen lösas med alternativ. Visserligen kan KFÖ ersättas med motsvarande tjänstgöring för vissa elever. Även med denna typ av tjänstgöring är det emellertid svårt att både finna tillfällen för och

dessutom att få flottiljerna att bekosta.

Därför måste problemet lösas med andra alternativ. Det som ligger närmast är speciella centrala kurser, som kan ge eleverna en kvalificerad ersättning för KFÖ och motsvarande tjänstgöring. Frågan kom att behandlas under våren och sommaren för att någon form av lösning skulle kunna presenteras nu till hösten.

Om inte frågan snarast kan lösas, innebär det allvarliga störningar i vår utbildning.

Detta drabbar slutligen flygvapnets krigsförband.

Naturligtvis skall vi prioritera de elever som måste fullfölja sin utbildning i respektive nivå, även om det innebär neddragningar i annan utbildning.

Det är endast under en begränsad tidsperiod som alternativa lösningar blir aktuella, främst med tanke på elevernas kontakt med sitt krigsförband men även av ekonomiska skäl. ■

Tore Bertilsson



FVFB i spetsen. Det är främst en fördjupad verksamhetsamverkan som diskuteras.

### Ny inriktning av funktionärsutbildningen

FVRF:s funktionärsutbildning får ny inriktning. – Rekryteringsutbildning skall delas upp i en kurs för helt nya funktionärer och två kurser för rekryterings- och utbildningsledare. I det senare fallet delas landet i två delar, norr och söder om Mälaren.

Den allmänna funktionärsutbildningen minskas till tre kurser, en kurs i varje flygkommando. Här sker en anpassning till de behov och frågor som föreligger. Som vanligt genomförs all utbildning för våra funktionärer med olika förbund och föreningar som arrangerar i samverkan med FVRF centralt.

Ekonomichef *Tom Blomqvist* informerade om nyheter beträffande förmåner och bestämmelser. Om handläggningen på lokal nivå görs rätt från bör-



Foto: Tom Blomqvist

**Riksförbundsordföranden Gunnar Löfström överlämnar vandringspriset (för bästa resultat i utbildning och rekrytering) till Örebro läns Flygvapenförbunds vice ordförande, Roger Yourstone.**

jan underlättar det mycket vid utbetalningar och redovisningar för kansliet.

### Idealitet och frivillighet

Förbundsordföranden och understecknad tog upp frågan om hur viktigt det är att bevara det frivilliga engagemanget och att idealiteten finns kvar inom vår verksamhet. I en tid då mycket värderas i pengar och förmåner är det oerhört viktigt att frågan blir belyst. Vi måste trivas i

verksamheten, känna att vår uppgift är viktig och att frivilligt arbete uppskattas.

Alltför många entusiaster slutar på grund av att de har svårt att få gehör och stöd i sitt arbete. Utan frivilligt engagemang är det helt omöjligt att få en fungerande verksamhet i hela landet.

### Speciella frågor

*Jerry Lundmark*, Norrbotten, tog upp frågan hur man effekti-

vare kunde få in medlemsavgifterna. Flera olika förslag fick Jerry med sig, för att prova i sitt förbund.

*Tommy Wendel*, Västra Sverige Flygvapenförband, informerade om en plan för styrelsens arbete. Planen har tagits fram av styrelsen i samverkan med en konsult. Wendel rekommenderade andra att följa efter. För Västra Sveriges Flygvapenförband har planen inneburit ett ökat engagemang från hela styrelsen. – Även arbetsmiljön i styrelsen har förbättrats och den enskilde ledamoten tar nu ett större ansvar.

*Kjell Siggelin* informerade om den stora flygdag han och Västmanlands Flygvapenförening skulle arrangera med anledning av föreningens 40-årsjubileum. Ett imponerande program, som tyvärr skulle komma att snöa bort. Ett riktigt stort och engagerat arbete hade lagts ner av Västmanlands Flygvapenförening. FVRF beklagar utgången.

En bra konferens avslutades med att Gunnar Löfström tackade alla för att de ställde upp, och på ett så engagerat sätt. ■

*Tore Bertilsson*

Sedan ett tiotal år tillbaka har våra flygvapenungdomar möjlighet att uppleva denna fantastiska plats och de speciella äventyr som det innebär att segelflyga bland fjälltopparna.

Till de två enveckorskurserna finns plats för 14 elever varje vecka. Platserna fördelas mellan flottiljerna och i förhållande till hur många ungdomar som deltar i respektive flottiljs ungdomsverksamhet. De ungdomar som får förmånen att åka, får det som en uppskattning för att de genomfört flera kurser och deltagit flitigt. Dessutom skall deltagarna ha skidvana.

Vinterns kurser genomfördes i slutet av mars under ledning av kurschefen kapten *Ingvar Ingemansson* (F 14) med hjälp av fänrik *Mats Liss* (F 4).

Kursveckan omfattar segelflygning tillsammans med

## Ottsjö skapar luft under vingarna

**För 34 år sedan startade segelflygentusiasten Olle Algotsson Ottsjö segelflygläger. Han hade funnit en plats lämplig för segelflygning under vårvintern. Det var Ottsjöfjället med sina förliga vindar. Ottsjöns is blev start- och landningsbana. En perfekt kombination för att få luft under vingarna.**

instruktör, som har kompetens att utföra avancerad flygning. Att det känns helt fantastiskt att uppleva tre loopar i rad med ett segelflygplan kan intygas efter besök på kursen.

Utöver flygningen får eleverna utbildning i vintertjänst. Däri ingår byggande av snöbivack, förebyggande av kylskador samt dagsturer i fjällterräng. Besök i någon skidbacke ingår naturligtvis, för att träna olika svåra nedfarter.

Kurserna genomförs samtidigt med det stora segelflygläget, dit deltagare kommer från hela Sverige. Även några från våra grannländer deltog.

Ungdomarna utgör ett uppskattat och trevligt inslag. De hjälper bl a till med olika förberedelser inför flygningarna. Det här måste anses som ett unikt tillfälle att ge våra ungdomar den flyginriktning vi önskar samt etablera ömse-

sidiga kontakter med segelflygklubbar.

●● FVRF har genom en överenskommelse med KSAK medverkat till att ungdomarna får tillgång till ett speciellt segelflygplan i Ottsjö. Om vi skall få flyg- och flygvapeninriktning måste ett fortsatt engagemang finnas för att ungdomarna skall få flyga. Eftersom våra ungdomar endast har tillgång till ottsjökurserna och dess speciella miljö är det viktigt att de bevaras.

Särskilt trevligt att se två så engagerade ledare som Ingvar Ingemansson och Mats Liss. Här kan man tala om oegenlyttigt engagemang för våra flygvapenungdomar – frivillighet helt enkelt. Mer av sådana insatser och vi kan få ännu större flyg- och flygvapeninriktning i vår ungdomsverksamhet.

Här är Ottsjö en ledstjärna. ■

*Tore Bertilsson*





# VM-guld, VM-guld, VM-guld

**Efter 19 år hände det igen. Flygvapnet får genom löjtnant Michael Olsson (F 17) en världsmästare i gevärsskytte – den här gången i tävlingsdisciplinen snabbmatch 300 m.**

Prestationen ägde rum vid militära världsmästerskapen i Rom i september. En tävling som totalt samlade 57 nationer med cirka 5000 tävlanden. I år var det 50 år sedan andra världskrigets slut och mottot för årets VM var: **Vänskap genom sport.**

Bland de övriga skjutdeltagarna från flygvapnet återfanns: Åsa Hermansson (F 21), Carina Joelsson (F 7), Ulrika Lindblom (F 16) och Erik Johansson (F 7). I svensklagets



Så här ser vår nye världsmästare ut. En nöjder och glader Michael Olsson.

skjutledning deltog Christer Claesson (F 17).

I snabbmatchens lagtävling hamnade Sverige på 6:e plats. Individuellt blev det en rysare. Slutresultatet delades – två på 560 p. Några millimeter till Michael Olssons förmån fick svenskarna att skrika ut sin glädje. Så här berättar Michael

själv strax efter den dramatiska upplösningen:

”Vinden håller i sig och det kommer att bli svårt då den slår mot kroppen. Min taktik är att vara tuff och ha tålmod med vinden. Tävlingen går igång och under provskotten rasar trycket. Byte till ett nytt och efterföljande kontroll går snabbt och problemfritt. Hinner dock inte med mer än hälften av normal mängd provskott. Känner mig trots detta lugn och säker.

De två liggserierna flyter fint, 98 och 96. BRA. Upp i stående. Här gäller positiva tankar: Tålmod, jag är opåverkad av vinden. Taktiken går hem, det flyter fint, 89 och 90 är mycket bra.” – (Michael är här i ledning, vilket han själv dock inte vet.)

”Första knäserien blev lite okoncentrerad och 92 poäng. Skärpte till mig inför den sista serien och tänkte på taktiken: Tålmod, vänta ut skotten. Det fungerar fint. Börjar med tre tior. Resten av serien flyter på och slutar på 95 poäng.

Känner mig ganska nöjd med matchen. 560 p i det här väderet. Då jag låg intill en av favoriterna, Glenn Dubis från USA, så tittar jag på hans resultat. 560 poäng även han. I samma ögonblick blir jag överfallen av svenska ledare: Härligt världsmästaren ropar de.”

Michael Olsson blev Sveriges förste militära världsmästare på gevär sedan Yngve Tandby (F 1) vann i Schweiz 1976, då på standardgevär 300 m. ■

Janb Charleville  
& Christer Claesson

## FV-mästare i pistol

Flygvapenmästerskapen i pistol avgjordes vid F 14/Halmstad i september. Första dagen tävlade man i helmatch; sex precisionsserier och sex duellserier samt militär snabbmatch. Det senare är en svår disciplin. Man skjuter fyra serier på 10 sek, fyra på 8 sek och slutligen fyra på 6 sek.

Andra dagen avgjordes fältskjutningen på LV6:s skjutplats vid Ringenäs. Det var åtta stationer som avverkades. Fem skyttar hade 47 träff av 48 möjliga, så särskjutning fick tillgripas.

Glädjande var att flera unga skyttar hävdade sig bra i tävlingen. Skjutleden behöver ständig påfyllning. Det är våra unga som skall förvalta traditionerna, så småningom. ■

Rolf Rydne

### Resultat:

#### Hel match

1. Stefan Söderberg, F 4, 580 p
2. Joakim Olsson, F 17, 567 p
3. Lars-Göran Jonsson, F 14, 564 p

#### Militär snabbmatch

1. Joakim Olsson, F 17, 563 p
2. Lars-Göran Hjelm, F 17, 562 p
3. Lars-Göran Jonsson, F 14, 558 p

#### Fältskjutning

1. Peter Dibéus, F 21, 47/20
2. Johan Hansson, F 7, 47/20
3. Benny Athle, F 17, 47/23

#### Lagresultat

1. F 17
2. F 4
3. F 14

## Med flygvapnet i blåsväder

För tredje året i följd genomförde personal ur bl a flygvapenledningen havskappseglingen Gotland Runt med FlygvapenNytt's redaktionsmedlem överstelöjtnant Anders Eisen som skeppare på sin 12 meters

juli) kl 11.00 och målet passerades, tack vare fina personliga insatser, redan kl 06.30 på onsdagsmorgonen efter en snittfart på cirka 8,2 knop på sträckan.

”Power”-besättningen tyckte att årets tävling blev en mäktig tillställning. Särskilt minns man toppfarter på 12,5 knop (13,3 knop 1994) i surfarna mot Visby i en vindhastighet på 14 m/s och med 120 m<sup>2</sup>-spinnakern satt ... ■

J. Ch

## Flygmedicinskt namnbyte

Flygmedicinska Undersökningscentralen, FMU, bytte namn den 1 oktober 1995. Det nya namnet är **Flygmedicentrum, FMC**. Visserligen är FMU ett välkänt namn inom flygvapnet, men när verksamheten nu även erbjuder sina tjänster till övriga delar av Försvarsmakten och den civila marknaden är namnet Flygmedicinska Undersökningscentralen alldeles för långt och otympligt.

Flygmedicentrum speglar också på ett mycket bättre sätt den nuvarande verksamheten som rymmer många andra flygmedicinska aktiviteter utöver flygmedicinska specialistundersökningar. Exempel härpå är

verksamheten i Linköping, FMC/Lin, där undertryckskammarprov, räddningsträning i vågbassäng samt flygmedicinska utredningar bedrivs under ledning av flygläkaren Karl-Erik Karlmar. Härutöver kommer FMC enligt planerna ha ansvar för G-träningen i humancentrifugen, som beräknas komma igång under 1997.

I början av 1994 flyttade FMU till nya ändamålsenliga lokaler på Löjtnantsgatan 25 (i Stockholm) ett stenkast från de gamla lokalerna i högkvarteret. Välkommen till ett nytt och ännu bättre FMC. ■

Jan Siegborn

Crown 39:a ”POWER”.

Banans längd var 421 sjömil och sträckningen var: Sandhamn – Almagrundet – Salvorev (N Fårö) – Östergarn – Hoburgen – Ölands N Grund – Visby – O Gotska Sandön – Almagrundet – Sandhamn.

Mestadels rådde styva till hårda vindar upp mot 18 m/s. Väderleken medförde att årets ”race” med ”Power” genomfördes på cirka 68 timmar, dvs hela 23 timmar snabbare än ”storm och stiltje”-året 1993. I år med en tredje plats i klassen DH 1 som resultat. ”Powers” resultat hittills: 1993 5:a, 1994 4:a, 1995 3:a. (Och nota bene: I mål kom fler båtar än medaljörer ...)

Att det gick undan på havet kan illustreras med att Ölands N Grund rundades på tisdagen (3

Årets besättning bestod av:

Anders Eisen FVL/Info  
Frank Fredriksson FVL/Flyg  
Ola Gynäs FVL/Prod  
Kjell Högkil HKV/OP B V  
Göran Persson FVL/Fh  
Leif Åström FVL/proj TK

### Resultat klass DH 1:

1. SILVERFÅGEL/Breter
  2. GRABBER/Forsberg
  3. POWER/Eisen
  4. BLÅTUNGA/Kogge
  5. PREMIER COLA/Ekman
- Bröt BOURSIN/Kindel  
Bröt MAGNUM/Westling  
Bröt MAJI II/Evren  
Bröt MORNIN'CLOUD/Haglid



## F 4 provar samverkan i informationsteknik

**Meteorologer och flygingenjörer utgör två av flygvapnets mindre personalkategorier. Båda är spridda i små grupper på många enheter vilket minskar möjligheterna till direktkontakt med kolleger till vardags. Den accelererande tekniska utvecklingen har medfört ett ökat behov av samverkan, bland annat i samband med driftsättning av olika tekniska system.**

### Av meteorolog Magnus Kurtz, F 4

Sedan sommaren 1995 pågår försök med en *ny samverkansform*. Man har tagit hjälp av IT (Informations Teknologi) i ett kundbetjäner-baserat datornätverk. Avsikten är inte att ersätta brev, telefon, fax eller möten utan att som ett komplement utnyttja de många fördelar som dagens informationsteknologi erbjuder. Att samverka i datornätverk är ingen nyhet i sig. Skillnaden är att i dag finns kraftfull och användarvänlig programvara som billig hyllvara. Det klientprogram som används är gratis sk freeware.

Syftet är att öka möjligheterna till kvalitativ samverkan. Metoden underlättar att dela med sig och ta del av den breda och mångskiftande kompetens som finns i våra yrkesgrupper. Det är en kanal för en bred och lätt flödande diskussion kolleger emellan. Det kan röra sig om rutintjänst, gemensamma frågor, specialkunskap eller enkel kontakt. Kommunikation med enstaka individer eller grupper möjliggörs utan att parterna behöver närvara samtidigt. Geografiska avstånd överbryggas och information

utbyts när respektive part har tid, slut på "tjänsteärende till kl..." eller väntan i televäxlar.

Försöket bygger på ett lokalt initiativ vid F 4. Meteorologen **Magnus Kurtz** och flygingenjören **Torgny Fälthammar** inledde i våras samarbete med ADB-enheten vid arméns tekniska centrum, ATC, i Östersund. Detta ledde fram till sommarens start av METNET och FINGNET.

Värddatorn (= Servern) står hos ATC. Till den kan deltagarna ringa upp med egen dator och modem. Tillgång till teleförbindelse är alltså tillräcklig, möjligheten att utnyttja ATL ger minimala kostnader. Programvaran som används heter First Class och är en av världens mest använda BBS-mjukvaror (BulletinBoardService, Elektronisk Anslagstavla). Sekretessen följer samma normer som vid utnyttjande av post, fax eller telefon. Vid uppkoppling ges tillgång till privat brevlåda och gruppens konferens (t ex Fingnet). I konferensen finns underkonferenser som behandlar olika ämnen i ett hierarkiskt grenverk. En konferens kan liknas vid ett skrivbord eller en

anslagstavla där alla kan lägga lappar med meddelanden eller datafiler. Vem som helst kan sedan läsa, hämta, kommentera m m. Strukturen är "levande" och kan enkelt anpassas till användarnas aktuella behov.

Vår vision och övertygelse är att genom att samverka på bl a detta sätt, skapas förutsättningar att frigöra en stor mängd latent engagemang och kreativitet. Kan man dessutom spara kostnader genom att minska antalet resor, möjliggöra bättre mötesförberedelser och göra kompetensen mer tillgänglig, anser vi att metoden är väl motiverad.

Ett exempel: Ett nytt tekniskt system har driftsatts. Ett antal personer utnyttjar dagligen systemet och upptäcker specialfunktioner, svagheter, fel m m. I nätverken kan man inom en minut kontrollera om det man upptäckt är en nyhet och i så fall delge sina erfarenheter. Man kan ge varandra användartips, samproducera utbildningsmaterial och starta impulser till nya idéer. "En enhet uppfinnar hjulet, de andra rullar lättare framåt och förfinar konstruktionen." ■

## "Säve-andan" 55 år

F 9 på Säve utanför Göteborg lades ned 1969. I maj varje år träffas gamla kamrater från F 9-tiden. Vi sammanstrålar på gamla underofficersmässen inne på Säve Depå, som namnet nu är. Dessa träffar började efter nedläggningen med att förvaltare **Sven Edstam** och fanjunkare **Ragnar Berggren**, 1. kompaniet samlade den fast anställda personalen på deras kompani till träff med matbit. Detta spred sig så småningom till de andra kompanierna, så att nu på senare år är vi två yngre förmågor som håller i trådarna. Den första fredagen i maj om det är möjligt, har vi vår träff.

Vi börjar alltid mötet med att hedra våra bortgångna kamrater med en tyst minut. I år var det sju kamrater som vi hedrade på detta vis. Efter detta skulle vi i år fått bekanta oss med en klenod. Det var så att en J 28A målåd i 1. div/F 9:s färger skulle komma och visa upp sig både på marken och i luften. Men marinen, som ny styr och ställer på Säve Depå, hade denna helg en övning på land tillsammans med hemvärnet. Därför kunde inte flygplanet ges tillstånd att landa och ställa upp på 1. divisionens hangarplatta.

Nästa år hoppas vi på att det kan bli både J 28 Vampire och

J 34 Hawker Hunter.

Efter maten som alltid består av s o s, ärtor och pannkakor, visar vi som regel en eller två filmer från gamla tider som är tagna av F 9:s egna fotografer. I år var det två filmer: F 9 glimtar - 49 och den sista filmen om F 9:s nedläggning 1969. Den slutade på ett vemodigt sätt. Bokstäverna på vaktbyggnaden till F 9:s infart, KUNGL GÖTA FLYG-FLOTTILJ monterades ned en efter en. En epok gick i graven. Det goda kamratskapet och framför allt den goda F 9-andan, skapad av F 9:s förste chef **Magnus Bång**, lever emellertid kvar.

Av F 9, som på 60-talet var en välskött flygflottilj med blommor i fina rabbatter och välansade gräsmattor, går inte att finna ett spår. Många är de byggnader som rivits och där nu gräs och sly tagit över.

På vårmötet i år var vi drygt 70 personer. Nästa år skall vi försöka att utöka med den kvinnliga personalen. Nu är vi begränsade till 70-80 personer p g a befintligt utrymme föranlett av att vi gärna vill vara på historisk F 9-mark.

Det är mycket roligt och inspirerande att fortsätta med dessa träffar. Vi tror att det är en glädjekälla som gör att man lever lite längre. ■

Sten E Pettersson  
& Leif Alenäs

## En angelägen film!

**På biodukarna rullas nu en film i vilken Försvarsmakten, och då speciellt flygvapnet, medverkat på ett mycket aktivt sätt. Det är en kärleksfilm för ungdomar som även äldre har behållning av. Kärlekens labyrinter står dock inte flygvapnet för. Men flyginslagen och vissa miljöer. Huvudpersonen är nämligen officer och Viggen-pilot. Vi ser skådislöjtnanten THOMAS HANZON i "Älskar, älskar inte".**

Regissören **Mikael Hylin** och fotografen **Esa Vuorinen** har velat skapa en tät atmosfär. Därför har scenerna tagits med kameraobjektivets speciella möjligheter till kompakt närhet, vilket känns mycket suggestivt och engagerande.

Den tekniken gör sig extra bra vad avser flygscenerna. Jaktstridsövningen blir till något i hästvåg. F 7 och F 16 får utsäta men nog var det flygfotografen (från Astrovision System) **David Novells** förtjänst att "Top Gun-atmosfär" plötsligt frälste flygfreaksen.

Men underbart är kort. Resten av den 1 timme och 45 minuter långa spelfilmen ägnades kärleksdramat mellan **Patrik** och **Mia**. Den storn är dock inte ointressant, speciellt inte för flygvapnets personal. Piloten **Patrik** drabbas nämligen av en olycka. Han tvingas sluta flyga. Han accepterar inte sin nya kropp, sin nya livssituation. Han blir bitter och stöter livet och kärleken ifrån sig. Fästmön **Mia** känner då att hon vill leva ett liv bland friska. Älskar, älskar inte-syndromet.

Det finns dock en väg ut ur tragedin och även där har flygvapnet något att erbjuda. Törs man bara ta sig över ett förlamande tröskelhinder, finns det faktiskt goda överlevnadsmöjligheter såväl i kärlekens "sjunde himmel" som inom flygets rymder.

En annorlunda ungdomsfilm som även äldre, som sagt, kan hämta styrka från. Att flyga är förvisso att leva. Man kan dock flyga på flera sätt och man kan leva med livskvalitet på flera sätt. Det gäller oftast att få styrkan att besegra natten inom sig själv. Och att vi måste hjälpas åt. Positiv vilja och givande kärlek - skulle kunna vara filmens sentens. ■

Jahn Charleville



# F 21:s förbandsmuseum

Av major *Bernt Häggbom, F 21*

Foto: *Allan Carlsson*

**Den 17 juni invigde C F 21, överste Roland Sterner, officiellt F 21:s förbandsmuseum i samband med flottiljens familjedag. Museet är mycket komplett eftersom föremål både från flyg, stril, bas, samband och väder finns representerade. Lägg därtill en omfattande dokumentation.**

Tanken på att ordna ett förbandsmuseum vid F 21 är några år gammal. Under förberedelserna inför F 21:s 50-års jubileum 1991 bildades på initiativ av överstelöjtnant **Alf Bengtsson**, avdelningsdirektör **Karl-Gustav Andersson**, major **Anders Jonsson** och kapten **Gunder Karlsson** en museikommitté, som på chefen för F 21:s uppdrag skulle arbeta för att ett förbandsmuseum kunde skapas på flottiljen.

Kommittén konstituerade sig i maj 1991 med Alf Bengtsson som ordförande. Då Alf Bengtsson lämnade F 21 i januari 1994 för tjänst inom högkvarteret i Stockholm tog major **Bernt Häggbom** över som ordförande.

För att få stadga och kontinuitet i museiuppbyggnaden tillträdde **Karl-Erik Ekström** som museiföreståndare i januari 1994. Han började med att även få Länsstyrelsen i Norrbottens län intresse-

rad av museiprojektet och fick ur medlen för regional projektverksamhet 45.000 kr i bidrag till start av förbandsmuseet. Han har också varit den eldsjäl som fått hjulen att rulla trots många käppar, bland annat i form av upprepade vattenläckage i byggnaden på grund av ett föråldrat värmesystem. Först sedan nuvarande flottiljchef grep in löstes detta problem och arbetet kunde gå vidare och framåt. Det arbete **Karl-Erik Ekström** tillsammans med **Anders Viklund**, **Karl-Gustav Andersson**, **Anders Jonsson** och **Allan Carlsson** nedlagt går inte att värdera, men så har resultatet blivit därefter – ett mycket fint och uppskattat förbandsmuseum.

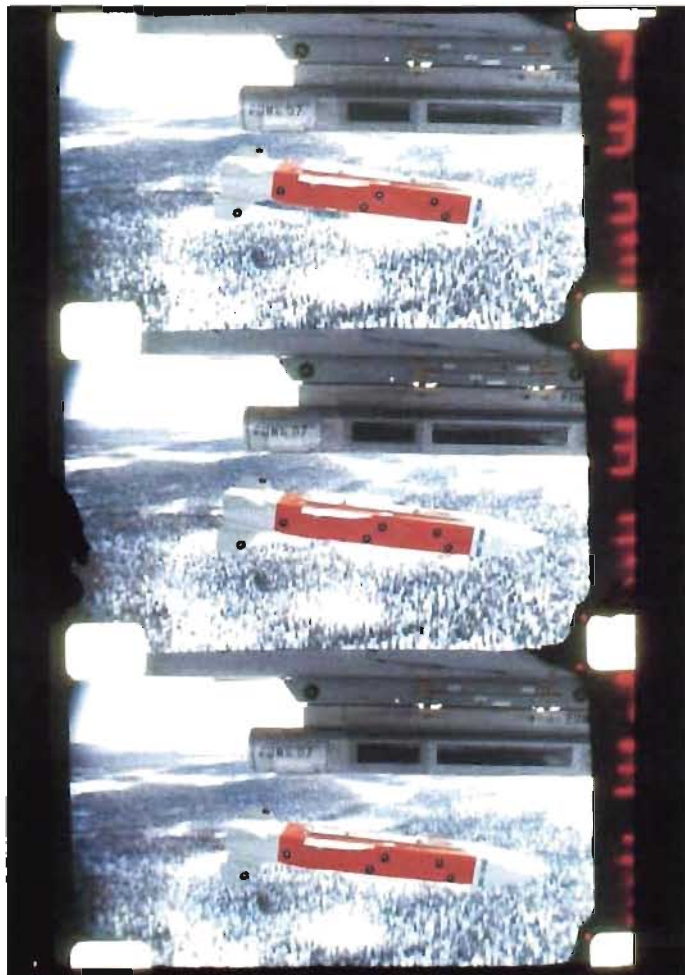
F 21:s Förbandsmuseum är inrymt i en gammal expeditjonsbarack som uppfördes 1940-41 på dåvarande baracklägerområde. Efter det att Flygbaskåren 1949 fått sin första egna flygdi-

vision (en spaningsdivision, då benämnd "S-div") flyttades baracken från baracklägret till nuvarande plats och användes under många år av "S-div" som stationsavdelningsbarack. Byggnad 32, som baracken officiellt heter, har sedan hyst bokförråd, bibliotek, fritidslokal för värnpliktiga samt expedition för arbetstagarorganisationerna. Hösten 1992 kröntes dock byggnadens historia med utnämningen till förbandsmuseum.

Museibaracken är på cirka 130 m<sup>2</sup> fördelade på fem rum och korridor. I det största rummet, som är på cirka 50 m<sup>2</sup>, har förmåls- och fotoutställningen ordnats tidsmässigt från förbandsuppsättningen 1941 och fram till idag. Här finns även en stor monter med modeller av alla flygplanstyper som F 21 disponerat under årens lopp. Dessa är i skala 1:72 och utsökt fint byggda av **Rune Malmberg** i Luleå.

Föremål och foton från stril, samband, väder och övrig verksamhet har ordnats i två andra

## Nu levereras BK90



**Daimler-Benz Aerospace AG (Dasa) har i juli till FMV (Försvarets materielverk) levererat det första serieexemplaret av bombkapsel DWS 39 (svensk beteckning är BK90). Leveransen ägde rum vid en "roll-out"-ceremoni, som arrangerades av FFV Aerotech AB, som är en av flera svenska underleverantörer till Dasa.**

Bombkapseln ingår i Viggens och Cripens vapenalternativ. Bilden t v visar en provfällningssekvens med BK90.

BK90 är ett attackvapensystem som innehåller ett 50-tal subtridsdelar försedda med ra-

darzonrör. Vapnet är avsett att bekämpa ytmål som luftland-sättningsförband, fordon, helikoptrar och flygplan på marken.

BK90 är 3,5 m lång och väger cirka 600 kg. Omedelbart före fällningen får kapseln sina slutliga måldata från det fällande flygplanets databuss. Kapseln glidflyger sedan, på en i förhållande till terrängen förinställd, låg höjd. Med hjälp av det interna navigationssystemet letar sig kapseln fram till den utpekade målytan. Det fällande flygplanet har då hunnit svänga undan för att undgå fientlig bekämpning. ■





rum. Ett rum delas mellan en logementmiljö från 40-talet och en uniformsutställning. En mycket omfattande samling av publikationer och dokument upptar ett eget rum och skall även fungera som forskningsbibliotek. I korridoren har några montrar innehållande diverse gamla föremål satts upp. Här finns även en specialutställning om F 19, den svenska frivilliga

flygflottiljen under vinterkriget 1939-40, för vilken F 21 numera har traditionsansvaret.

Något som också är mycket uppskattat av museets besökare är det informationsprogram om "F 21 förr och nu" som en elevgrupp från multimediantbildningen vid Centek i Luleå har producerat i samarbete med F 21:s Förbandsmuseum. Programmet finns i en dator på

museet och här kan besökarna själva på dataskärmen i form av en instrumentpanel välja olika områden som man vill utforska. När det gäller flygdivisionernas flygplanstyper får man utöver teknisk information även se hur planet flyger samt lyssna till hur planet låter. Härligt motorljud från bl a 12-cylindriga Merlinmotor.

Mustangens

Utanför museet har den gamla radarstationen PS-41/T ställts upp i sin specialhydda. Den är ännu inte i funktion men skall liksom en del annan material senare kunna beskådas i drift. På samma område finns även en flyglarmsirén, molnhöjdmätare, luftbevakningstorn och en s k Helixantenn, som har

använts för mottagning av vädersatellitbilder.

Samlingarna omfattar också tre flygplan, S 29C Tunnan, S 35E Draken och SK 50 Safir samt två äldre räddningsfordon, haveribil 914 och räddningsbil 918.

F 21:s Förbandsmuseum ligger något otillgängligt beläget för allmänheten. Det är placerat mitt i flottiljorområdet mellan jordhangarerna 81 och 82. Avsikten med museet är dock främst att vara flottiljens kollektiva minne samt att för anställda och värnpliktiga skapa gemenskap genom att visa den historiska bakgrunden till dagens förband. Men allmänheten är givetvis välkommen på besök och planer finns på att försöka göra förbandsmuseet tillgängligt för en större allmänhet på en fast tid några timmar en lördag eller söndag varje månad.

Välkommen till F 21:s Förbandsmuseum! ■

## Insändare

### Värna om våra frivilliga – NU!

**Krigsförbandet i centrum.** Lagg pengarna på krigsförbanden, fredsorganisera likt krigsförbanden etc. Detta är den sanning vi måste leva med. Men vem ger oss pengarna? Pengarna fördelas av regering och riksdag som i sin tur väljs och påverkas av den allmänna opinionen. Det innebär med andra ord att det är svenska folket som ger **Försvarsmakten** sitt mandat – det är de som ger oss pengarna.

Folket vill ha valuta för pengarna i form av moderna och väl fungerande krigsförband! Hur kan vi inom **Försvarsmakten** på ett enkelt sätt påverka den allmänna opinionen – har vi något forum för detta?

Ja, det har vi – genom våra frivilliga försvarsorganisationer. Medlemmarna är oftast både mycket intresserade och krigsplacerade: **Krigsförbandet i centrum!** Dessa människor finns på alla nivåer och i alla samhällsskikt. Deras entusiasm för **Försvarsmakten** smittar av sig på omgivningen. Ju mer positiv den allmänna opinionen blir till vår verksamhet, desto lättare blir det att motivera våra anslag i budgeten. Dessa medlemmar är alltså lika mycket värda att satsa på, som att direkt lägga pengarna på krigsförbanden; det blir en form av **"indirekt krigsförbandsproduktion"**. ■

Dessutom har vi ungdomsutbildning inom flygvapnet – **Flygvapen ungdom**. Dessa ungdomar utgör en del av nästa generation som ska ge oss sitt mandat att förvalta. Kan vi då ta hand om dem: profilera oss, informera om vår verksamhet och bereda dem meningsfylld fritidssysselsättning. Det borgar för att vi erhåller det mandat som vi, i dessa besparingstider, så väl behöver. Vi måste sluta med att se ned på frivilligutbildningen och sluta med att ge nedlåtande kommentarer i stil med: Varför lägga pengarna på dem – det kommer aldrig att fungera, de blir inte lika bra som yrkesofficerare, osv. Vi måste bli mer professionella och engagerade i vårt umgänge med frivilligrörelserna. Dessa frivilliga blir vad VI gör dem till, det kommer att fungera om VI vill att de ska göra det. Det är klart att de inte blir som yrkesofficerare, då skulle inte vårt yrke behövas – det är inte heller det som är målet.

**Grunden i vårt försvar är en folklig förankring!**

Utan den är vi som träd utan rötter: Vi får ingen näring och blåser lätt omkull och ingen vill hjälpa oss upp, för det kostar för mycket. När sedan folket om några år behöver lä, då finns det inga träd kvar och ingen vet hur man odlar dem. ■

Thomas Sjögren

### Högkvarteret svarar

Löjtnant Thomas Sjögren har i sitt inlägg berört frivilligheten i ett bredare perspektiv än betydelsen för krigsförbanden.

Det är riktigt och viktigt att tala om ett totalförsvar – civilt och militärt – med folklig förankring; dvs att var och en efter sin förmåga skall kunna bidra till försvaret av vårt land.

Här har bl a de frivilliga försvarsorganisationerna och Försvarsmakten en viktig uppgift

att genom försvarsupplysning och utbildning bidra till en positiv försvarsvilja.

Svenska folkets vilja att försvara Sverige utgör grunden för Sveriges trovärdighet utåt. Det är också av stor vikt att försvarsviljan är hög om och när Försvarsmaktens förmåga i orostider skall återtas; grundad på politiska beslut. Det är hela svenska folkets angelägenhet.

Thomas Sjögrens vitala engagemang och apell manar till tydligare handlingar. ■

Cenneth Wedin  
Frivilligavdelningen

## PERSONALNYTT

### Regeringen har:

- ▶ utnämnt **Håkan Bergström** att fr o m den 1 oktober 1995 vara överste. Han är placerad vid flygvapenledningen som ställföreträdande chef för programavdelningen.
- ▶ placerat överste **Hans Bjernby** som försvarsattaché vid Sveriges beskickning i Warszawa.
- ▶ placerat överste **Hans Hagberg** fr o m den 1 oktober 1995 som chef för F 20/Uppsala.
- ▶ placerat överste 1. **Kjell Kosorius** fr o m den 1 oktober 1995 som chef för mellersta flygkommandot (FK M).

- ▶ placerat överste 1. **Kjell Nilsson** fr o m den 1 oktober 1995 som chef för norra flygkommandot (FK N)
- ▶ anställt resp placerat överste 1. **Swen Persson** som chef för operationsledningen vid södra militärområdesstaben (Milo S).
- ▶ placerat överste 1. **Bo Reinholdsson** fr o m den 1 januari 1996 som chef för operationsledningen vid mellersta militärområdesstaben (Milo Mitt).
- ▶ anställt resp placerat överste 1. **Curt Westberg** fr o m den 1 oktober 1995 som chef för flygvapenledningens produktionsavdelning.



POSTTIONING B



FÖRSVARSMAKTEN  
FLYGVAPENNYTT

107 85 STOCKHOLM

BEGRÄNSAD  
EFTERSÄNDNING

Vid definitiv eftersändning  
återsänds försändelsen med  
nya adressen här nedan.

HÖNDEFTUL 8 12 JAN  
SUDRA JONESVAGEN 2140  
151 82 LIDINGSÖ

2 2 8



**NOKIA**  
CONNECTING PEOPLE

Häk  
sätter

Viggen-pilot  
världskrekord

(5 augusti 1995)

7 16:s

Michael Martin i frifall  
från 12.500 m



Richard Janz

Michael Martin

Foto: Blue Sky AB