

FLYGVAPEN

nytt

1/88

Totalförsvarsövningen "Mitt Sverige", sid 6

"Katastrofen" utanför Luleå, sid 12



Flygvapnets Flygbefälsskola, sid 16

35OE-utbildningen, sid 22

Foto: Peter Liander

Ny CFV



Regeringen har utsett militärbefälhavaren i Övre Norrlands militär-område, generallöjtnanten **Lars-Erik Englund** till ny flygvapen-
chef fr o m den 1 oktober 1988.

INNEHÅLL

- Sid 4: Nye CFS har ordet
- 6: FV i första TFÖ
- 12: "Luleå-katastrofen"
- 16: FV Befälsskola
- 22: 35OE-utbildningen
- 28: VPV orienterar
- 31: Profil 90-utmaningen
- 32: "The show is over"

Nr 2/88 utkommer ca april

Nordens största flygmilitära tidskrift
36.000 ex.

Ny stabsch Milo ÖN



Regeringen har förordnat översten 1.gr **Carl-Johan Rundberg** vid Flygstaben/Sekt 2 till ny stabschef vid Milo ÖN fr o m 88-10-01. C-J Rundberg utnämndes samtidigt till generalmajor.

Första JAS 39 Gripen



till F7



FV:s haveristatistik

Kalenderår	1957	-67	-77	-83	-84	-85	-86	-87
Haverier	29	18	13	6	4	5	5	1
Omkomna	21	8	5	3	1	1	0	1

– en trend som talar för sig!

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

Ljungbergs Tryckeri AB, Klippan 1988-02-29/6

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

ÅTERGIVANDE av textinnehållet medges. Källan önskas tydligt angiven.

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

TELEFON
08-788 75 69
(pren) 788 75 67
vx: 788 75 00

Prenumerationspris 1988 25 kr.
Postgironummer 31 69 97-6
Kassa 103:6 Flygstaben



Våra politiker uppmanas:

Se till att HELA vårt land kan luftförsvaras!

I försvarskommitténs betänkande och i 1987 års försvarsbeslut betonas luftförsvarets stora, för att inte säga avgörande, betydelse. Ett undermåligt luftförsvaret innebär allvarliga konsekvenser vad avser förmågan hos övriga delar av vårt försvar att verka och för vårt värnpliktsförsvaret att kunna mobilisera. Den ökade sårbarheten i krig hos den alltmer komplicerade infrastrukturen i vår samhällsuppbyggnad ställer ökade krav på ett väl fungerande luftförsvaret. Om vi parar detta med konstaterandet, att Norden fått en ur stormakternas synvinkel alltmer ökad strategisk betydelse, framstår behovet av ett luftförsvaret med erforderlig kvalitet OCH kvantitet som närmast självklar.

Det är av yttersta vikt att vi redan i fredstid kan upprätthålla en sådan incidentberedskap, att tveksamhet inte råder beträffande vår vilja och förmåga att värna vårt territorium från främmande intrång. Brister i detta hänseende kan allvarligt påverka omvärldens bedömning av realismen i vår neutralitetspolitik.

Samtidigt kvarstår med minst oförminskad styrka kraven på våra flygstridskrafterns förmåga att genomföra attackinsatser samt såväl strategiska som taktiska spaningsuppdrag.

● ● Inom NATO har en påtaglig utbyggnad skett av flygbaser i vårt närområde. Åtgärder har vidtagits för att snabbt kunna ta emot förstärkningar av flygstridskrafter i såväl Norge som Danmark.

För drygt tio år sedan kunde storleksordningen hundratalet offensiva flygplan inom WP nå in över vårt land direkt från utgångsbasering i vårt närområde. I dag är motsvarande siffra av storleksordningen tusentals flygplan. Dessutom flygplan vars prestanda är i toppklass.

Kryssningsrobotar har tillkommit inom båda stormaktsblocken. Risken för genomflygning av vårt territorium i händelse av krig i vår omvärld är påtaglig. Försök till sådan genomflygning måste med kraft kunna förhindras av vårt luftförsvaret.

● ● Allt detta är faktorer som inte gör sig påmindas för gemene man i den vardagliga fredstillvaron. Desto viktigare är det därför med saklig upplysning, liksom att de som besitter både kunskaper och ansvaret verkligen beaktar den förändrade sk hotbilden.

Det borde egentligen inte behövas några djupare kunskaper om luftförsvarens problematik för att inse, att vi med dagens Flygvapnet har en sådan kvantitet att den operativa miniminivån underskrids. Detta påverkar såväl vår förmåga till erforderlig incidentberedskap i fred som vår förmåga att under neutralitet och i krig luftförsvaret HELA vårt land med erforderlig styrka.

● ● Försvarsbeslutets uttalade betydelse av våra flygstridskrafter har tyvärr inte motsvarats av någon reell åtgärd att förbättra kvantiteten i närtid. Däremot aviseras på sikt ett ökat antal flygplan JAS 39, vilket i sig är angeläget. Försvarsbeslutets styrning av medelstillskotten till vissa särskilda områden, främst utveckling av en svensk radarjakrobot, kan innebära att flera andra viktiga områden, t ex Bas 90, Stril 90 och sambandsutbyggnaden, kan komma att drabbas av ytterligare senareläggningar för att inte likviditeten skall äventyras.

Ordet "senareläggning" låter inte lika farligt eller illavarslande som "utgår". Men i själva verket innebär även senareläggning brister i kvantitet, eftersom betydelsefull materiel kan komma att saknas just när vi bäst skulle behöva den. Och ingen kan förutse den tidpunkten.

● ● CFV har, trots avsaknad av medelstildelning i försvarsbeslutet, föreslagit att även kvarvarande tolv Drakenflygplan moderniseras. Glädjande nog har regeringen också fattat beslut härom. Det är nu av största vikt att detta beslut snarast möjligt paras med ett nytt politiskt beslut om uppsättning och drift av ytterligare en Drakendivision samt tilldelning av erforderliga medel härför.

Genom hårdföra ingrepp i planeringen har Flygvapnet lyckats klara sin likviditet på ett föredömligt sätt. Detta förhållande ger kanske den oinvigde känslan av att "allt är gott och väl". Viktigare än god likviditet är emellertid att vi får resurser som motsvarar våra uppgifter. Det går inte längre att trolia genom omprioriteringar eller "skohornslösningar". Det är våra politikernas uppgift att se till att resurserna blir tillräckliga. Vi i Flygvapnet skall se till att en sådan satsning lönar sig. ■

Ökade kunskaper och skicklighet i arbetet, effektivare ledarskap av modernt snitt och personalomsorg med inriktning på nuet och framtiden är den nye flygstabschefens verksamhetsidé. Generalmajor BERT STENFELDT tillträdde stabschefsposten den 1 november 1987. ☆ FlygvapenNytt har bett honom för läsekretsen utveckla sin verksamhetsidé – samt i egenskap av tillikavarande chefredaktör och ansvarig utgivare – även ge sin syn på denna tidskrifts mening, inriktning och behov inför framtiden.

FLYGSTABSCHEFEN

och tillika ansvarige utgivaren

HAR ORDET

Jag anställdes i Flygvapnet 1951 som fältflygarelev. Under de gångna 36 åren i Flygvapnet har jag tjänstgjort i freds- och krigsbefattningar inom i huvudsak flyg- och stabsfacken. Jag har fått goda insikter och kunskaper om övriga system bl a genom chefskap vid såväl förband (HkpF, F21/SeÖN) som flygstab. Detta torde utgöra goda förutsättningar för att leda Flygstaben.

Den huvudsakliga grunden för Flygvapnets verksamhet utgörs av det politiska läget och den militära utvecklingen i vårt närområde – det som vi oftast benämner hotbilden. Möjligheterna för oss att möta denna hotbild – **verklighet** – styrs i hög grad av våra resurser – personal, materiel och ekonomi – och i högsta grad av hur vi utnyttjar dessa resurser. Detta faktum bygger i sin tur främst på kunskaper om presumtiva angripares och egen styrka och svagheter.

Supermakternas intresse för Nord-Europa (vårt närområde) ökar alltså. Detta uttrycks bl a genom fortsatt omfattande utbyggnad av flygbaser i området och flygstridskrafternas kvalitativa och kvantitativa upprustning. Utöver detta ökar supermakterna successivt övningsaktiviteten i området, på havet och i luften.

Mot bakgrund av detta står det klart att FV:s huvuduppgifter:

- ▶ att upprätthålla beredskap,

- ▶ att bygga upp krigsförband är **mer** nödvändiga än någonsin.

● ● Samtidigt med att stormaktsblocken successivt ökar sin stridskapacitet i vårt närområde, har vi tvingats halvera Flygvapnets förband för att kunna hålla en nödvändig kvalitativ standard. Vi har därigenom lyckats skapa ett FV med **hög kvalitet** – även internationellt sett – på såväl personal och utbildning som materiel.

FV:s **kvantitet** är emellertid **otillräcklig**. FV är i dag nere på ett operativt mini-

mum! Detta är särskilt påtagligt vad avser de personella resurserna, som i dag dessutom innehåller stora vakanser.

Utifrån detta har CFV beslutat, att FV under ett antal år (3–4) måste prioritera **incidentberedskap och ökad grundutbildning** av fast anställda och värnpliktiga. Denna ambition – maximal grundutbildning – har ibland ifrågasatts mot bakgrund av personalbristen.

Min uppfattning är otvetydig. Det finns endast en väg för FV i dag. Det är incidentberedskap enligt ÖB/MB krav och maximal grundutbildning, för att FV så snabbt som möjligt skall kunna bygga upp krigsförbanden personellt. **Allt** annat måste ges lägre prioritet eller kanske tas bort helt under en begränsad tidsperiod.

● ● Trots en snäv prioritering kommer uppgifter och resurser inte att vara balanserade. Risk finns för att personalen skall känna otillräcklighet. Det är därför nödvändigt att finna nya vägar. En är "FV:s verksamhetsidé" eller **PROFIL 90** som den benämns.

I korthet omfattar **PROFIL 90** tre områden:

- ▶ Intensifierad uppbyggnad av kunskaper och färdigheter/större professionalism.
- ▶ Effektivisering av ledningsformerna och ett modernare ledarskap.
- ▶ Utökad omsorg om personalen.

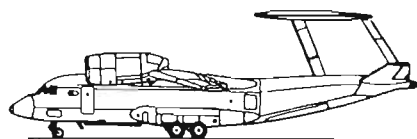


Generalmajor BERT STENFELDT

An-74 MADCAP

Efter den norska sensationsbilden av det nya sovjetiska AWACS-flygplanet Il-76 MAINSTAY, som vi publicerade i 87, följer FV-Nytt här upp med nästa "sensations" Bilden nedan tog vi förbåtrens besök vid Antonovs konstruktionsbyrå hösten 1987 och från publicerad i den till jul utkomna årsboken "Jane's All the World's Aircraft 1987-88" ... JAWA: I bakgrunden syns frenen på en tidigare inte slutförd flygplanstyp. På förstaplatsen har placerats en ritstudium med inbyggd spänningsrat. Det rör sig om en modifierad An-74, som givits NATO-beteckningen MADCAP. Först har gjorts framställande för att på så sätt få brytpunkten på plattformen mot tilltänkt zoner MADCAP är en prospektiv rit av ett flygplanets strö-

ledningssystem. Eftersom An-74 har utpräglade STOJ-egenskaper, kan man misstänka att MADCAP-projektet utprovas för ett framtida hangarfartygshaverat strömsledningssystem. Motsvarigheten på västsidan är amerikanska E-2 Hawkeye, som varit i operativ drift sedan mitten av 1960-talet.



1) Det första området i **PROFIL 90** grundar sig på "hotbilden" – den verklighet vi har inpå oss – och vår resursbrist. Vi måste brygga över kapacitetsbristen med ökade kunskaper. Har vi kunskaper om det moderna kriget – flygkrigskonst – inser vi vad vi behöver göra, vi kan formulera målsättningar för system och verksamheter, vi kan fokusera verksamheten på krigsuppgifterna, vi kan argumentera för FV, vårt FV. Jag är optimist vad avser detta område. Vi har kommit igång bra, men mycket återstår att göra. Här finns plats för initiativ, varav ett redovisades i nummer 6/87 av FV-Nytt: "F6 lancerar mini-ACMI".

2) Den andra delen i **PROFIL 90** handlar bl a om att effektivisera ledarskapet. Jag anser, att det är **människan** i våra system som nu måste ges större ansvar och befogenheter. Varje enhet, varje "lagmedlem" måste ta större del i utvecklingen av FV – t ex vad gäller teknik, taktik och utbildning. Vi måste decentralisera och delegera. Men det kräver också att vi kan ta ett ökat ansvar på alla nivåer. Detta i sin tur ställer höga krav på professionalism, dvs kunskap, ansvarsmedvetenhet, utvecklingsbarhet, initiativrikedom, flexibilitet och samarbetsvilja.

En viktig del är kravet på chefer. Dessa måste vara offensiva, kraftfulla, målmedvetna och kunna sätta mål, motivera och kräva resultat. Även inom detta område har vi kommit en bit på väg. Men mycket återstår att göra och *skall* göras.

3) Det tredje området inom **PROFIL 90** utgörs av "personalomsorg". Inom detta synnerligen viktiga område har vi centralt och lokalt lyckats genomföra en hel del förbättringar. Dock återstår även här mycket att göra.

Det är därför min avsikt att våren 1988 – i samverkan med FV:s förband – återuppta det PROFIL 90-arbete som dåvarande flygstabschefen påbörjade 1986. Jag ser fram emot ett resultatgivande samarbete därvidlag.



● ● Som flygstabschef är jag av hävd chefredaktör och ansvarig utgivare av FlygvapenNytt – **Nordens största flygmilitära tidskrift**. I den egenskapen vill jag här ge min syn på tidskriften som sådan och dess utvecklingsmöjligheter.

Att Flygvapnet utger en tidskrift som med åren ryckt fram som ledande i Norden på sitt gebit är inte bara glädjande och hedrande utan också förpliktande.

Det är bra att vi har stor spridning på FV-Nytt, att den når ut till ca 90 proc (målet är 100!) av all fast anställd FV-personal inklusive frivilliga. Därutöver nås både opinionsbildare, massmedier, politiker,



myndigheter, bibliotek och allmänhet. Bland prenumerantskaran finner vi en stor del ungdomar. Också i utlandet har tidskriften stor spridning och även därifrån har tidskriften fått fina lovord. Vår FV-Nytt har således många inflytelserika ögon riktade på sig. Ett faktum som förpliktigar.

En stor del av innehållet i FV-Nytt ägnas av hävd åt försvarsupplysning. Det är viktigt att vi på ett objektivt, sakligt och kunnigt sätt når ut med vår syn på t ex styrkeförskjutningar i vårt närområde, som i sin tur påverkar Sveriges strategiska läge eller situation. Men lika viktigt är det att vi håller oss själva informerade om vad som sker inom FV:s olika delområden. Vi måste känna till och se helheten.

● ● Därför vänder jag mig som chefredaktör och ansvarig för vårt snart 50-åriga språkrör speciellt till alla Er chefsansvariga vid FV:s flottiljer och skolor. Hjälpa redaktionen genom att inkomma med bra artikeluppslag, välskrivna manus med bästa möjliga illustrationer. Tidskriftens höga standard är beroende av aktivt lokalt stöd. Tag dock först kontakt med Redaktören och kom överens om handläggningen m m.

Det är av stor vikt att vi serverar läsekretsen enbart det bästa – annars blir, i konkurrens med all annan kolorerad press, FV-Nytt inte läst. Framför allt tänker jag på de stora ämnena som FV har infört 90-talet av spännande och högtintressant natur. Det måste vi berätta om. Bland mycket annat. Profil 90-utvecklingen vid våra förband/skolor bör också speglas. Och finns det debattämnen så tveka inte. Debatten är fri och insändarspalten öppen. Kvalitetskravet är dock högt ställt även här.

Jag anser att det skrivna ordet, trots annan mediakonkurrens, alltjämnt har stor genomslagskraft och värderas högt. Därför är det naturligt att jag här särskilt uppehåller mig vid FV-Nytt, som jag nu tycker är bra och som jag vill medverka till att göra än bättre.

● Ett sätt att visa vår vackra FV-fana är att också aktivt medverka i vårt gemensamma ansikte utåt – i FV-Nytt. FV är ett alert "företag" med stort personellt kunnande och med styrka och slagkraft. Vi skall tala om och visa vad vi kan – i fredstid bl a i FV-Nytt. Jag ser fram emot ett givande utbyte och framför redan nu mitt TACK för alla laginsatser.

1980 publicerade ÖB nya tankar angående övningsverksamheten i landet. Ditills hade milöövningar av varierande omfattning genomförts. Vissa var prioriterade med förband från flera försvarsgrenar, andra var mycket begränsade såväl till förbandsinnehåll (endast från en försvarsgren) och övningsändamål som övningsområde.

Försvarsmaktsövning – FMÖ – blev nyckelordet, vilket innebar en ambitionshöjning i många avseenden. ÖB angav bl a:

- ▶ "FMÖ syftar till att öva förband från flera försvarsgrenar i olika planlagda operationer."
- ▶ "Övningarna skall främst möjliggöra samverkan mellan deltagande förband."

Avsikten är och har varit att gällande övnings- och RU-planer skall vara integrerade. Förbandsinnehållet i FMÖ skall i möjlig utsträckning utgöras av krigsorganiserade förband. I vissa fall måste dock accepteras att endast fredsorganisationens resurser finns tillgå. I FV råder för fle-

ra förbandstyper god överensstämmelse mellan freds- och krigsorganisation, varför nackdelarna är begränsade i de fall endast fredsrerurser kan utnyttjas.

FMÖ-planen innebar, att var och en av våra sex militärområden skulle övas enligt de nya riktlinjerna. I TFÖ 87 – totalförsvarsövning 87 – var den senaste FMÖ:n integrerad. TFÖ 87 var också den sista i den "första FMÖ-omgången". Övningen gick i huvudsak i milo NN.

FMÖ har genomförts enligt följande:

- FMÖ 82 ÖN (milo ÖN) NORRSKEN 82-03-06--09
- FMÖ 82 S SYDFRONT 82-09-25--29
- FMÖ 83 Ö OSTKUST 83-09-26--30
- FMÖ 85 B VÄSTGRÄNS 85-02-20--23
- FMÖ 86 V VÄST 86-09-27--10-01
- TFÖ 87/FMÖ 87 NN MITT-SVERIGE 87-10-01--04

Anm: Angivna tider utgjorde huvudskede för i övningen deltagande FV-förband.

ÖB angav i sina inledande direktiv angående ledning, att "MB planlägger och leder FMÖ i

AV FV i den första **TOTALFÖ**



AV
HANS HAGMAN

samverkan med berörda försvarsgrenschefer". FV-förbanden är sannolikt landets mest rörliga och måste kunna verka över hela ytan och i alla riktningar. Denna bakgrund har inneburit att stora delar av FV:s samlade resurser har engagerats i samtliga FMÖ. Resurser som inte ianspråktagits i övad krigsorganisation har utnyttjats i övningsledning eller på angriparsida. FV har haft en unik möjlighet att samla erfarenheter och utvärdera våra möjligheter att verka i krigslika situationer med de mest skiftande förutsättningar:

- ▶ *Hotsituationer, m m.*
- ▶ *Operativa, taktiska uppgifter.*
- ▶ *Resurstillgång.*
- ▶ *Militärgeografi.*
- ▶ *Klimat-, ljusförhållanden.*

Självklart har även övningstekniska erfarenheter gjorts. Övningstekniken utvecklas kontinuerligt, vilket kommer till uttryck i allt bättre planerade övningar, inte minst på lokal nivå. ▶



FÖRSVARSOVNINGEN





Militärbefälhavaren för nedre Norrlands militärområde hade i uppgift att genomföra FMÖ 87 NN. Vid en vidgning av perspektivet valde MB NN att bl a inleda FMÖ med en ledningsövning. Detta innebar att övningsledarskapet kom att delas med C B NN och att följaktligen det civila samhället i samverkan med den militära delen deltog på olika nivåer i övningen – TFÖ, totalförsvarsövning.

TFÖ 87 – varför?

Mitt-Sverige? Givetvis passade jämtarna på att markera att landets geografiska mittpunkt inte ligger i Gamla stan i Stockholm utan på annan plats. Samtidigt lät man i ordleken bindestreck fall – Mitt Sverige – något att försvara/öva för.

ÖVNINGSÄNDAMÅL. – Det operativa uppspelet innebar att direkt invasionshot inte förelåg mot milo NN, även om milot var utsatt för kraftig bekämpning. Huvuduppgiften var att upprätthålla förbindelserna genom milo NN, – mark-, sjö-, flyg och teleförbindelser.

Huvuduppgiften medgav en mängd övningsändamål som bl a:

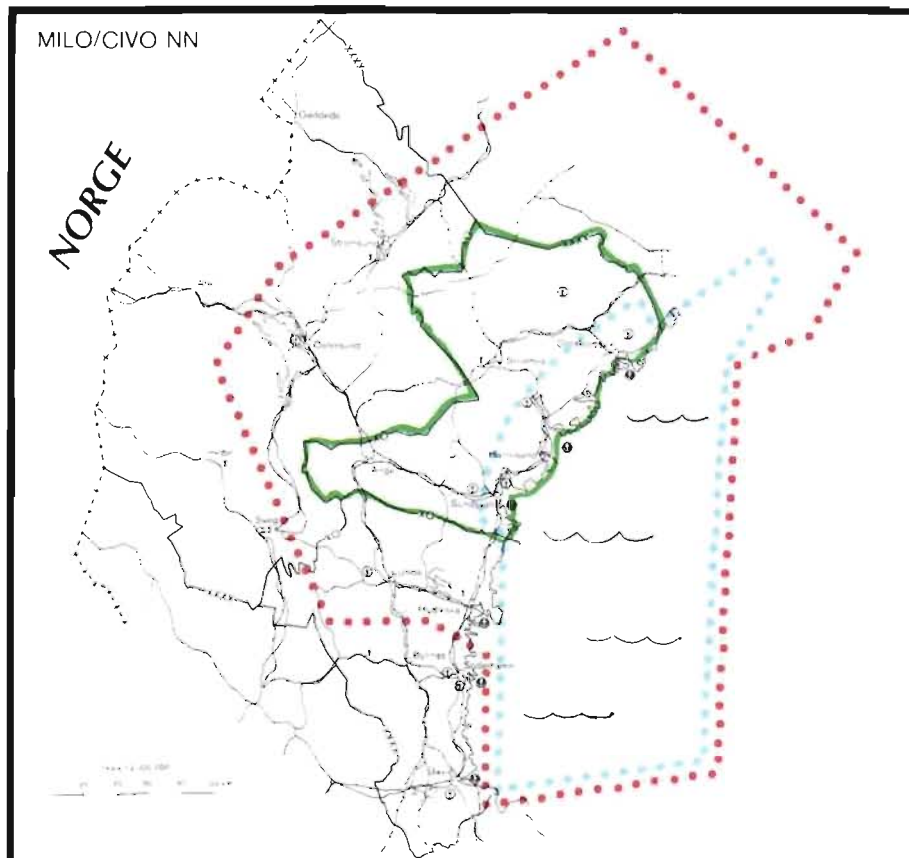
- ▶ **Luftförsvar och insats av attack-, spanings- och transportflygförband.**
- ▶ **Sjötrafikskydd och kustförsvar.**
- ▶ **Till- och fråntransport på järnväg och landsväg med understöd av expeditionsföretag.**
- ▶ **Livsmedels- och drivmedelsförsörjning.**
- ▶ **Sjukvård, bl a sjuktransportövningar.**
- ▶ **Alarmering.**
- ▶ **Civilt försvars ledning.**
- ▶ **Information.**

VÄDRET. – TFÖ 87 gynnades genomgående av stabilt och mycket bra väder med god sikt och ringa molnighet. En dag minskade dock insatsmöjligheterna marginellt p g a morgondimma, men till sin huvuddel genomfördes övningen utan begränsningar p g a vädret.

DELTAGANDE. – TFÖ 87 var resursmässigt inte någon av de större övningarna i FMÖ-serien. Cirka 15.000 personer deltog med 3.000 fordon, ett 30-tal fartyg och båtar samt 100 flygplan och helikoptrar. Till detta kommer 2.000-3.000 civila samt personal ur frivilligorganisationerna.

Ur FV deltog bl a C E1, C SeNN, C SeÖN med staber, en strilbataljon, ett flertal basbataljoner varav två i huvudsak krigsorganiserade. Deltog gjorde också alla flygförbandstyper samt civila transportflygplan – DC-9 och F28 – för sjuktransporter.

ÖVNINGSOMRÅDE



Övningsområde Mark ————
 Övningsområde Flyg =
 Övningsområde viss verksamhet:
 Hela milo NN = —xxx—xxx—xxx



FV- erfaren- heter

LEDNING & STABSTJÄNST. – M h t övningens operativa bakgrund (med bl a attackförbanden på B-sida) hade C E1 och C SeÖN mindre uppgifter i sammanhanget. Staberna fungerade bra och bitvis var belastningen så låg att kapacitet kunde avsättas till internutbildning. Att utnyttja tillgänglig tid under övning effektivt för kompletterande utbildning aktualiseras allt oftare. Frågan skall uppmärksammas i förberedelserna inför alla övningar.

Sektorstaben i NN har till stora delar varit krigsorganiserad och verkat i ändamålsenliga lokaler. Man har prövat nyligen översedda stabsrutiner och gjort en mängd värdefulla erfarenheter som nu bearbetas vid F4/Se NN. Ett ständigt återkommande problem är balansen mellan genomförandeverksamhet och den nödvändiga långsiktiga planeringen.

Åter kunde övningsledning m fl konstatera, att formerna för samverkan mellan sektorerna NN-ÖN är de rätta och väl etablerade.

STRILTJÄNST. – Luftbevakningen fungerade väl. Vissa störningar noterades dock i den optiska luftbevakningen. Detta hindrade inte att jaktstridsledningen fungerade trots stark telestörning. En väl fungerande radargruppcentral – rrgc/T – var här av stor betydelse. ▼

JAKTFÖRSVAR. – Övningen har givit mycket varierande förutsättningar och därmed ett gott utbyte för jaktdivisionerna. JA 37-systemets möjligheter har be-lysts bra.

Problemet med divisionernas uppehållsplatser på baserna går mot slutlig lösning. Det kräver fortsatt engagemang för nödvändiga förbättringar.

“Egna förluster” har som alltid krävt taktikanpassning samt genomlysning av delgivningsrutinerna avseende luftvärnsområden.

FLYGSPANING. – Ledningen på nivåerna sektorstab, division, tropp har genomförts professionellt. P g a fredstida begränsning av sambandsnätet har det stundtals varit svårt att sprida spaningsorder med rätta tidsförhållanden.

Den planerade företagsfrekvensen kunde inte hållas p g a störningar på marken. Bl a blev klargöringspersonalen engagerad i markstrider.

I huvuddelen av genomförda företag löstes spaningsuppgiften. Spaningssystemet har åter visat prov på hög kapacitet.

TRANSPORTFLYG. – Transportflygdivisionen med TP 84 Hercules har genomfört många företagstyper bl a: ►





Foto: Ivar Blixt

- Transport av klargöringstropp.
- Sjuktransporter.
- Luftlandsättningsföretag.
- Containerhantering.

C E1 ledning har fungerat bra. – En särskilt nyttig övning var *sjuktransporterna*. Lastning av sårade tar lång tid, varför bl a skydd och uppvärmning bör uppmärksammas bättre.

● ● **FLYGSÄKERHET.** – Flygsäkerheten har varit god. Bara åtta driftstörningar rapporterades. De två allvarligaste var kanske där förarna ilög genom ett aktiverat skjutområde utan att känna till pågående skjutningar.

Få bullerklagomål inkom från allmänheten, inga med ersättningsanspråk.

BASTJÄNST. – I övningen deltagande basenheter var i begränsad omfattning

organiserade enligt gällande principer för vårt nya basystem – BAS 90. Tva av de deltagande bataljonerna gjorde KFÖ.

En av KFÖ-bataljonerna var personalsvag p g a den av CFV beordrade prioriteringen av grundutbildning/reorganisation av FV. Bataljonen verkade dessutom på en bas som betjänade såväl A- som B-sida. Övningsutbytet blev därför något begränsat.

Generellt kan man säga, att bataljonsstabernas personal har något ojämn och låg kunskap om bastaktiska principer enligt TABas. Bl a uppmärksammades detta i samband med rörlighet och spridning av tlygplan inom baserna.

Betjäning av flygplan har genomgående fungerat bra. Goda kunskaper om åtgärder vid C-stridshot har visats. Ett stort upplagt amröjmoment har genomförts med skarp materiel. Resultatet var bra.

● Besöksverksamheten var mycket omfattande – främst vid KFÖ-bataljonerna. Som en viktig del i erfarenhetsåtermatningen måste självklart besök accepteras i viss omfattning. Men trots uttalade restriktioner har besöken i detta fall stört bataljonernas ledning och övningsverksamhet i alltför stor omfattning.

SAMBANDSTJÄNST. – Inledningsvis fungerade sambandsnätet inom sektor NN mindre bra. En viktig orsak är att mycket ny utrustning i nya system har tagits i bruk. Personalens rutin kommer att öka efterhand.

Överbelastningar av nätet har förekommit p g a dålig signaldisciplin (koncentration) och av att många *privatsamtal (!)* genomförts på tjänstetelefoner.

Sambandstjänsten i våra centraler har dock i stort fungerat bra.

Foto: Claes Jörnskröld



Sambandstjänsten har transportabel materiel till förfogande. Här upprättandegrupp i verksamhet.

Bakgrund. – Under krig opererar våra flygförband från en mängd krigsflygbaser. – Varför?

Nya vapen och ny ammunition har gjort att det är lättare att täcka större ytor eller slå hål i rullbanan vid flyganfall mot flygbasen. Hotet från flyganfall har alltså ökat. För att möta detta hot byggs FV:s flygbaser ut.

Flygplanen klagörs på platser som är utspridda över en mycket stor yta. Ytterligare landningsbanor byggs. Stort avstånd mellan varje enskilt flygplan och många landningsbanor att välja på gör

svenska. Sabotageförbanden är mycket målmedvetna och hänsynslösa. "Mission to kill."

Markförsvarskompaniet. – På flygbasen finns en basbataljon som betjänar flygförbanden. I basbataljonen ingår ett markförsvarskompani, som har tillkommit för att skydda flygbasen mot fiendliga anfall på marken.

Kompaniet består av chefs-

plutonens bevakningsområden. Syftet är att finna sabotage- och jägarförband och därefter oskadliggöra dessa. Detta löses genom både fast och rörlig stridsspaning.

Flygbasjägarnas taktik är utformad för uppgiften att finna ett litet förband inom en stor yta. Som hjälpmedel används både hundar och tekniska hjälpmedel.

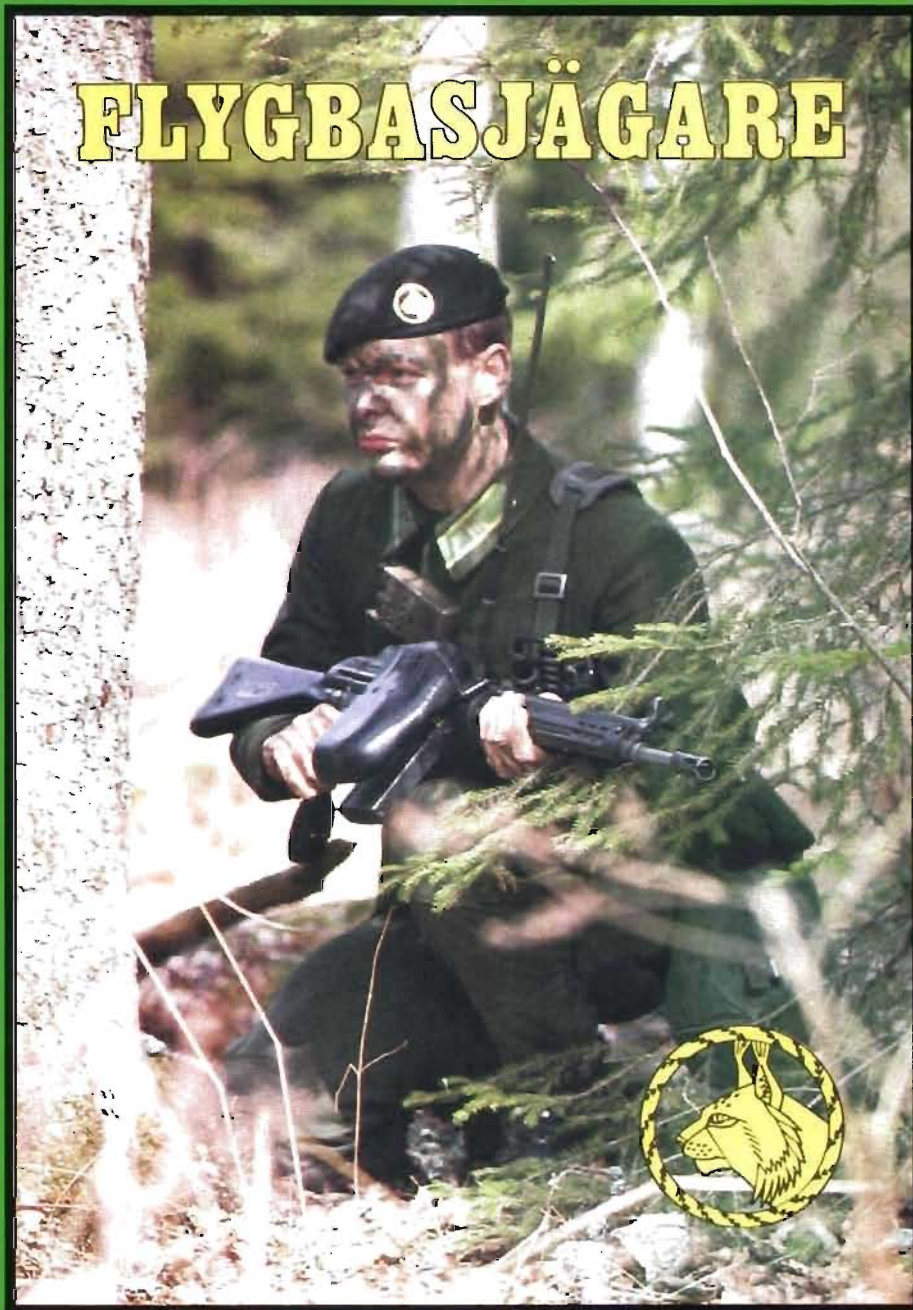
Taktiken medför att enstaka grupper får uppträda självstän-

En stor del av den här tiden tillbringas på de krigsflygbaser där respektive pluton ska krigsplatzas. Detta för att ge plutonerna god terrängkännedom.

Varierande del av övningarna förläggs till Norrland vintertid, varför goda skidkunskaper hos blivande flygbasjägare underlättar.

Utbildningen är fysiskt krävande. En blivande flygbasjägare bör

FLYGBASJÄGARE



● ● **SLUTORD.** – Den sjätte FMÖ:n är genomförd. Därmed har samtliga milon haft möjlighet att pröva krigsorganisationen – personal, materiel och planer – med varierande omfattning och målsättningar.

TFÖ 87 är den övning som mest genomgripande, med en *särskild kontrollorganisation*, har genomlyst FV-förbandens kapacitet inom sektor NN.

Erfarenheterna är bra och många och skall nu tillgodogöras på olika nivåer. Få eller inga andra metoder belyser krigsorganisationens möjligheter bättre än den tillämpade kontrollövningen.

● TFÖ 87/FMÖ 87NN är genomförd med gott resultat och utan allvarliga tillbud. Med nyvunna erfarenheter går FV vidare mot nästa FMÖ. – Planläggningen har börjat. VÅL MÖTT!

att det blir mycket svårare att slå ut våra flygplan på marken med flyganfall.

Däremot blir det lättare att försöka slå ut flygplanen med sabotage- och jägarförband på marken.

Sabotageförbanden tillhör en fiendes absoluta elit. De är specialutbildade för att spana och utföra sabotage och arbetar oftast i grupper. Vissa sabotageförband kan ha till uppgift att likvidera nyckelpersoner, t ex flygförare. De kan uppträda i svensk uniform eller civila kläder och kan tala

grupp, stabsgrupp, 2–6 vaktplutoner och 1–2 flygbasjägarplutoner.

Antalet vakt- och flygbasjägarplutoner kan variera från flygbas till flygbas. Vaktplutonerna upprättar en bevakningslinje runt flygbasens centrala delar.

Flygbasjägarplutonens främsta uppgift är stridsspaning. Denna bedrivs som regel utanför vakt-

digt under varierande tidsrymder. Den medför också ofta långa fotmarscher.

Utbildningen. – Flygbasjägarna grundutbildas på flygbasjägarskolan F7/Sätenäs. En stor del av tiden tillbringas dock på annan ort. Flygbasjägarna genomför ca 90 fältdygn under sin utbildning, de flesta i form av 2–3 veckors övningar.

för sin egen skull bygga upp sin fysik i god tid.

Han ska också vara beredd att tillbringa långa tider i fält. Den som kan tänka sig detta kan vänta sig en hård och intensiv, men också utvecklande och givande värnpliktstid.

För vidare upplysningar kontakta närmsta värnpliktskontor eller Flygbasjägarskolan, F7 – tel: 0510-870 00.



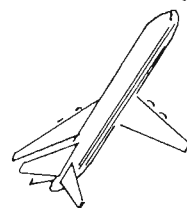
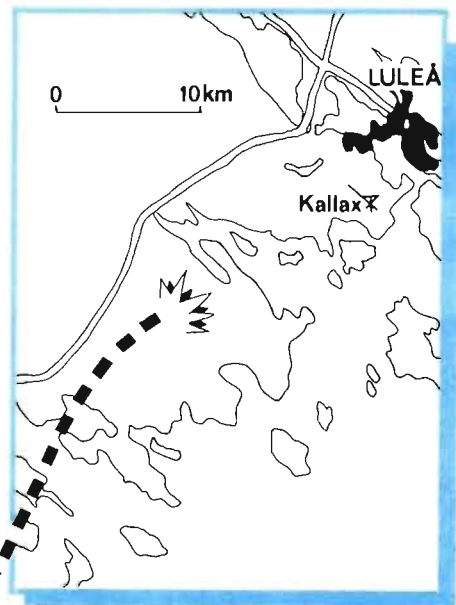
Ett trafikflygplan av typ DC-8 med 173 personer ligger sönderslitet efter den största flygkatastrof som inträffat i Sverige. Omkomna och skadade är spridda runt om i terrängen. Hjärtslitande nödrop skär fasansfullt genom mörker, blöta och kyla. Så vidrigt otäckt man kan tänka sig, trots närheten till civilisationen. Haveriplatsen är en myr bara sju kilometer från Kallax flygfält strax utanför Luleå.

Så skulle en kvällstidning kunna inleda sitt reportage om flygkatastrofen ... om den varit verklig. Nu får den ingressen bilda effektupptakt till en beskrivning av den största katastrofövning i sitt slag som genomförts i Sverige, ja kanske i Europa.

Flygräddningsövning "SAREX BD 87".

– Ingen har riktigt vågat tänka på hur det skulle gå om det inträffar en flygkatastrof med ett större flygplan här uppe i norr. Risker att det skulle inträffa är kanske minimal, men flertalet flygningar till och från Luleå transporterar över 100 passagerare, ibland 250 ...! Tänk om ... Huva!

Natten mot den 20 augusti kom därför ett riktigt PROV av flygräddningssystemet i sin helhet att genomföras.



STÖRSTA

KATASTROF

ÖVNINGEN NÅGONSIN

Övningsledning. – Kontakter med berörda myndigheter skulle tas på "högsta nivå" inom länet för att kunna bibehålla sekretessen mot den operativa delen av räddningsorganisationen.

Efter kontakt med försvarsdirektör Kjell Herlevsson organiserades en övningsledning som kom att bestå av landshövdingen, försvarsdirektören, representant för Luleå kommun och dito för Norrbottens läns landsting, Miloläkaren för övre Norr-

land, länspolischefen samt flygledare från F21/Luftfartsverket.

Alla representanter var överens om att inga begränsningar skulle styra övningen. Senare begränsades dock sjukvårdssidan till att endast två lasarett (Luleå och Boden) skulle övas fullt ut, d v s ända fram till operationsbordet. Övriga vårdinsatser fingerades.

Haveriplatsen – samt räddningsstyrkans insatser i området vid framkomsten.

Målet för övningen var:

- ▶ Flygtrafikledningens åtgärder vid larmning, efterforskning samt inledande undsättning.
- ▶ F21:s räddningsstyrkas deltagande i utryckning, efterforskning och undsättning.
- ▶ LAC åtgärder vid större flyghaveri.
- ▶ ARCC/Sthlm åtgärder efter larm från FL på ATS Kallax.
- ▶ Räddningskårens förberedelser, insats och ledning av undsättningen på haveriplatsen.
- ▶ Polisens medverkan i efterforskning, trafik-



Foto: Maria Johansson

dirigering, identifiering, avspärrning och efterforskning av saknade personer.

- ▶ Pröva sjukvårdens kapacitet vid större katastrof.
- ▶ Medverkan av andra myndigheter som blir engagerade, t ex: F21/SeÖN, Lv7, Boden Garnison.
- ▶ Samtliga ledningsfunktioners arbete och samarbete sinsemellan.

● ● **Planläggning.** – Enligt direktiven från övningsledningen skulle stor möda läggas på att skapa en realistisk bild av "katastrofen", trolig orsak, radiotrafik, nödsändare, flygplanvrak, haveriplats, skadebild samt markörers uppträdande. Allt skulle vara så nära verkligheten som möjligt för att motivera de övande. Detta för att kunna rätta till de felaktigheter och brister som framkom under övningen.



Foto: Hans-Erik Olsson

En lista på omfattningen av uppdraget skulle hjälpa till att plocka ut rätt personal för att göra övningen:

- Rekognosering av lämpligt område.
- Kontakter med markägare
- Detaljkartor över området.
- Rökning av skog.
- Utläggning av vrakdelar.
- Skapande av bränder rök o dyl.
- Information till utvalda
- Ca 200 markörer.
- Maskering av dessa.
- Information om skadebild.
- Transporter.
- Utspisning.
- Upprättande av passagerarlistor.
- Kontakter med SAS.
- Städning av området efter övningen.

Listan ger en uppfattning om den arbetsinsats som tornade upp sig för planlägningsgruppen. Dessutom skulle allt detta genomföras utan att någon utomstående skulle få nys om planerna. – Stort ansvar föll på:

Lars Österholm:

flygledare, operativ planläggning och ledning på ha-

veriplats fram till aktivering av övningen. därefter besöksledare.

Ingvar Jonasson:

Kn och chef för beredskapspluton F21, dukning av haveriplatsen, flygplansvrak, markörer, transporter m m.

Willy Ybo:

Mj Medk sektoriälkare F21/SeÖN. Skadebildsbeskrivning, maskering och utbildning av sårmarkörer. Till sin hjälp fick han:

Urban Backman:

Lt, chef för sjukvårdsskolan I19/P5, Boden.

Ulf Lindgren:

Kn. C U-komp chef för de 150 vpl från F21 som skulle vara markörer, materielanskaffningsansvarig.

Efter rekognosering i terrängen runt F21 hittades en lämplig plats för haveriet ca 5 km väster om F21. – På haveriplatsen skulle dessutom vissa incidenter och andra moment inträffa, såsom:

- ▶ Ett befäl i transporten chockas och tror att de blivit nerskjutna av fienden, varför han förskansar sig i ena änden av haveriområdet, beväpnad med en låda handgranater (övningsvapen) för att försvara sig mot fienden. Detta för att se hur räddningspersonalen löser ett sådant problem.
- ▶ Övriga befäl plus flygvårdinnor har organiserat en uppsamlingsplats för döda för att komma åt att ge de skadade som ligger under liken första hjälpen. Bland de 30 döda som ligger utlagda med regnrockar över sig finns två som lever fortfarande (dödförklarats p g a sin livlöshet).
- ▶ Tre grupper om två vpl som klarat sig beordras att bege sig i olika riktningar för att hämta hjälp. Dessa tar sig till gårdar eller stoppar fordon men vet inte var haveriplatsen är belägen.
- ▶ Fyra är svårt chockade och beger sig i två grupper från platsen och gömmer

sig i skogen några hundra meter bort.

- ▶ På haveriplatsen vandrar dessutom 5–10 man omkring hela tiden och letar efter sina tillhörigheter för att tvinga polisen till noggrann kontroll av passagerarlistan.

Pressen informerades två dagar innan för att inte nyheten om flyghaveriet skulle kablas ut i världen som en skarp händelse. Detta gjordes mot tystnadslofte för att inte röja händelsen. (FV-Nytt gavs redan tidigare kännedom om "haveriet", men redaktionens tystnadslofte utgår först nu ...)

● ● **Genomförandet.** – Några dagar före påbörjades de praktiska förberedelserna med uttransport av ett buss- och sex personbilvrak. Dessa skulle läggas ut över 150 m myrmark vid en myrsjö. Detta löstes med en grävmaskin, den har mindre marktryck per ytenhet än en människa. Ut gick bra. Men vi fick vänta tills tjälén gått i jorden för att hämta vraken därifrån. Transporten observerades av bybor i Kallax by och vi hotades med anmälan till hälsovårdsmyndigheterna för nedskräpning i naturen. Hotet måste undanröjas för att sekretessen skulle bibehållas. Vi var tvungna att informera byborna mot lofte att de inte spred informationen.

Detta höll alla ... utom en sjuksköterska vid Luleå lasarett. (Illa!/Red) Därför kände lasaretten till att en övning skulle äga rum och kunde vidta vissa förberedelser. (Dragning åt "prov utan värde".)

Information och maskering av de ca 170 vpl och befäl var nästa uppgift. Kl 16.45 ilastades hela markörstyrkan i bus-sar på F21 i tron om att de skulle ut och agera B-styrka till K4 i Arvidsjaur. Föreställ er vilka långa ansikten och gapande munnar de visade upp när de informerades om sin verkliga uppgift. Maskering och detaljinformation om var och ens skador leddes av sektoriälkaren med hjälp av löjtnant Backman och ett antal vpl ur I19/P5:s sjukvårdsskola. Samtidigt med maskeringen skedde arbeten på haveriplatsen såsom skogsrökning, utläggning av halverade bensinfat med ca 1 000 liter brännbara vätskor.

Efter det förberedelserna var klara utspisades alla med frukostkorg och potatissallad vid ett tjugotal grilleldar. Av dessa var då ca 100 maskerade med skador av olika slag, såsom brännskador, kötsår, benbrott och andra synliga skador. En makaber syn i skenet av grilleldarna.

Efter detta intogs platserna och övningen gavs startorder genom planlägningsgruppens försorg. Stor spänning inom gruppen; skulle allt gå i lås som vi planerat eller skulle det spricka direkt p g a något som vi förbisett? Det var bara att vänta och se.

● ● **Övningsförutsättningar.** – En hemlig transport av militär personal till Se ÖN för insats i Törefjärden skulle äga rum under ett antal nätter med början den 20 augusti. Transporterna utgick från södra

Sverige med mellanlandning på F4 för tankning. Flygningarna skulle hemlighållas så långt möjligt och ske radiotyst på taktiskt höjd. Endast de som direkt berördes fick orientering om transporter. Och då endast vad de behövde veta för att lösa sin del av uppgiften. – Den första flygtransporten mellanlandar på Frösön och tankar. Efter start försvinner den norrut på låg höjd. Endast en starttid meddelas till ATS Kallax.

Ca 55 min senare anropas Kallax av flygplanet, som begär landningsinstruktion samt meddelar att man har vissa problem. Efter ytterligare någon minut anmäles att brand utbrutit ombord och man omedelbart måste nödlanda.

Flygningen föregicks av en färdplan som angav att explosiva ämnen fanns ombord. Senare framgick att planet var fullt utrustat inklusive beväpnad trupp ombord, varför det på haveriplatsen senare hittades vapenlådor och sprängämnen av olika slag.

Sista kända läge var 35 km SW Kallax. Inga radarobservationer.

Vid haveriögonblicket startade den automatiska nödsändaren på 121,5 Mhz. Den hamnar efter ca 1 tim under vatten,



... (caption text is faint and partially obscured)

när stjärten sjunker ned i myrsjön.

DC-8:an med sina 174 ombord bryts i flera delar och sprids längs en gata i snårskogen, som är 90 m lång. Mindre brän-

der uppstår och i augustimörkret hörs ett hjärtskärande skrikande från de skadade.

● ● Detta var den scen de övade mötte då de i sina olika roller fick kontakt med haveriet och haveriplatsen.

Vad beträffar totalresultatet av övningen har detta i skrivande stund inte erhållits från Räddningsverket. Men hade det varit en skarp situation hade alla i räddningsarbetet involverade kunnat konstatera, att vad som förväntades kunna göras blev gjort och det BRA. En trygghet att ha med sig in i en i övrigt oviss framtid.

Ett stort tack riktas till följande som gjorde denna betydelsefulla övning möjlig att genomföra:

- ▶ All personal vid F21/SeÖN,
- ▶ Övningsledningen,
- ▶ Markägaren,
- ▶ Grävmaskinisten,
- ▶ Pressen,
- ▶ Utvärderingsgruppen.

Och ett speciellt stort tack till:

- ▶ Planeringsgruppens medlemmar,
- ▶ Värnplikliga från F21 och I19/P5 för sina nattliga skådespelarprestationer i markörsrollen.

Eder SAREX BD 87-ansvarige

SJUKVÅRDSINSTRUKTÖRER

I försvarsgrenarna Flygvapnet, Armén och Marinen finns i dag drygt 250 aktiva sjukvårdsinstruktörer. De kan ha en individuell utbildning i sjukvård såsom leg sjuksköterska (oftast i Marinen). Men de flesta sjukvårdsinstruktörer har en specialutbildning i sjukvård vid FsjvHS (Försvarets sjukvårdshögskola) anpassad till de militära kraven. I denna utbildning ingår bl a tjänstgöring vid civilt sjukhus. Till detta kan sjukvårdsinstruktören ha påbyggnadsutbildning av repetitions- och vidareutbildningskaraktär.

i försvaret



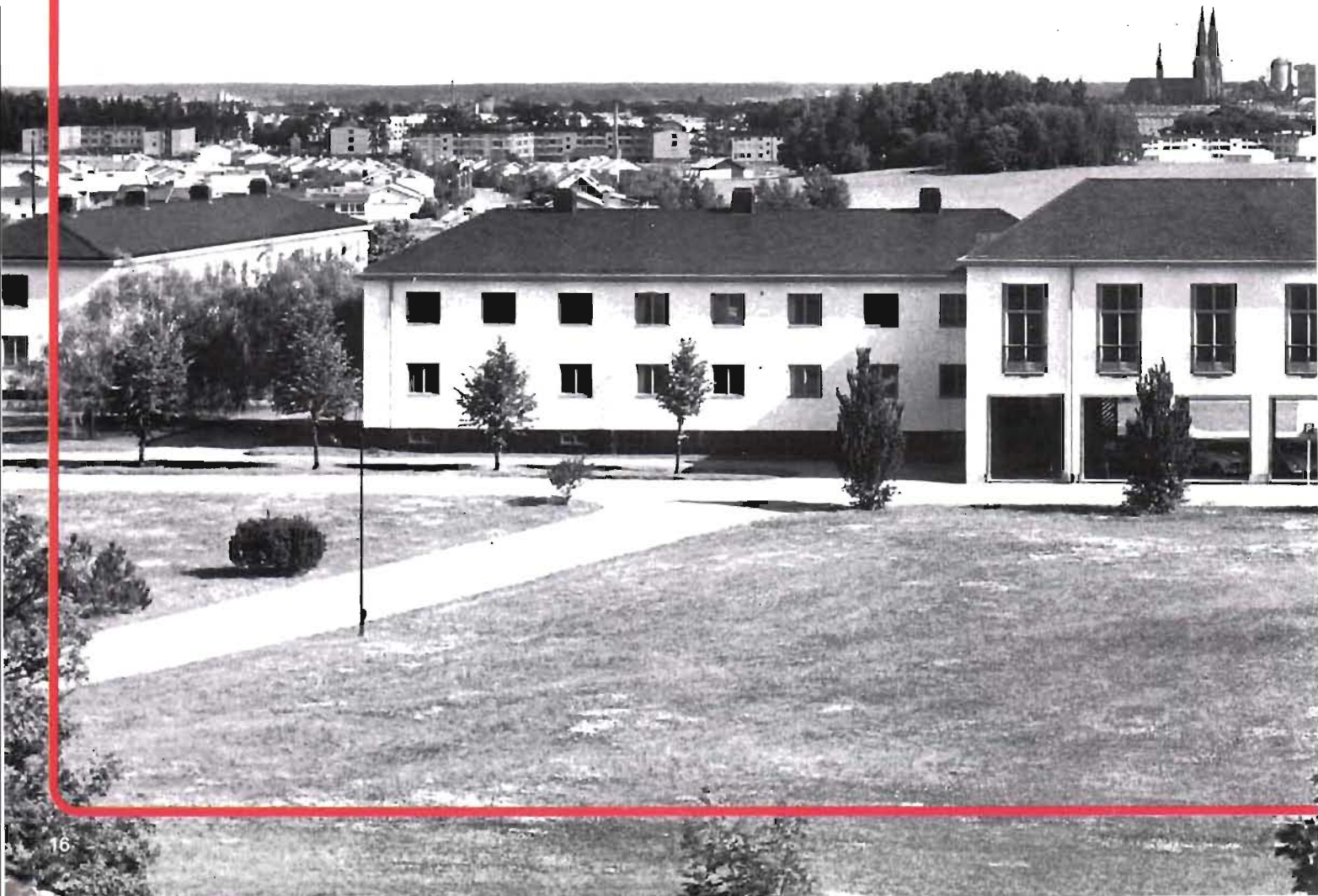


Flygvapnets Uppsalaskolor, F20, är en till nationell nivå utvald organisation. Det började med att Flygvapnet 1936 startade en egen officersutbildning vid F3, Lönbyhed i Uppsala (senare F20) och flygvärdens TV-officersutbildning i Umeå och Mariner. F20 förblev officerutbildningen ända runt 1939 vid F3.

Det blev emellertid utbyggt på Lönbyhed. 1944 flyttade man officerutbildningen till Uppsala. Kungl. Flygkadettskolan flyttades. Första officersexamen högtidligt där 1947.

Nästa förändring skedde 1966. Då bytte skolan namn till Flygvapnets Krigsskola för att ta tillräcklighet över försvarsutbildningsansvaret. Med införandet av NY Be-

Tema utbildning



I februari 1982 organiserades skolan om och bytte namn till Flygvapnets Krigshögskola (FKHS). Denna skola svarar för FV:s utbildning med löjtnant och legten.

1984 hade det sista arméförbandet lämnat Uppsala. Men kvar förblev Försvarets Förläsnings- och Skjutskola, som därigenom kom att underställas C F20. Skolan erhöll sommaren 1985 nya lokaler på F20-området.

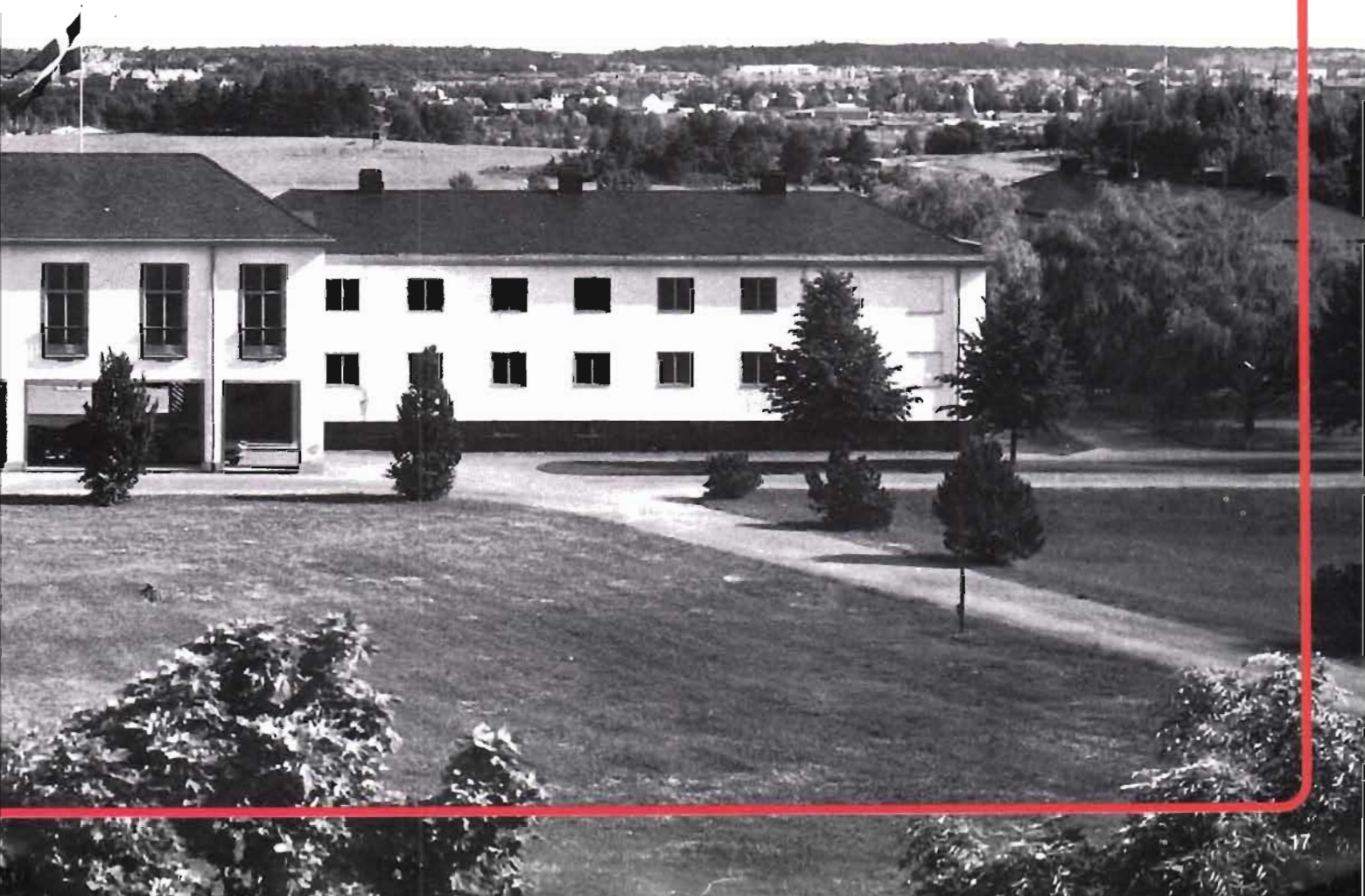
Något senare tillföndes F20 även den på gränsen till F16:s område redan lokaliserade skolan FBS, (då kallad Flygvapnets Bomb- och Skjutskola, men) som numera skall uttydas till Flygvapnets Flygbefälsskola.

Sommaren 1986 genomfördes förhoppningsvis FV:s sista förbandsnedläggning i

och med att F18 i Fällinge upphörde. Den 1 juli 1986 underställdes Flygvapnets stridslednings- och luftbevakningsskola (STRILS) C F20 ... med den komplicerande tillvaron att få service av C F13 och visst tekniskt stöd från C F16.

Sammanfattningsvis består F20 i dag av: 1) en stab, 2) FKHS, 3) FBS, 4) STRILS och 5) Fölsk. Det är angeläget att bredda kunskaperna om vårt skolsystem och om F20. Därför börjar här en artikelserie om F20. Starten sker med 45-årsjubilerande **Flygvapnets Flygbefälsskola (FBS)**. – Vi följer alltså den inslagna informationsväg om utbildning i Flygvapnet som MHS inledde i FV-Nytt 6/87. ▶

F20





-bilagan

Nr 1

Ett år i både dur och moll, en verksamhetsberättelse med flera glädjande plussiffror, men också med en rad alarmerande minus. – Så kan verksamhetsåret 1986/87 sammanfattas.

Verksamhetsåret 86/87 med glädjande plus och alarmerande minus

Låt oss ta de glada plusposterna först:

- Medlemsantalet ökade med 84 till totalt 10.977. Aldrig har 25-åriga FVRF varit större!
- Antalet verksamhetstimmar ökade med 1.286 till totalt 214.290 timmar. Ett av de bästa utbildningsåren i förbundets historia.
- 16 föreningar redovisade ökat medlemsantal. Skaraborgs FVf ökade med 101, Västerbottnen med 70, Folkare med 52 och Västmanland med 36.
- Skånes FVf är efter en medlemsökning på 32 landets största förening med 953 medlemmar. Göta håller andraplatsen, Skaraborg och Västgöta-Dal föl-

jer därnäst. Stockholm delade från tredje till femte plats.

- Den lokala vuxenutbildningen ökade vid 14 föreningar. Skåne och Hälsinge-Dala toppar (som vanligt), fina ökningar redovisas av Gotland, Kalmarsund, Nissan och Skaraborg.
- Göta FVf förtjänar en blomma för sin ungdomsutbildning. 219 deltagare och 14.333 utbildningstimmar imponerar. Västmanland, Norra Småland, Uppland och Örebro läns FVf ligger också väl framme.

Tyvärn finns också minusposter:

- Största missräkningen: Att målsättningen vad gäller rekrytering till befodringsutbildning

endast uppfylldes till 33 proc. Planerade 183 nya elever till markförsvaret, transport och luftbevakning blev bara 60.

- 11 föreningar har tappat medlemmar. Jämtland och Göta "städade" sina register och plockade bort 102 resp 75 medlemmar. För Jämtlands del innebär detta en 37-procentig minskning.
- Kategorin värnpliktiga minskade både vad gäller medlemsantal, deltagare i utbildning och frivillig tjänstgöring. Nio föreningar hade under 500 utbildningstimmar.

Styrelsen konstaterar i årsberättelsen, att låg utbildningsnivå bla beror på **utblivet rekryte-**

ringsunderlag från Värnpliktsverket, **otillräckliga resurser** vid vissa flottiljer samt svaga eller **otillräckligt utbildade** föreningsstyrelser.

► Kommande verksamhetsår, 1988/89, är målsättningen att öka medlemsantalet till 12.000 och antalet deltagare i utbildningen av vpl befäl och meniga till 2.000 (att jämföra med 1.237 året 86/87).

► Dags alltså att kavla upp ärmarna och jobba stenhårt för att målsättningen skall uppfyllas. Flygvapnet behöver Dig och Dina insatser, det har vi CFV:s ord på sedan jubileumsstämman i Linköping i fjol. ■

Torsten Andersson

Sedan några år har Hälsinge-Dala FVI och F15 rekryterat och utbildat frivilliga för placering i flygfältsarbetskompani. Rekryteringen har varit målinriktad mot personer som i det civila arbetar eller är egna företagare i entreprenadbranschen. Detta innebär att de är proffs i branschen. Den utbildning vi ger dem är kompletterande militär utbildning.

Flygfälts- arbetskompani på väg framåt



Ny vägbyggarteknik provades. En bärande matta fick visa sina kvalifikationer ...

Ett veckoslut i början av september träffades frivilliga från denna rekrytering i Borlänge för att bli byggare en väg, förstärka ett splitterskydd samt ordna ett kabelrör under en väg för sambandskabel.

Samling skedde fredag kväll där F15:s baschef, övlt Uno Sandin, tog emot och gav en allmän information. Därefter övertog flygfältsingenjör Christer Liljekvist och gick igenom planen för helgens arbete. Liljekvist tillhör FIF (Flygfältsingenjörsföreningarna – som också är en frivil-

ligorganisation). Denna samordning visade sig vara en perfekt lösning och ett bra sätt att lösa instruktörsfrågan.

Lördag morgon påbörjades byggnad av en ca 200 m lång väg till en TLF-vagn. Ny byggnadsmetod användes. En matta rullades ut på planerad mark, därefter spreds ett 15 cm tjockt bärlager på mattan. Efter vissa justeringar med vägghyvel var vägen klar på lördag eftermiddag. Sista timmarna på dagen förstärktes ett splitterskydd, som byggts av frivilliga 1985.

På söndagen utfördes en kabelgenomgång under en väg. Denna kabelgenomgång används vid övningar och är viktig. Hittills har kabeln lagts på vägen med därtill hörande problem.

Asfalten visade sig vara 30 cm tjock, vilket gjorde att arbetet tog något längre tid än beräknat, men med stor yrkesvana och hög effektivitet var kabelröret nerlagt och vägen återfylld kl 14.00. Därefter återställdes ut-

rustning och maskiner. – Baschefen avslutade med att tacka för en god insats.

Att frivilliga kan göra insatser på många olika områden har vi fått vitsordat genom en omfattande rekrytering och utbildning av frivilliga inom basområdet. Frivilliga i flygfältsarbetskompani byggde ca 200 m väg. Det är symboliskt bara en liten del av den väg vi har kvar med att utnyttja frivilliga i bastjänst. ■

Tore Bertilsson

Säg Esso, det räcker för att FVRF:are från hela Sverige skall veta att vi talar om Stig-Olof Carlsson, 47, fänrik, förenings- och styrelseordf i Malmens FVI och engagerad i frivilliga försvaret sedan 30 år tillbaka.

Säg ESSO

– det räcker!

Civilt är han transportförman och bor med fru Katarina och döttrarna Eva-Lena, 17, och Therese, 15, i Lingham utanför Linköping.

Esso är entusiast i ordets bästa bemärkelse. Ett helt rum i vil-

lan fylls av flyg- och föreningsangelägenheter. Färgbilder och samlingstallriker med flygmotiv på väggarna, pärmar med föreningspapper och tidningsurklipp ("dem skall jag bläddra i när jag kommit på hemmet") i rader på hyllorna.

– Det går aldrig en kväll utan att jag sätter mig och jobbar med föreningen en stund, säger han. Och Katarina fogar en fullt hörbar teatersuck till den kommentaren.

Han är född i utkanten av Linköping med F3 på ena sidan gården och Saab på den andra, så flygplan är han uppväxt med. I all synnerhet som det då och då damp ner en Caproni eller Vampire hemma på ägorerna.

Värmpiktstiden vid F3 omfattade även utbildning till luftbevakare, och den tjänstegrepen har han förblivit trogen. Att han bar flygets blå uniform när han i de åren mötte Katarina var naturligtvis helt i sin ordning.

● ● Hans första kontakt med frivilligrörelsen skedde när han som 17-åring gick in i FMCK, frivilliga motorcykelkåren. I dag kan han se tillbaka på 26 genomgångna centrala kurser, den första en "Bk vice korpral" vid F4 för 25 år sedan.

Sedan 16 år är han kompetent och bussig bas för Malmens FVf, som nu med raska steg är på väg mot 400 medlemmar. "Hanterbar storlek", tycker han själv. En skärmställning inne i Flygvapenmuseet har fungerat som starkt dragplåster vid rekryteringen.

– Vi har i många år prioriterat värmpiktutbildningen. Tack vare detta är vi självförsörjande på instruktörssidan. I vår skall vi





Ett 20-tal vpl befäl och vpl vaktsovdater ur F10/SeS ocn Nissans FV1 genomförde en tuff kompaniförbandskurs i samband med en stor flottiljövning på en flygbas "någonstans i Sverige" i höstas.

Frivillig Viggen-vakt

ha en 4-dagars rekryteringskurs i Transtrand. I höstas startade vi en ungdomskurs med över 40 deltagare, så vi är på gång med den biten också, säger han.

Esso är den sortens helylle-människa, som talar om andras insatser i huvudsatser och om sina egna i inströdda bisatser. Kamraterna i föreningen får många lovord.

●● – Vi har fantastiskt fint samarbete med frivilligdetaljen vid F13 (så sträck på dig, Jan-Erik Johnson!), med arméflygarna på Malmen och med Linköpings garnison.

– På Malmen har vi också vår föreningslokal, som legendariske Gösta Norrbohm ordnade under sin tid som flottilljef. Vi har egentligen växt ur den, men kanske kan det bli någon annan ledig när arméflygarna, AF 2, bygger nytt.

Din syn på de planerade regionförbunden?

– Inom Malmen är vi helt emot förbundstanken. Vi tycker vi har nog av vår förening. Antalet funktionärer skulle inte räcka till för både förening och förbund. Detta tror jag kommer att gå ut över föreningarna, säger Esso. ■

Torsten Andersson

Det var en "skarp" övning med krävande vakttjänst, men all trötthet var som bortblåst när stf bataljonschefen *Lars Legardt* efteråt tackade dem för ett gott jobb.

– Utan FVRF:arnas insats hade övningen blivit avsevärt besvärligare att genomföra. Det inrebar en oerhörd avlastning att få hjälp från frivilligsidan med bevakningen, något vi i annat fall hade fått lösa genom att ta soldater ur inbjudande omgångar, säger övlt Legardt till FVRF-Bilagan.

Övningen föregicks av en kurs i markförsvar på F10. Den gick ut på att ge eleverna den nya synen på 'Basbat -85', hundtjänst, vakttjänst, larmsystem samt utbildning på Ak 4.

På flygbasen organiserades vakttjänsten av fk *Rolf Hertler*, Malmö. Stf vaktchefen *Jan Enström* fick till uppgift att svara för vaktavlösningar och patrullrundor.

Med FVRF-arna på plats blev det genast svårare att komma in och vistas inom området. Detta konstaterades bl a av den tekniska personalen, men kommentarerna från deras sida var enbart positiva. Hela tiden fanns mycket folk i rörelse, och ett stort antal skarpladdade flygplan skulle bevakas.

I början av 80-talet började löjtnant Ronnie Edsgren fundera på hur man skulle kunna få fast anställd och frivillig personal medveten om hur viktigt det är med fysisk och psykisk balans. Som "fysledare" på Källvikens kursgård fick han belägg för att något måste göras.

Vi är på gång – nu kan allting hända ...

Sommarn 1985 fick han, tillsammans med löjtnant *Angela Blom*, i uppdrag att genomföra en grundkurs för friskvårdsledare vid Köpingsviks kursgård på Öland. Sedan dess har ytterligare två grundkurser och en fortsättningskurs hållits vid Källvikens kursgård i Strömstad. Vi är nu 26 utbildade friskvårdsledare runt om i landet.

Kurserna har innehållit bl a grundläggande utbildning i anatomi (hur kroppen är uppbyggd), fysiologi (hur vi fungerar invärtes), kostlära och motionsträning, bl a bra och rätt jympa. Samtliga som genomgått kursen har fått sig en ordentlig kick till ett sundare liv.

MEN nu nöjer vi oss inte med att själva ha fått denna kunskap, utan nu vill vi naturligtvis sprida denna till alla våra flygvapenvänner.

I somras valdes därför *Karl Krook* och *Gisela Mattisson* till ansvariga för att samordna denna friskvårdsverksamhet.

I höstas har en motion, som framför önskemål om mer friskvårdsutbildning på lokala-, regionala- och centrala kurser, gått ut till flygvapenföreningarna.

En matrikel över samtliga friskvårdsledare har gjorts och skickats ut till flygvapenföreningarna. *Här finns resurser att hämta – utnyttja det!*

Om vi har planer inför framtiden? Jajamensann!

Övlt Legardts tacktal var oerhört uppskattat. Tröttheten bara flydde. Och man glömde nästan bort vaktpassen. Man upplevde det där speciella i anda och stämning som finns i FV och FVRF.

Slutligen ett stort tack till F10:s frivilligavdelning och den formidabla *Eddie Grankvist*. Utan honom hade det inte blivit någon övning. ■

Claes Ersing



► Vi vill att friskvårdsutbildningen kommer att bli schemalagd på lokala-, regionala- och centrala kurser med t ex en lektionstimm teori + ett fyspass (som kan variera beroende på lokal tillgång och väder).

► Att det i varje föreningsstyrelse finns en friskvårdsansvarig ledamot.

► Att det på förbunds nivå utses en ledamot med friskvårdsansvar.

► Att vi kan sprida idén till övriga frivilligorganisationer (en del friskvårdsinformationer har redan hållits för lottorna i t ex Kronobergs län).

► Att vi kommer att kunna verka som friskvårdsledare på kursgårdarna.

► Att vi kan få möjlighet att sprida friskvårdstanken till fast personal och värnpliktiga.

Det övergripande målet är: Att lära alla inse betydelsen av fysisk och psykisk god balans, för att vara bättre rustad för en krigssituation – och hur Du själv kan göra för att nå denna balans.

Visst är det väl viktigt att vi är rädda om oss och varandra. Har Du några frågor så ring mig! Mellan 09.00–15.00: 0470-230 40. Efter 16.00: 0478-412 55.

Gisela Mattisson

Byt fysisk träning mot friskvård, schemalägg den – fast aldrig som sista lektion på en fredag! Förslaget kommer från färgstarke BERTIL HAGÅS i Stockholms FVf, en av 14 som gått både steg 1 och steg 2 i FVRF:s kurser för friskvårdsledare.

FRISKVÅRD

I somras klarade han av steg 2 på Källviken, där Ronny Edsgren och Angela Blom körde hårt med eleverna.

Bertil har så goda erfarenheter, att han tycker friskvård på schemat är en självklarhet vid lokala och centrala kurser.

– Minst en timma om dagen, men inte som avslutning på fredagar. Då är det så mycket annat som lockar, säger Hagås och understryker FVRF:s målsättning att minst ett befäl ur varje flygvapenförening bör utbildas till friskvårdsledare.

– Utbildade ledare skall kunna

kallas in och fungera som friskvårdare under KFÖ och SÖB. Det är viktigt att försvarets personal, fast anställda och frivilliga, får samma chans till friskvård som anställda inom t ex Volvo och andra storföretag. Klar kropp ger klar knopp, betonar han.

En rikstäckande friskvårds-satsning kan ske på följande sätt:

- ▶ Sätt friskvård på kurs-schemat och se till att skolcheferna är positiva.
- ▶ Upprätta lista över utbildade

instruktörer, vilken skall finnas på varje frivilligdetalj och införas i FVRF-Bilagan.

▶ Informera på alla nivåer inom FVRF och FV samt låt friskvårdarna disponera en särskild programpunkt för uppvisning eller liknande på flyg- och flotttiljdagar.

▶ Utbildad friskvårdare skall ingå som ledamot eller adjungerad i flygvapenföreningarnas styrelser.

Flera motioner om ökad friskvårdssatsning hade inlämnats till FVRF:s årsstämma 1988. ■

T.A.



Gräsligt fullt pris. Skulle aldrig vilja ha det, utbrast Skånes FVf:s sekr *Gunilla Jalgard* när hon fick se föreningens nyinköpta vandringspris i fälttävlan. *Leif Gunnarsson* hade för alltid tagit det gamla.

Vem som vann tävlingen? Jo, *Gunilla* förstas! Så minst ett år framåt får hon ha "det gräsliga priset" hemma i Malmö. Ett varmt grattis från FVRF-Bilagan kanske kan putsa upp glansen? ■



Älvsborgs FVf har firat 30-årsjubileum, som sig bör med stort medaljregn. Riksförbundssekr *Kjell Helmersson* delade ut FVRF:s guldmedalj till mj *Christer Byström*, som var föreningsordf 1976-86 och nu utsågs till föreningens förste hedersledamot, samt till sekreteraren *Göran Andorff*, Borås.

FVRF:s silvermedalj tilldelades *Karl-Erik Svensson* (som nu fyller den dubbla uppgiften att vara både förenings- och styrelseordf), *Gunnar Nordström* och *Göran Andersson*. FVRF:s förtjänstecken: *Flemming Åkeson*, *Leif Wendt* och *Per Svensson*.

Föreningsplakett i silver till *Bo Stockhaus*, *Sture Karlsson*, *Tage Svensson* och *Christer Andersson*. Brons: *Fredrik Hansson* och *Patrik Augustsson*. ■



Det blev småländsk seger i 1987 års Sydfemkamp, en årligen återkommande tävling mellan Kalmarsunds, Sydöstra Sveriges, Norra Smålands, Nissans och Skånes flygvapenföreningar. Kalmarsund vann den jämna tävlingen, som hade samlat 26 lag och avgjordes på F5 i Ljungbyhed med Skånes FVf som arrangör.

Småländskt i syd-5-kampen

Tävlingen omfattade nio moment. Man tävlade i tre klasser: Värnpliktiga, lottor och ungdom. Bland momenten fanns i år hinderbana, som forcerades i hällande regn – en upplevelse att se med vilken lag- och kämpaanda deltagarna löste den uppgiften.

Klass A (vpl) vanns av **Skånes FVf** (*Carsten Flensburgh*, *Karl-Olof Lööv*, *Göran Holm*), klass B (lottor) av **Kalmarsund** (*Christina Pagels*, *Therese Jonsson*, *Betina Appelqvist*) och klass C (ungdom) av **Kalmarsund** (*Anders Ternström*, *Håkan Ternström*, *Håkan Jonsson*). ▶

Tävlingsledarna *Kjell-Åke Quick* och *Gert Mårtensson* rosades för ett perfekt genomfört arrangemang. Prisutdelare var Skånes föreningsordf *Per Johan Widmark* och styrelseordf *Lars-Åke Wahlberg*. ▶

1988 års Sydfemkamp arrangeras av **Norra Smålands FVf**. ■

Pia Hohmann-Quick



Mycken luft har strömmat över Flygvapnets vingar i såväl dåtida Bomb- och Skjutskolans som nutida Flygbefälsskolans regi under gångna 45 år. Med detta inlägg vill vi på FBS via en kort historisk återblick orientera om dagens verksamhet samt informera om några av våra framtidsvyer.



Flygvapnets

FLYGBEFÄLSSKOLA

FBS verksamhet i dag. – Huvuduppgiften är att utbilda:

- Flygtjänstledande befattningshavare:
 - ▶ Rotechefer
 - ▶ Gruppchefer
 - ▶ Stf divisionschefer
 - ▶ Divisionschefer
 - ▶ Stf flygchefer
 - ▶ Flygchefer
- Instruktörer och specialister för:
 - ▶ Vapensystem
 - ▶ Flygsäkerhet
 - ▶ Simulatortjänst
 - ▶ Utvärderingstjänst

samt att följa upp och utveckla verksamheten inom dessa områden. – Utöver detta biträder C FBS flottiljchefer och Flygstaben vid tillsättning av divisions- respektive flygchefer.

FBS organisation framgår av **bild 1**.

För att kunna genomföra den omfattande utbildningsverksamheten utnyttjar FBS i hög grad specialister och experter från FV:s förband, FS, FMV, FFV och från civila industrier och institutioner.

Huvuduppgiften för FBS personal är att organisera och leda kurser samt att genom kontinuerliga kontakter med och vistelser på förband följa upp verksamheten vid FV:s divisioner.

Varje kurschef vid FBS är expert på "sitt" vapensystem i alla avseenden – såsom flygutbildning, simulator, utvärdering, taktik, beväpning, organisation etc.

Skolans historiska motto "TA och GE TEORI och PRAKTIK" äger i dag liksom i framtiden sin fulla tillämpning.

Det är mycket stimulerande att arbeta vid FBS. Att vara "i spetsen" på FV:s verksamhet, att möta intresserade och krävande elever samt att ha ett nära samarbete med förband, flygstab och eskaderstab m il gör att verksamhetens krav på 25-30 veckors bortvaro för huvuddelen av skolans personal känns meningsfull och uthärdlig.

Utbildningsgången för en flygförare i NBO framgår av **bild 2**.

● ● **Rotechefskurs.** – Som nämnts har FBS i och med övergången till NBO fått utökade uppgifter. Bland dessa ingår fackskedet efter FKHS:AK. Detta skede benämns Rotechefskurs. Målsättningen är att ge kompetens för att kunna krigspla-

Historisk återblick. – Flygvapnets Bomb- och Skjutskola startade sin verksamhet vid F21/Kallax den 17 maj 1943. Dess uppgift var att meddela undervisning i bombfällning och skjutning. Skolans förste chef var den numera pensionerade generalmajoren *Ingvar Berg*.

Kursverksamheten bedrevs som längre och kortare kurser vid FV:s olika flottiler. Den leddes av skolchefen med hjälp av en adjutant och inlånade lärare.

1968 förlades FBS teoretiska utbildning till en fast plats vid F3 på Malmslätt, men den praktiska utbildningen var som tidigare förlagd till flottilj.

Från början av 60-talet utökades skolans uppgifter till att även omfatta utbildning av personal för ledning av flygtjänst. 1964 hölls den första divisionschefskursen i FBS regi.

Från mitten av 70-talet svarar

FBS även för utbildning av flygtjänstledande befattningshavare inom Armén och Marinen. Fram till i dag har ett 80-tal grupp- och divisionschefer utbildats för dessa vapenslag.

Efterhand som den nya befälsordningen (NBO) infördes i början på 80-talet, har uppgifterna utökats samtidigt som ansvaret för utbildning och utveckling av instruktörer för simulator- och utvärderingstjänst ålagts skolan. Till följd av detta har också organisationen utökats från två befattningshavare vid skolans bildande till dagens åtta.

1983 flyttades skolans teoretiska utbildning till F16 Uppsala och från 1985 ingår FBS organisatoriskt i Flygvapnets Uppsalaskolor/ F20. Men – nota bene – FBS lyder i sina huvuduppgifter direkt under CFV.

Av Arne Dovenstam

FBS organisation

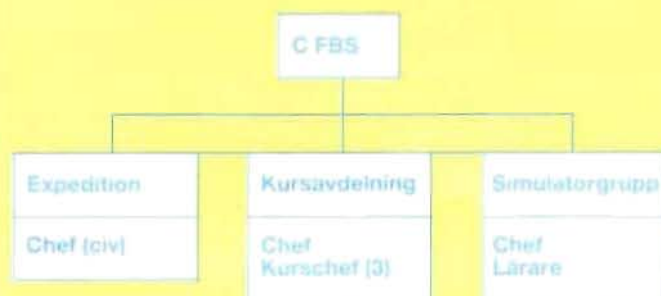
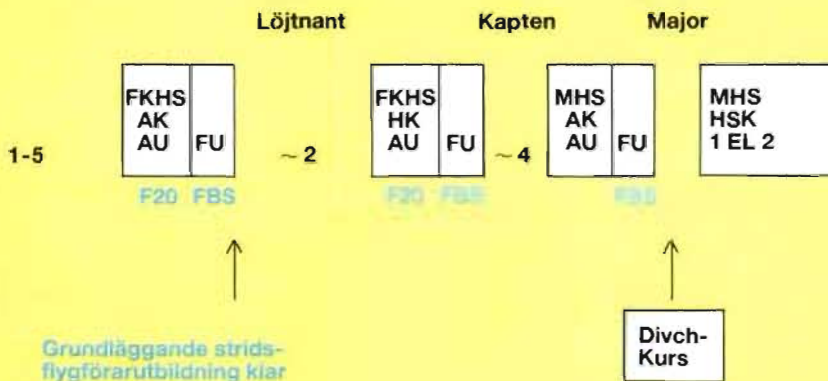
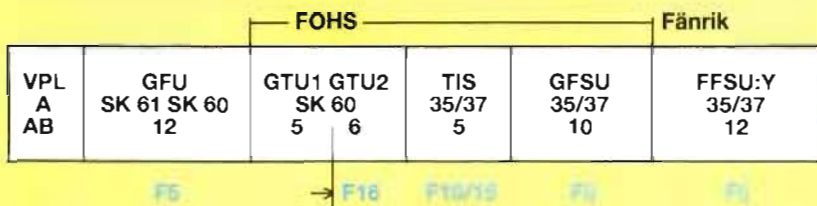


Bild 1

Bild 2



Chefs- utbildning för flygande befattning

ceras som rotechef. Kursen inleds med ett teoretiskt skede vid FBS om fyra veckor. Härvid läggs den teoretiska grunden för rotechefskapet liksom grunden för det efterföljande praktiska skedet.

Tyngdpunkten på teoretiska skedet läggs på:

- ▶ Hottid
- ▶ Taktik
- ▶ Flygsakerhet
- ▶ Ledarskap

Utbildningen genomförs som lektioner, applikatoriska exempel (applex) och diskussioner. Eleverna får bl a agera som lärare och presentera "sina egna" flyg- och vapensystem för varandra. Till de renodlade lektionerna utnyttjas inlämnade experter som lärare och föreläsare.

Under praktiska skedet, som genomförs på egen division i hemmaförbandets regi, skall eleven ges möjlighet att tjänstgöra som rotechef under handledning. Denna utbildning läggs in i divisionens ordinarie verksamhet.

Rotechefskursen avslutas med examen vid FBS i december, då eleverna samtidigt utnämns till löjtnanter.

Erfarenheterna från de nu genomförda kurserna är goda. Våra yngre flygförare, som utbildas i NBO-systemet, har en hög och jämn standard.

● ● **Gruppchefskurs.** – Denna kurs ges till alla flygförare och ingår i deras utbildning till kapten.

Målet är satt till att de skall kunna utöva ledarskap på division i nivå 5/III. Praktiskt innebär detta att t ex vara flygövningsledare och arbetsgruppchef liksom att självständigt kunna planera, leda och genomföra flygföretag som gruppchef.

Kaptenerna skall vara våra "ess" i att praktiskt manövrera förband i luften. Detta innebär, att en stor del av utbildningen omfattar ledarskap, taktik och teknik.



Foto: Peter Liander

Kursen är i stort upplagd som rotechefskursen med fem veckors teori vid FBS och tio veckors praktik vid hemförband. Under praktikskeket får eleven öva i de olika roller en gruppchef har som chef, lärare och fackman och allt detta under den ordinarie divisionsledningens ansvar.

Den första gruppchefskursen i NBO kommer inte att genomföras förrän våren 1989. Därför kommer två redan nu NBO-utbildade flygförare att få ansluta på den sista gruppchefskursen i den gamla befälsordningen (GBO) nu under våren 1988.

● ● **Divisionschefskurs.** – Divisionschefskurserna är av två slag. Typ 1 för blivande stf divisionschefer och Typ 2 för blivande divisionschefer.

Typ 1 omfattar fem veckors teoretiskt vid FBS och sju veckors praktikskeket vid förband och ges normalt efter genomgången MHS:AK. Målet är, att eleverna efter genomfört praktikskeket skall kunna tjänstgöra och ta ansvar som stf divisionschefer.

Den teoretiska utbildningen är främst inriktad på ledningsfrågor, flygsäkerhetstjänst och taktik. Under praktikskeket övar eleverna som stf divisionschefer och divisionschefer under handledning av lärare ur FBS. Skedet genomförs vid annan division/flottilj än den egna.

Typ 2 omfattar tre veckors teoretiskt vid FBS och ges i samband med tillträde som divisionschef. Eftersom de flesta av våra divisionschefer numera kommer från MHS:HK, omfattar kursen en uppdatering/ensning inom områdena personalhantering, fredsverksamhet liksom kris- och krigsfrågor.

● ● **Vapensystemkurs.** – Vid FBS genomförs vartannat år vapensystemkurser för respektive flygslag jakt, attack och spaning.

Vid dessa kurser utbildas vapensystemofficerare, som har till uppgift att vid egen division ansvara för att personal har goda kunskaper om det egna flygslagets vapensystem och taktik.

Kursen genomförs vanligtvis med två till fyra veckors teoretiskt vid FBS följt av ett fyra till sex veckors praktikskeket.

Under teoretiskedet genomgår det egna vapensystemet mycket noga med hjälp av bl a inlånade experter. Vapen och vapenverkan studeras speciellt liksom egna taktiken mot bakgrund av aktuell hotbild och aktuella underrättelser. Härvid försöker vi hitta intressanta områden för taktik- och/eller systemutprovningar.

Under praktikskeket ges eleverna möjlighet att a) dels prova under teoretiskedet framtagna förslag till taktikförändringar och b) dels prova av bl a C E1 föreslagna vapen- och systemändringar.

Praktikskeket följs av ytterligare en teorievecka, under vilken slutsummering och dokumentation sker. I slutrapporten från kursen lämnas oftast förslag till ny text i

taktiska anvisningar och utbildningsanvisningar.

Det för eleverna mest positiva med vapensystemkurserna är, att de får möjlighet att tränga djupare in i områden, som de inte har möjlighet att göra i den dagliga tjänsten, vilket i sin tur gör, att de sporras till att själva driva arbetet framåt vad gäller taktik- och systemutveckling.

● ● **Simulator och utvärderingstjänst.** – FBS har att under CFV leda och utveckla simulator- och utvärderingstjänst. Eftersom detta viktiga område medför kunskande som även skall komma framtida system tillgodo, deltar FBS även i utvecklingsarbetet med framtida utrustningar.

Simulatorer för grundutbildning och för träning av redan utbildade flygförare finns vid F10 för flygplan J 35F/J och SK 35C, vid F7 och F15 för AJ 37, vid F13 för JA 37 och SH 37, vid F4, F16 och F21 för JA 37 samt vid F7 för TP 84.

Utvärderingsutrustningar (UTB) för JA 37 finns vid F4, F13, F16, F17 och F21.

För varje simulatorsystem finns en simulatorsystemledare, som under FBS är ansvarig för systemets status liksom dess utveckling för att simulatorerna skall vara ett effektivt utbildningshjälpmedel.

Vid varje flottilj med simulator finns simulatorledare, som handhar de interna simulatorfrågorna men som också står till FBS förfogande i speciella simulatorfrågor.

FBS har det senaste året arbetat hårt för att integrera simulatorerna i flygtjänsten och varje kurschef vid FBS är numera ansvarig för de simulatorinstruktörskurser, som hålls inom dennes vapensystem.

Utvärderingsverksamheten utvecklas inom ramen för en referensgrupp. Genom att FBS deltar i divisionernas flygtjänst erhålls ett bra underlag för utveckling av UTB.

Just nu pågår utveckling av en i UTB ingående robotsimuleringsmodell för RB 74, vilket kommer att ge god förståelse för robotens prestanda.

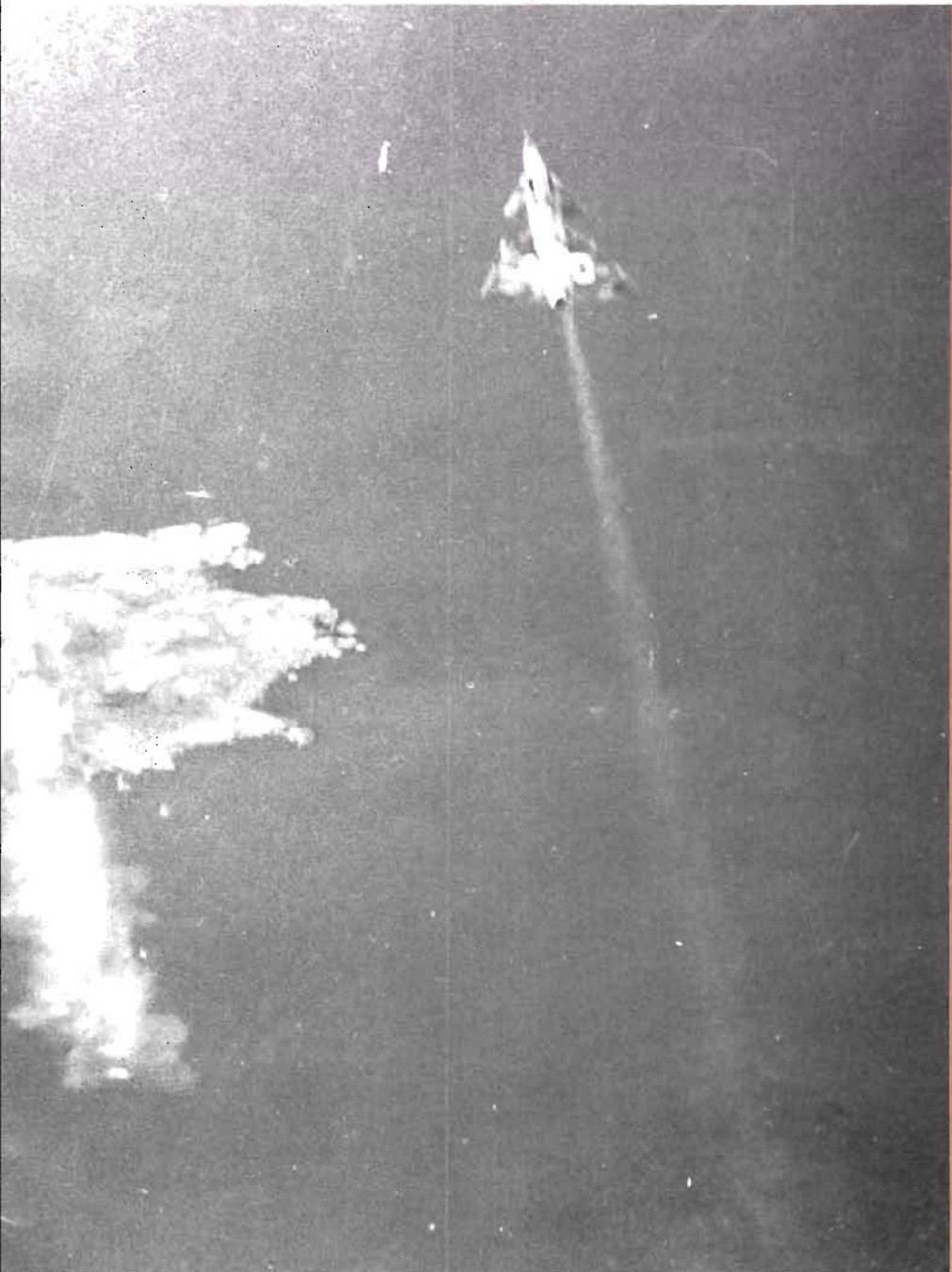
Studier pågår också rörande samkörning av upp till fyra olika UTB-registreringar i syfte att förbättra utvärdering och





Genomgång efter flygning med hjälp av UTB-utrustning.

Akanskjutning mot markmål under "vapensystemkurs attack".



analys av bl a kurvstrid, vilket kommer att ge ökade kunskaper och bättre säkerhet i flygtjänsten.

● ● **Framtiden.** Inom en så dynamisk försvarsgren som FV måste framtidsfrågorna ständigt vara levande. Inte minst inom flygtjänstområdet. Vi måste fortlöpande ställa oss dessa frågor:

- ▶ Har vi varit tillräckligt förutseende?
- ▶ Har vi dragit de rätta slutsatserna?
- ▶ Har vi beaktat att nya människor har kommit in i systemet?

Svaren på dessa frågor m m och förslag till åtgärder är väl dokumenterade i bl a **2011-99**.

Det som varit mest negativt inom flygtjänstområdet under dc senaste 10-tal åren är de stora flygföraravgångarna. Vi på FBS tror inte, att enbart lockande löner från civilflygets sida varit anledning till dessa avgångar. En genomförd FOA-utredning om flygförarnas arbetssituation i FV bekräftar, att även andra orsaker ligger bakom flygförarflykten.

De åtgärder som CFV satt in med bl a kontrakt och stora lönetillägg har stabiliserat verksamheten och utbildningsmiljön vid våra divisioner. Nya yrkesofficerare i flygtjänst med bra utbildning och höga krav på sig själva och myndigheten är på väg in i FV.

Trots att personalbristen är stor vid en del av våra divisioner tror FBS på framtiden, om vi inte gör om misstagen från 60- och 70-talen.

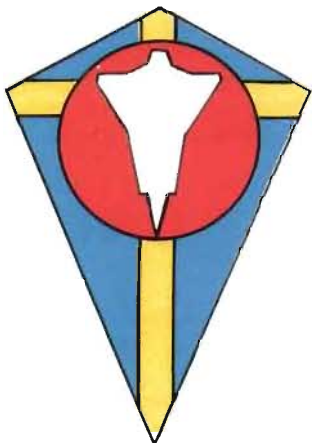
▶ Vi tror, att de största misstagen ligger i att **flygtjänsten inte ansågs och gjordes tillräckligt professionell** och med professionalism menar vi då förmåga, vilja och förtroende att ta och få ta ansvar i yrkesutövandet. I vår utbildning inom NBO satsar vi hårt på detta!

FBS har lämnat in ett förslag till ändring i ORDNINGSG- och SÄKERHETSFÖRESKRIFTER för MILITÄR FLYGVERKSAMHET (OSF), som innebär ökat ansvarstagande för den enskilde. Vi skiljer på begreppen "order för flygning", som divisionschefen ger och "order för flygföretag", som förbandschefen i luften ger.

Flyghetens organisation och arbetsrutiner har jämfört med många andra enheter vid flottilj utvecklats lite. Vi har fått CFV uppdrag att se över detta och en försöksorganisation kan bli aktuell under 1988/89.

Tillsammans med F5, F16, FS och E1 skall vi se över den grundläggande taktiska utbildningen (GTU) vad avser utbildningens mål och genomförande. Denna översyn genomförs under 1988.

I samband med bl a vår utbildningsverksamhet vid förband har vi/FBS fått anledning att ställa oss frågan: Är inte FBS utbildningsmetod med korta teoriskeden och praktisk övning på förband tillämpbar även inom övriga fack? Vi tror det och därmed är kanske en annan av FBS utbildningsmetoder avslöjad: "**Brandfacklan**".



★ ★ *Utbildningen av österrikiska Drakenflygförare i Sverige – vid F10/SeS – har hunnit till "halvlek". Den taktiska flygutbildningen avslutades i början av februari och de tre utbildade förarna återvände till Österrike. Detta efter att ha levt i Sverige upp till ca 2 1/2 år och flugit ca 200 timmar var på flygplantyp J 35 Draken. ★ ★ Resterande utbildning av österrikarna består till del av viss komplettering för de tre "äldre" eleverna. Men främst återstår genomförandet av tre TIS:Ö-omgångar om vardera sex elever (totalt 18 elever). Utbildningen avses vara slutförd sommaren 1989. ★ ★ Samtliga österrikiska förare som deltar i inflygningen på Draken kommer från Österrikes två enda jaktflottiljer. ★ ★ ★*

Utbildning av österrikiska flygförare

Fig A

	1/10	1985	1986	1987	1988	1989
Divisionschefer (3)		TIS:Ä	GFSU:Ö	FFSU:Ö		
Instruktörer (3)			TIS:Ä	GFSU-FFSU:Ö		
Förare TIS 1 (6)				TIS		
Förare TIS 2 (6)					TIS	
Förare TIS 3 (6)						TIS
Totalt 24 förare. – Total flygtid 1 800 timmar (SK 35C, J 35F, 35OE)						

Planeringen av flygutbildningen. – Under sommaren 1985 påbörjade FV planeringen för den österrikiska flygutbildningen vid F10/SeS. Den första typinflygningen, TIS:Ä, med "divisionscheferna" skulle genomföras vid F10/SeS. Att denna utbildning förlades till skånska F10 var ganska naturligt, eftersom det tidigare var beslutat att all TIS 35-verksamhet skulle överföras till F10SeS under våren 1986. För att berörd F10-personal skulle få en inblick i det österrikiska flygvapnet och dess standard, genomfördes ett 14 dagars besök (augusti 1985) i Österrike. Under detta besök lades grunden för hur utbildningen skulle planeras och genomföras. – I stora drag innehöll utbildningspaketet enligt Fig A.

Hur skulle vi på F10/SeS kunna lösa denna extra utbildning som ålagts flottillen? – Ett förslag var att låta 1:a div (TIS div) sköta all typinflygningsverksamhet, dvs både vad gäller svenska och österrikiska elever. Men bl a beroende på att a) en taktisk utbildning (GFSU-FFSU) planerats för de första sex österrikarna, b) viss del av flygtjänsten skulle bedrivas på 35OE och c) brist på utrymme i den befintliga divisionsbyggnaden förelåg beslutades det att en fristående fjärde division skulle bildas.



Foto: Åke Anderson



Av Mats Lindskoog

Foto: Roland Jonsson

Efter mycket hårt arbete från flottiljens sida lyckades F10/SeS få byggnadstillstånd för en ny divisionsbyggnad, nytt flygplangarage och en ny flygplanplatta ("Österrike plattan"). Detta var nödvändigt för att flottiljen skulle klara av den stora grundutbildningen av nya svenska 35-förare i kombination med utbildningen av de 24 österrikiska förarna.

Så tillkom en fjärde division vid F10/SeS – i december 1985. Divisionen bestod endast av fyra instruktörer och en kvinnlig divisionsassistent. (Under hösten 1987 tillfördes divisionen ytterligare två instruktörer.)

Ett problem som dök upp var, hur man skulle fördela flygplanen och flygtidsuttaget mellan de svenska divisionerna (TIS, GFSU och TU 35j) i förhållande till den österrikiska utbildningen. Problemet blev än större när en del av våra flygtekniker (av lönepolitiska skäl) slutade och sökte sig över till den civila marknaden.

Först under hösten 1987 inplanerades att "Österrike-kompaniet" skulle börja producera egen flygtid med 35OE.

Flygchefen vid F10/SeS har sannerligen inte haft en avundsvärd uppgift i att försöka fördela resurserna under 1986 och framåt. Många olika förslag och lösningar provades. Oavsett vilket förslag som

provkördes blev alltid någon part "missnöjd".

Trots allt har utbildningen vid F10/SeS gått framåt. Och detta mycket tack vare personalens positiva anda och förståelse för ett ständigt "givande och tagande".

● ● **Detaljplaneringen av flygutbildningen.** – Målsättningen med utbildningen av divisionscheferna och instruktörerna var att genomföra TIS:Å (30-35 flygtim) och därefter genomföra "kompletterande" jaktutbildning på J 35F/OE. Den kompletterande utbildningen skulle leda till att österrikarna själva, i Österrike, skulle kunna utveckla egen taktik för att kunna utnyttja J 35OE efter österrikiska krav och förhållanden. Vidare skulle de sex förarna erhålla utbildning för att kunna agera som rote-/gruppchef under avancerad-taktisk flygning.

Flygtiden som var disponibel var för divisionscheferna 175 tim/elev och för instruktörerna 125 tim/elev.

De tre TIS-omgångarna (18 elever) planerades som en "normal" TIS 35 (55-60 flygtim/elev). Enda skillnaden var att efter SK 35C-skedet skulle 35OE utnyttjas i stället för J 35F.

F10/SeS har varit helt ansvariga för planeringen och genomförandet av utbild-

ningen. Vi har haft stor frihet när det gäller utformningen av utbildningens innehåll. Visserligen har många kontakter tagits med Flygstaben men detta mest för att informera och få det formella godkännandet av utbildningsplanerna.

Många och långa diskussioner fördes internt vid divisionen och med dåvarande Stf C F10/SeS, överste Gunnar Ståhl. Detta för att få ett väl avvägt utbildningspaket efter österrikarnas behov/önskemål och med hög flygsäkerhet.

Huvudmålet för utbildningen blev slutligen jaktförsvar med rote, VMC/dagar. Eftersom österrikarna inte får ha styrda robotar (fredsavtalet 1955) begränsades vapenutbildningen till Drakens automatkanoner. För att få en bra och överskådlig struktur av utbildningen delade vi in den taktiska utbildningen i "GFSU:Ö" och "FFSU:Ö".

"GFSU:Ö" innehåll i stort:

- ▶ Stridsmässig flygning enskilt-rote-grupp.
- ▶ Taktisk förbandsflygning rote-grupp.
- ▶ Taktisk instrumentflygning.
- ▶ Jaktstrid, enskilt och i förband.
- ▶ Skjutning akan mot vingmål.
- ▶ Flygsäkerhetsövningar, rodermoment, superstall m m.

"FFSU:Ö" innehåll i stort:

- ▶ Rote/Gruppchefs utbildning.
- ▶ Luftförsvaret mot okända mål på låg-högsta höjd, olika prestanda m m.
- ▶ Inflygning mörker.
- ▶ Skillnadsomskolning till 35OE.
- ▶ Flygsäkerhetsövningar.
- ▶ Radarövningar med PS-03.
- ▶ Simulatorinstruktörskurs.
- ▶ Anpassad divisionschefs/TSO-kurs.

Divisionens förslag och tankar präntades ner på papper och bildades till slut en tjock pärm med Anvisningar för JaktUtbildning, kallad "AJU 35OE". Med hjälp av en mycket intresserad "gammeldrake", Per Fogde, översattes AJU:n till engelska.

● ● **Utbildningens genomförande.** – 1 januari 1986 påbörjades så den första grundläggande flygslagsutbildningen/"GFSU:Ö" vid F10/SeS med de tre österrikiska divisionscheferna. Den 1 september 1986 utökades utbildningen med TIS:Ä för de tre österrikiska instruktörerna.

Dessvärre inträffade ett totalhaveri i november -86, där en av de österrikiska TIS:Ä-eleverna tragiskt omkom. Detta ledde till att utbildningen tillfälligt avbröts. Den återupptogs i mitten av januari 1987. Tyvärr återkom inte två av divisionscheferna; bl a hade en av dem passat på att övergå till civilflyget. Under 1987 och fram till februari 1988 genomfördes således GFSU:Ö och FFSU:Ö med de tre återstående eleverna.

Skillnadsomskolning till 35OE. – 1 september 1987 tillfördes F10/SeS en österrikisk "delegation" = kompani, bestående av 26 man under ledning av Obst Wirtig. Tillsammans med den fem svenska teknikererna ("supervisors") påbörjades planeringen/förberedelserna för flygstart i oktober med 35OE.

Divisionen hade planerat en mjuk övergång från 35F till 35OE beroende på vissa förseningar i flygplanleveransen. Flottiljen hade i september bara en 35OE – ett andra flygplan skulle levereras i början av oktober. F10/SeS flygtidsproduktion var mycket pressad vid denna tidpunkt. Detta föranledde, trots ett dåligt flygplanläge vad avser 35OE, att eleverna skulle genomföra skillnadsomskolning "snarast". De svenska instruktörerna skulle vid behov utnyttja 35F (blandförband) för att kunna fortsätta utbildningen med eleverna.

Två svenska instruktörer blev de första att flyga in sig på 35OE, detta för att få erfarenhet bl a på ILS inflygning med Draken och för att fastställa vädergränserna under skillnadsomskolningen. Därefter skillnadsomskolades de tre österrikiska förarna och sist resterande svenska instruktörer. Hela skillnadsomskolningen genomfördes problemfritt. Vi genomförde fem flygpas/förare, där större delen av övningarna förlades på instrumentinflygning med hjälp av civila landningshjälpmedel.

Oron över att med bara två flygplan 35OE och ett "nytt" kompani kunna producera tillräckligt med flygtid vändes till optimism. Under den första månaden producerades 70 flygtimmar med två

Foto: Anders Nylén



flygplan. Bra gjort! Alla av oss som har flugit 35OE (inklusive de österrikiska förar-

Historik. – Det österrikiska flygvapnet är ett "ungt vapen". Det bildades efter det andra världskriget, den 9 december 1955. Vid denna tidpunkt var dess omfattning till innehållet ganska ringa. Flygplanparken bestod av en blandning av många olika typer. Under 1950-talet utnyttjades främst följande försvarsmässigt något uddlösa flygplantyper: YAK-11, YAK-18, North American LT-6G "Texan", Piaggio P-149D, Piper PA-18/95, SAAB B 17A (1 ex), Zlin 126, Fiat G-46, Cessna L-19A+E, Cessna 172, Cessna 182, Fouga "Magister" CM.170 och De Havilland DH.115 "Vampire".

Många av dessa flygplantyper användes även under 1960-talet och vissa av dem är fortfarande i aktiv tjänst (t ex Cessna L-19).

Hur har då relationerna mellan svensk flygindustri och svenska Flygvapnet visavi Österrike och dess flygvapen uppstått?

Svensk flygindustri (SAAB) har under många efterkrigsår fått chansen att leverera flygplan till

det österrikiska flygvapnet, nämligen följande:

- 30 SAAB J 29F (1961 & 1963)
- 24 SAAB 91D "Safir" (1964)
- 40 SAAB 105OE (1970)

Naturligtvis har detta tidigare goda samarbete mellan SAAB och österrikiska myndigheter bidragit till att den nu aktuella försäljningen av 24 J 35OE (=modifierade 35D) kunnat genomföras (leveransbörjan hösten 1987).

Relationerna mellan de svenska och österrikiska flygvapnen grundlades till stor del under tidiga 1960-talet, då österrikiska flygförare genomgick flygutbildning på J 29 Tunnan i Sverige. Svenska flygförare deltog senare även i introduktionen och införandet av J 29:an i Österrike och bidrog med "kloka råd".

● Hur började "Drakenaffären"?

– Under åren 1966-67 diskuterades och provades olika flygplanalternativ inför nyanskaffning till det österrikiska flygvapnet. De aktuella flygplantyperna var bl a: Northrop F-5A, Douglas A-4F

"Skyhawk", SAAB J 35D och Dassault Mirage 3E.

Under sommaren 1967 föreslog "Air Defence Commission" inköp av två J 35-divisioner. Men "National Defence Council" ansåg det vara bättre att följa den "svenska profilen" dvs köpa SAAB 105XT som skolflygplan och ersättare för Fouga "Magister" och Vampire. Därigenom skulle man få tid på sig för att bygga upp strukturen/systemet för att senare köpa 12-15 Drakenplan.

I juni 1968 beställde Österrike 20 SAAB 105OE. Under sommaren 1969 beställdes ytterligare 20 flygplan (totalt alltså 40). Denna politiskt styrda upphandling medförde att inköp av ett nytt jaktflygplan fick skjutas på framtiden ... av ekonomiska skäl.

Under åren 1975-80 fortsatte diskussionerna i Österrike om ett nytt jaktflygplan. De aktuella flygplantyper som då diskuterades/provades var: Mirage F-1, SAAB 37 Viggen (för dyr), IAI "KFIR", F-16A/B och F-16/79 samt Mirage 50.

Emellertid kunde inget politiskt beslut fattas. Under 1982 startade de första politiska diskussionerna – i avsikt att spara pengar – om att köpa ett "begagnat" flygplan för luftövervakning. Om det överhuvudtaget var möjligt att köpa en "interceptor", skulle det vara ett jaktflygplan av 2:a generationen. Dessa krav begränsade urvalet avsevärt. De fyra flygplantyperna som diskuterades var: Mirage 3, BAC Lightning, J 35 Draken och F-5E.

I oktober 1984 skickade så Österrike ut offert för inköp av 24 "Air surveillance aircraft". Offerten innehöll inte enbart de 24 flygplanen utan även ett utbildningspaket för flygförarna och den tekniska personalen. Valet kom åter att falla på svensk flygteknologi inklusive utbildning. Den 21 maj 1985 skrevs kontrakt med SAAB och FMV, vilket också inkluderade tjänster från FV. ■

Källförteckning, Historik:
"Die Fliegerkräfte Österreichs 1955 bis heute".
Wolfgang Hainzl
Erwin Hauke

SK 35C-skedet



och den har genomförts med hög flygsäkerhet. De österrikiska förarna har varit mycket intresserade och läroaktiga. Totalt hade varje förare flugit ca 200 timmar med Draken när de återvände till Österrike i februari.

● ● **Simulatorutbildning 35OE.** – Under flygutbildningen i Sverige på SK 35C och J 35F har naturligtvis F10/SeS två simulatorer använts flitigt på grundutbildningen. Sedan övergången till 35OE har vi dock inte haft tillgång till någon simulator. Österrikarna har köpt en J 35D-simulator som har modifierats till 35OE-standard. Simulatoren överlämnades under hösten 1987 och är i dag i drift i Zeltweg. Under våren genomförs en fem veckor lång simulatorinstruktörskurs med de tre färdigutbildade österrikiska förarna. Till F10/SeS hjälp har knutits ett "proffs" på 35-simulatorer, nämligen forskaren Stellan "Skräcken" Olsson, FOA 59. Tillsammans med F10/SeS simulatorofficer, kapten Jan Eriksson ansvarar de för att kursen blir genomförd (*Se separat ruta, sid 27.*)

FBS. – Under senare delen av kommande vår kommer en teoridel av en divisionschefskurs/TSO-kurs att genomföras vid FBS, F16/SeM. Praktiskskede har redan genomförts under hösten-våren vid fjärde divisionen F10/SeS. Deltagare vid denna kurs blir förutom de tre förarna, 2–3 österrikiska radarjaktledare. Målsättningen med utbildningen är dels att pe

na) tycker att det har varit en mycket positiv, ny bekantskap.

Främst märks skiljaktigheterna i kabinen, genom:

- Ny ljusare målning.
- Spaltfartmätare i knop/mach.
- Klockhöjdmätare i fot.
- ADF/VOR-DME/ILS.

Och naturligtvis är all text i kabinen på tyska.

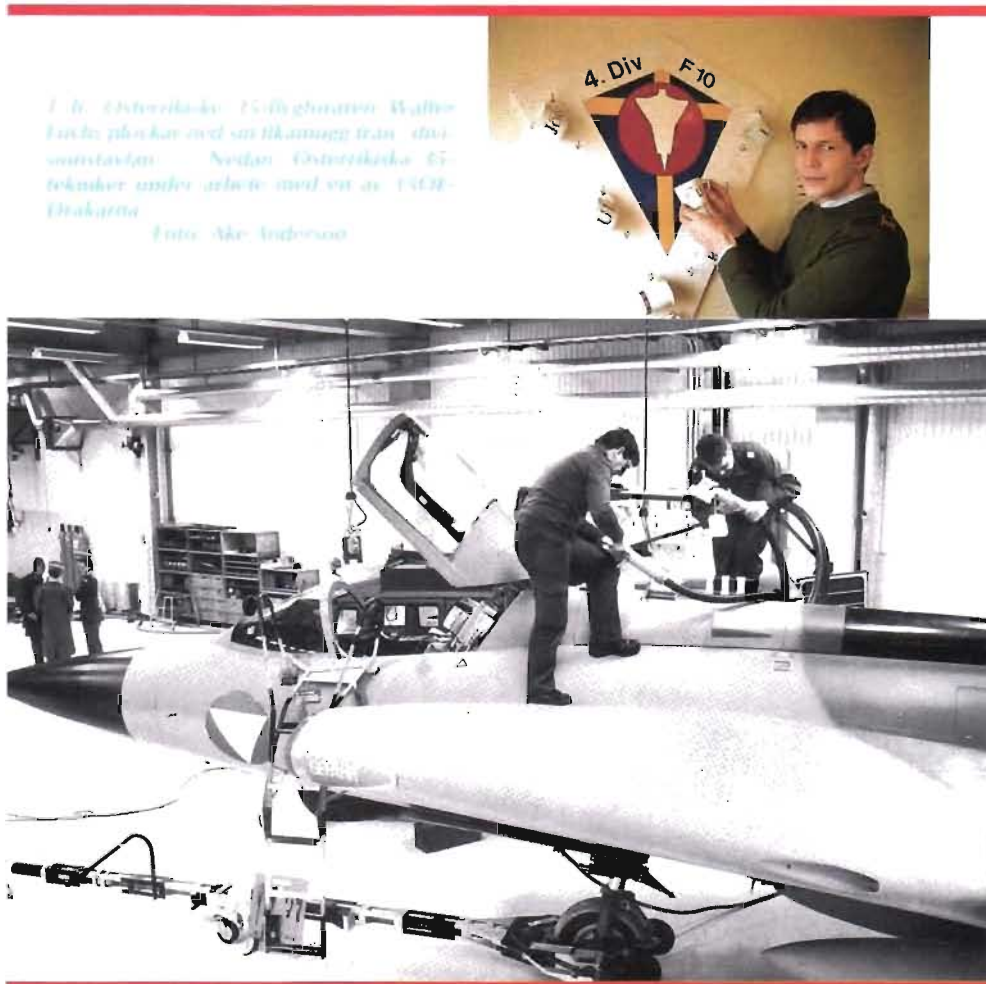
Sedan oktober 1987 har således den taktiska utbildningen (FFSU:Ö) genomförts med 35OE och i undantagsfall med svenska instruktörer i J 35F.

De österrikiska förarna har uttryckt sitt gillande över sitt nya flygplan. Strax före juluppehållet genomfördes också inflygning med fyra fälltankar, vilket planeras utnyttjas vid leveransen av OE-flygplanen till Österrike senare under 1988.

Erfarenheter & utbildningsresultat.

– All "kommunikation" under utbildningen har genomförts på engelska, även om österrikarna har blivit duktiga på det svenska språket. Många "bevingade ord" har fällts under t ex jaktstrid där svensk förare – österrikiskt förare – radarjaktledare försökt att i "stridens hetta" få fram "Bryt höger" m m.

Det totala utbildningsresultatet har blivit mycket bra. Skjutning mot vingmål genomfördes med bra träffresultat. Jaktstridsutbildningen har utvecklat de österrikiska förarna på ett mycket positivt sätt



netrera "ledning av flygtjänst", dels men främst att diskutera målsättningar, taktikutveckling (flyg-stril-bas) samt hur analysera en hotbild.

TIS-utbildning. – De två första utbildningsomgångarna av österrikare genomförde typinflygning, TIS:Å med SK 35C och J 35F. Total flygtid 30-35 tim/elev. Resterande TIS-utbildning genomförs med ca 37 tim i SK 35C och ca 20 tim i 35OE. För att klara av flygtidsbehovet med SK 35C för såväl österrikiska som svenska elever har första kompaniet blivit ett "TIS-komp". Detta innebär prioritet för SK 35C före produktion av flygtid med J 35F.

Den första TIS-omgången påbörjade sin utbildning vid F10/SeS den 16 novem-

ber 1987. Före övergången till 35OE kommer en koncentrerad simulatorperiod att genomföras i Zeltweg, Österrike. Därefter återkommer eleverna till F10/SeS för att genomföra resterande flygutbildning på 35OE. Den beräknas vara slutförd i juni 1988.

Totalt disponerar fjärde divisionen åtta 35OE för att kunna ge de sex eleverna sitt flygtidsuttag. Under 35OE-skedet genomförs också de svenska instruktörerna flygtjänst med de österrikiska Drakarna. Från början fanns tankar på att utbildningen kunde genomföras i "blandförband", dvs eleven flyger 35OE och instruktören flyger 35F. Utprovning visade emellertid att detta inte var någon bra lösning. Skiljaktigheterna främst vid instrument (in)flygning blev för stora. Instruktör-

erna fick svårigheter att övervaka/instruera eleverna vid t ex ILS/Barbro-inflygning, blandning av fot/meter och knop/km/h.

De resterande två TIS-omgångarna kommer att genomföra utbildningen under hösten -88 och våren -89. Till semesterperioden sommaren 1989 kommer F10/SeS att ha slutfört utbildningen av de österrikiska flygförarna.

Men fjärde divisionen F10/SeS kommer (förhoppningsvis) därmed inte att läggas ner. Snarare hoppas vi direkt kunna starta med planeringen för en ny division J 35J ... även om det innebär att vi får tillverka ett nytt divisionsemblem. Vi får väl bita ihop igen ...

● ● **Sammanfattning.** – När kontraktet mellan SAAB/FMV och BMLV (Bundesministerium für Landesverteidigung) undertecknades den 21 maj 1985, var det nog ingen av oss som riktigt insåg vidden och omfattningen av detta utbildningspaket. Men efter hand som tiden gick klarnade innehållet och handlingslinjerna. Utbildningen förlöpte på ett bra och positivt sätt. Och så här i "halvlek" har både det svenska och det österrikiska flygvapent all anledning till att vara nöjda och se framtiden an med tillförsikt avseende den resterande utbildningen.

Svensktillverkade flygplan i kombination med en "svensk profil" i flygutbildningen ger förutsättningar för ett gott luftförsvar. ■

Första 35OE-landningen av österrikisk förare.



Foto: Börje Korn

OE-Drakars första wienervals

På torsdagseftermiddagen den 28 januari landade till mångas förvåning de två första 35OE-Drakarna i Österrike. Planeringen och genomförandet hade skett med största sekretess. Avsikten med flygningen var att "överraska" massmedier m fl vid en presskonferens på den internationella flygplatsen Schwechat i Wien. Försvarsledningen ville vissa hemmaopinionen att 35OE-



systemet nu är i full drift och att det flygs av egna förare.

Flygförare under denna första tur till Österrike var kn Doro Kowatsch och It

Gerhard Ulver. De två flygplanen var utrustade med vardera fyra fälltankar, vilket gav möjlighet att genomföra flygningen non-stop Ängelholm-Wien. Rutten (ca 130 mil) gick via Danmark-Västtyskland-Österrike och tog 92 minuter. Själva nedflygningen var problemfri. Men då vädret i Wien var sämre än vad som förutspåts, fick förarna tillfälle att visa sin skicklighet vid ILS-inflygning och rotelandning.

Avsikten var att Ö-Drakarna skulle återvända till Sverige redan dagen därpå. Men då önskemålet var non-stop-flygning igen, fick man pga väderförhållandena dock skjuta upp återfärden till efter veckoslutet. Återflygningen genomfördes helt problemfritt. OE-utbildningen vid Barkåkra/Ängelholm fortsatte därefter enligt schemat. ■





Blandgrupp: "Filip & Östen"

Flygsimulator J 35D, som tidigare var i bruk på Frösön för träning av flygförare ur F4 och F21, har nu installerats i Zeltweg, Österrike. Flygsimulatorens ingår i den Drakenaffär SAAB-SCANIA genomförd med Österrike. Den skall användas för utbildning av Drakenförare ur Bundeshärens flygavdelningar vid Zeltweg och Graz.

OE-simulatorn på plats



"Projektledaren" m m, brigadchef Pernicke (BMLV) bekantar sig med "sui 35OE".

FFV-Aerotech har på uppdrag av SAAB-SCANIA utbildat simulatortekniker, modifierat simulatorens till den österrikiska versionen 35OE samt svarat för driftsättningen vid Fliegerhorst HINTERSTOISSER i Zeltweg, Österrikes motsvarighet till vårt Ljungbyhed.

Den största förändringen är den nya navigeringsdatorn som simulerar VOR, DME, ADF och ILS-fyrar liksom Markerfyrar på ett sätt som motsvarar instrumenteringen i SK 60. Kabinens tidigare gröna paneler är nume-

ra ljusgrå. Mycket snyggt! Och ändamålsenligt.

Fartmätare och höjdmätare har försetts med skalor för knop och fot. Kabinens strömställare har tysk text, medan instruktörsstationens kontroller och indikatorer är med engelsk text. Flera instrument (t ex G-mätare och varvtalsindikator) har bytts ut till bättre standard liksom i det riktiga flygplanet. Fyra fälltankar kan numera bäras.

● ● På flygbasen i Zeltweg har byggts ett av de mest ändamålsenliga hus som vi svenskar någonsin sett en flygsimulator placeras i.

Simulatorhallen är så stor att den i framtiden kan ta emot vilken simulator som helst. Utrymmen för flygförare är både väl tilltagna och ändamålsenliga. Fjärrstyrningen av markiser, persienner och ljus imponerar liksom utsikten över alperna i söder från teknikernas verkstad. Inte ens en verbal beskrivning av utsikten gjord av "ångradions" Bertil Perrolf skulle ge full rättvisa. Vyn måste ses!



Simulatorens, som är i mycket gott skick, överlämnades medio november 1987 till Bundeshären.

I februari 1988 startade en fem veckors Instruktörskurs under ledning av Drakenkändisen Stellan "Skräcken" Olsson och Jan Eriksson F10/SeS. Efter denna kurs skall de österrikiska förarna och teknikerna själva ta hand om all utbildning i simulatorens.

Österrike får genom köpet av J 35OE Draken ett bra tillskott till sitt luftförsvaret. I luften såväl som på marken. ■

Ingemar Nilsson

Förstår Du Dig på Din



KRIGSPLACERINGSORDER?

Har Du varit på posten och hämtat någon ny krigsplaceringsorder på sista tiden? Du kanske till och med varit där flera gånger på kort tid och hämtat, som du tycker själv, likadana order. Men är orderna verkligen exakt lika? Om Du tittar närmare efter, skall Du se att de sannolikt inte är det. ☆ ☆ Med denna artikel hoppas FlygvapenNytt kunna öka kunskapen om värnpliktsverkets krigsplaceringsystem och vilka indata som föranleder ny krigsplaceringsorder. Det är nämligen av stor betydelse att väl känna till dagens system – brister i det avseendet har kunnat noteras.

P-tabeller. – Ett krigsförbands organisation bestäms av försvarsgrenschefer. Han anger i ett tabellverk *Personaltabell behov* (P-tabell behov) hur ett typförband, t ex flygfältarbetskompani i detalj skall se ut. I denna P-tabell kan man utläsa hur många befattningar som skall finnas i förbandet, vilka befattningsnummer, vilken krigsbefattningskod och krigsbefattningsbenämning samt vilken personlig utrustning varje befattningshavare i förbandet skall ha. Dessutom framgår det vilken myndighet som har bemanningsansvar för krigsbefattningarna i förbandet.

För befattningar i nivå 7, 8 och 9 (tropschef, gruppchef och meniga) är det som regel Värnpliktsverket (VPV) som har krigsplaceringsansvaret. Befattningar i nivå 5 och 6 (kompanichef och ställföreträdare samt plutonchef) bemannas som regel av grundutbildningsmyndigheten. Nivå 4 och uppåt bemannas vanligtvis av CFV.

För specialistbefattningar, t ex kompanisjukskötare och förbandsläkare, har VPV:s medicinalpersonaldetalj bemanningsansvaret och för trafikledningspersonal är det Luftfartsverket (Lfv) som har detta ansvar.

Det totala antalet befattningar som en myndighet har bemanningsansvar för va-

rierar mellan något tiotal upp till flera tusen. Totalt finns det omkring 150 olika krigsplacerande myndigheter. Inom en basbataljon är det för närvarande omkring tio.

● ● Att vara bemanningsansvarig för en befattning innebär, att det är den bemanningsansvariga myndigheten som lämnar underlag till VPV om vem som skall vara krigsplacerad på befattningen ifråga.

I september-oktober varje år aviserar försvarsgrenschefer till VPV den krigsorganisation som de olika krigsförbanden skall ha fr o m 1 juli året därpå. Denna avisering består dels av befattningsrelaterade uppgifter, dels av förbandsrelaterade. Vid VPV:s huvudkontor i Karlstad görs sedan en jämförelse mellan den nya och den gamla organisationen. Avvikelserna utgör underlag till resp värnpliktskontor för det omorganisationsarbete som skall vara avslutat den 1 juli.

Antalet befattningar som är föremål för någon form av förändring varierar mellan olika försvarsgrenar från något tiotal tusen upp till över 100.000.

Förändringar i befattningsdata som föranleder ny krigsplaceringsorder framgår av *tabell 1*.

Förändringar som föranleder ny krigsplaceringsorder

	CFV	MB	MOBM	UTMY
Ny befattning	x			
Ändrat befattningsnr	x			x
Ny krigsbefattningskod	x			
Ny krigsbefattningsbenämning	x			
Ändrad krigsplacerande myndighet	x		x	x
Ändrad inställelseplats			x	
Ändrad mobfunktion	x		x	
Ändrat beredskapsalt.		x		
Ändrat täcknamn		x		
Utbildning/omskolning (ny uttagning)				x

Militärbefälhavaren (MB) lämnar underlag. – MB lämnar värnpliktskontoren underlag om rekryteringsområde för resp förband. Han anger dessutom vilka krav han ställer på förbanden beträffande rätt utbildning och grad av uppfyllnad. Vidare lämnar han underlag till värnpliktskontoren om vilket täcknamn som gäller för olika beredskapsalternativ, t ex STURE. MB prioriterar dessutom vilka förband som skall fyllas upp i förtur.

Mobiliseringsmyndighet ger VPV underlag för registrering av inställelseplatstexter. Dessutom skall mobiliseringsmyndigheten lämna underlag på vilken personal i förbandet som skall ha mobuppgift (mobförberedare). Ytterligare underlag som lämnas av mobiliseringsmyndighet är vilka befattningar i förbandet som skall ingå i beredskapsalternativ, dvs har färgbeteckning RÖD (alternativ större), GUL (alternativ mindre) eller ingen färgbeteckning alls, VIT.

Utbildningsmyndighet. – Efter avslutad grundutbildning eller repetitionsutbildning skall utbildningsmyndigheten sända in förslag till krigsplacering. Detta görs på *Personaltabell uttryckning* (P-tabell utry).

AV KARL-ERIK PERSSON

Förutom förslag till krigsplacering skall tabellen innehålla förändring av utbildning samt vara underlag för uppdatering av färdigheter, t ex förarbevis eller specialistutbildning av olika slag.

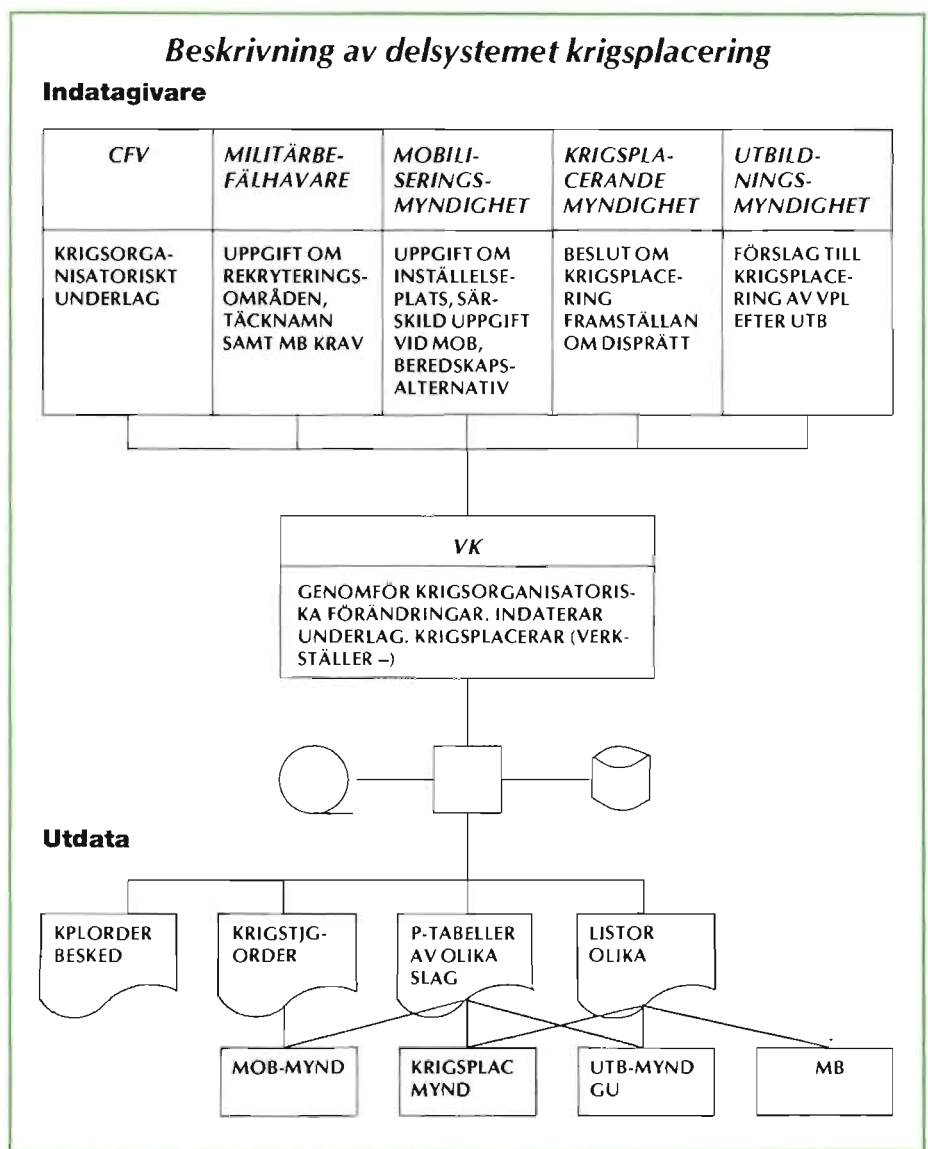
P-tabell utry är det betydelsefullaste underlaget för all krigsplacering. Om en person i samband med en krigsförbandsövning (KFÖ) omskolas från flygfältsgruppchef till intendenturgruppchef och detta inte registreras via *P-tabellen*, kommer det att vara väldigt svårt att få tag i intendenturgruppchefen om förbandet av någon anledning skall göras om och personalen krigsplaceras i nytt förband. Den som lämnar detta underlag på *P-tabell utry* är kompanichefen på det förband där den värnpliktige varit tjänstgöringsplacerad.

● ● I samband med att omorganisationsarbeten genomförts vid värnpliktskontoren, strävar man efter att få in underlag från MB, mobiliseringsmyndighet och utbildningsmyndigheter, så att alla förändringar i ett förband genomförs vid ett tillfälle. Detta för att minimera antalet krigsplaceringsorder som sänds ut.

För att minska rörligheten i krigsplaceringen vid myndigheter med stort krigsplaceringsansvar (t ex alla utbildningsmyndigheter) har man där avdelat en krigsplaceringsansvarig, som alla förslag till förändringar av placeringen för myndighetens personal skall passera genom.

Under tiden som ett förband omorganiserar vid värnpliktskontoret, är det gamla förbandet spärrat för bl a orderutskrift. Detta för att all ny data på förbandet skall kunna kontrolleras innan order skrivs ut och innan nya organisationstabeller eller nya krigstjänstgöringsorder m m sänds till mobiliseringsmyndigheten.

● ● **Du** som är kompanichef eller högre chef kan via Din värnpliktsdetalj beställa nya tabeller för Ditt förband. Inför en KFÖ är Du välkommen till Ditt värnpliktskon-



tor för att titta på Ditt förband. Med datorns hjälp kan Du leta rätt på "gamla killar" som försvunnit från Ditt förband. Ring eller skriv till värnpliktskontoret för att komma överens om en lämplig tid.

Vi som arbetar med krigsplacering inom VPV vill att Du som är förbandschef

skall vara nöjd med den personal Du har på Ditt förband. Kan vi hjälpa Dig, skall vi naturligtvis göra det. Har Du vakanser i Ditt förband och motsvarande personal finns i personalersättningsreserven, skall vi leta rätt på den och placera den i Ditt kompani. ■

Bråvalla-flottiljens lokalmaritima läge – mellan den 79 km² stora Glan och den ännu större Bråviken – har medfört att en snabbgående räddningsbåt i lättmetall måst anskaffats. Avsikten är att man vid nödsituationer (F13 är i avsaknad av helikopter) snabbt skall vägtransportera båten till för tillfället lämplig sjösättningsplats.

För att öva under för båtar relativt svåra förhållanden genomfördes under årets första månad en räddningsövning. Glan var då till ca 90 proc isfri, med is endast vid stränderna samt inom ett ca 2 km² stort drivisbälte strax innan sjön bildar sitt utflöde. Tvärs isbältet fanns en uppbruten ränna bestående av relativt tätt liggande isflak. Eftersom man från luften bedömt att genomfart i rännan skulle kunna vara möjlig, sjösattes båten i den isfria Motala ström. Övningen övervakades från luften av en SK 50 försedd med basradio.

Sedan båten med två mans besättning kommit i vattnet, drog den med imponerande fart ut mot "Glanhavet". Framkommen till isbältet visade sig dock båtens isbrytande egenskaper synnerligen begränsade. Man förmådde en-

dast avancera en obetydlig sträcka in i den 2-5 cm tjocka, av flak bestående isen.

Erfarenheterna är:

► att en lättmetallbåt av detta slag inte har någon nämnvärd framkomlighet i is.

► att det, utan ledning från luften, är nästan omöjligt att finna bästa väg genom isfria stråk.

► att isläget ständigt måste vara kartlagt.

► att utan headset för basradio är hörbarheten inte godtagbar.

► att man vid hög fart i nästan isfria vatten måste vara observant på enstaka större isflak.

Utöver ovanstående bör påpekas att man bör samarbeta med lokal yrkesfiskare och att man inte bör köra snöskoter på is utan mycket god iskänedom. ■

Åke Jönsson

Foto: Rune Bydth



FV-hjälp till sjöss

Rubrikfrågan ställs från "attackens Mecka" – dvs F7, den natursköna flottiljen vid Vänerens strand – av fem unga GFSU-elever. De kom till F7 i augusti 1987 efter att ha inlett sin FV-bana vid F5 i början av 1985. Nu har de läst FV-Nytt 6/87 och känner sig manade att ta upp utmaningshandsken från F6. Här de unga, frejdigas egna ord.

Vid mitten av 80-talet pratades det mycket om nedskärningar, nedläggningar, brutna löften och avgångar till civila bolag. Denna negativa atmosfär genomsyrrade vår utbildning ända fram till våren -87, då man stegvis skönjade en viss ändring i attityd. Efter kort tid började man på F7 undra varför vi inte mött denna positiva anda förut.

Kontakten hemmadivision – utbildningsdivision. – Vid vår examen vid F5 var C F7, flygchefen och blivande GFSU-instruktören närvarande för att ge en första presentation. (F7 var det enda förband som var representerat vid avslutningen.) Detta var en kontakt som kvarstod under hela resterande utbildningstiden (ca 1 1/2 år) med olika besök från båda håll samt inbjudningar till divisionsfester osv. På detta sätt kom vi ganska snart att känna samhörighet med F7 som moderflottilj.

Tryggheten. – Vid ett av våra besök utlovades från divisionsledningen att vi skulle komma att få en "trygg" GFSU. Och man har med den äran lyckats infria

detta löfte. Vi känner oss trygga och säkra genom den respekt för arbetet och flygningen som flottiljens flygsäkerhetsarbete ger.

Yrkesstolthet. – Under ett antal år i slutet av 60-talet och början av 70-talet vågade militärer knappt erkänna att de arbetade inom försvaret. Annat är det här på F7. En klar majoritet känner numer yrkesstolthet, ödmjukhet och samhörighet, känslor man absolut inte ska förneka eller ringakta.

Samhörigheten division/kompani. – Vid vår attackdivision finns såväl unga och "hungriga" flygförare som äldre och rutinerade, vilka har ett kunskaps- och erfarenhetshav att ösa ur.

Vid vårt kompani finns unga, ambitiösa tekniker kombinerat med äldre, kunniga som – liksom flygförarna – varit med sedan Viggens-epokens början.

Resultatet av detta blir en samhörighet över och mellan yrkesgrupper som mynnar ut i ett mycket gott samarbete. Bl a utövas idrott gemensamt. Det bör nämnas

F7 frågar:

PROFIL 90 – är det något nytt?

att divisionen och kompaniet tog flottilmästerskap i de flesta idrottsgrenar under 1987.

Professionalism. – Vi själva kallar det "A"- och "B"-tid. "A"-tiden betecknas som 110-proc ambition och "jävlar anamma" i arbetet. "B"-tiden innefattar en mycket rå men hjärtlig, ärlig och uppsluppen stämning.

Vad händer i framtiden? – Vi är den första GFSU-kull där alla tecknat kontrakt ("överenskommelse") med Flygvapnet. Vår flottilj och flygledning har fått något att bygga framtiden på. Och vi är beredda att utgöra grund för denna nya epok. Vi kommer att stå väl rustade för framtida utmaningar, var så säkra! **Profil 90-andan** finns på F7. Där har den funnits länge! ■

GFSU/Gustav Blå

En dag i januari då Kung Bore (alltså 1987!) höll Karlsborg i ett stramt grepp var det dags. Dags att påbörja GFSU-utbildningen på AJ 37 för omgång 842. De fyras gäng installerades ståndsmässigt i före detta chefsvillan på Viggenvägen 1. (Den står fortfarande kvar ...) – Kunde vi ha fått en bättre början?

F6 slår fast:

GFSU görs bäst i Karlsborg

Första flygpasset fick vi redan andra dagen. Därefter gick det av bara farten med 3–4 pass per dag. Från slutet av januari till sista oktober, då GFSU var slut och vi upptogs i det ärofulla FFSU-gänget, hade vi cirka 150 timmar. Detta tack vare suveräna kompanier som hela tiden såg till att 4+2 kärror stod på linjen dag som natt. Ett "visst" tack får väl även riktas till divisionsledning och kurschef. Dessa har, tro det eller ej, någon enstaka gång ställt sig själva på backen till förmån för sina GFSU-elever.

Flygutbildningen har bedrivits med den inriktningen att GFSU själva har fått ta stort ansvar i planering och genomförande av sina flygpasset. Teoriunderlag, ramar och order för verksamheten har kurschefen stått för, men ändå har han lämnat mycket åt våra egna "goda omdömen" vid genomförandet av passen. Så här i efterhand kan man mycket väl säga: SUPERBRA!

Marklektionerna hade under denna tid vänts in i den övriga ut-

bildningen i ett jämt tempo. Till stor del har dessa lektioner varit erleddade med personal från 1. och 2. attackflygdivisionerna.

● ● Vi, och säkert många tidigare, kom till Karlsborg med blandade känslor ... efter att ha hört ett och annat om "ökenfortet" etc.

Läsare, var beredd! Här kommer sanningen om Karlsborg!

Detta är en toppenflottilj med bra stämning, trevlig personal, trevligt samhälle med många möjligheter till fritidsaktiviteter – t ex Molidens sporthall, slalombackar, skidspår, vattensidor, segling och mycket mer.

På kvällarna finns självklart möjlighet att frekventera bio, konditori, pub och restaurang. – Affärslivet i Karlsborg är bra. Det finns visst post, banker, systembolag samt affärer av alla de slag.

Det är dags att ändra på Karlsborgs dåliga rykte. Här finns alla förutsättningar för att man skall trivas både på jobbet och fritiden. Ett bevis på detta är att vi fyra nu är krigsplacerade på våra attackdivisioner efter endast nio månaders GFSU.

Vi är helnöjda med vår utbildning och hälsar nästa GFSU-omgång hjärtligt välkommen till en "höjdarflottilj".

Filip Blå (även Röd) kan ingen slå. ■

FFSU 842

25.000 rikare:

Vpl belönas

I mars 1986 lämnade två värnpliktiga vid F13 Magnus Svensson och Mikael Johansson, ett förslag om vissa ändringar på en filmkassett som tillhör ett av kamerasystemen i spaningsflygplan S 37 Viggens. Förslaget syftade till att underlätta klargöring och att spara film. Det provades vid F13 och befanns vara så bra, att det av F13:s förslagskommitté vidarebefordrades till Försvarets Materielverk (FMV) för vidare handläggning och beslut om eventuellt införande.

FMV förslagsdelegation beslutade i juni 1987 att förslaget skulle utnyttjas. Man bedömde att införande på all aktuell materiel i FV skulle kosta 80 000:–, men att den årliga besparingen skulle bli minst 76 000:–. Med anledning härav beslutades vidare att ärendet skulle överlämnas till Centrala bedömningsnämnden för värnpliktigas förslagsverksamhet

Kapten KURT GUSTAVSSON alias 'Gus' gjorde i samband med TFHS avslutning för omg 862 i fjolhöstas sin sista officiella flyguppvisning. Därmed avslutades en 27-årig (!) karriär i militär flyguppvisning. En helt otrolig prestation i sitt slag. **Världsrekord?!**

TACK Gus!



Foto: Karl Israelsson-Saadio

Lufthavets lyriker nr 1



Kurt Gustavsson – en världsrekordhållare?!

Lägg därtill att Gus på ett oöverträffbart sätt utvecklats och populariserat flyguppvisningskonsten. Att vara sin egen speaker har av

'Gus' utvecklats till en skön konst. Hans målande beskrivningar av flygandets fröjder – uppblandat med hyllningar till livet och naturens under – lämnar ingen opåverkad. Den entusiasm och livsgladje som härmed spridits till otaliga människor, inte minst ungdomar, har givit Flygvapnet en ovärderlig goodwill. Att rekryteringen till Flygvapnets elva olika yrken är god måste säkerligen till viss del tillskrivas 'Gus' eminenta förmåga att popularisera och mänskliggöra FV:s verksamhet.

Allt uppvisningsflygning är krävande både fysiskt och psykiskt förstår nog alla och en var. Härtill kommer det "sociala offret" – dvs att under uppvisningssäsongen vara engagerad och borta från familjen mer eller mindre varje helg. Till del får uppvisningsförelaren

personlig lön för mödan genom den uppmärksamhet och berömmelse som ges honom. Lika mycket lön för mödan kan väl inte sägas att männen på marken (som ser till att flygplanet kommer i luften) erhåller. Deras insatser är emellertid inte mindre för det.

Det senaste åren har det varit löjtnant **Alf Johansson** som backat upp 'Gus' i vätt och torr. Det är Affe som servat Kurts SK 61 Bulldog. **Bra Gjort!**

Alla vi inom och utom FV som haft nöjet att få njuta av "team Gus" bugar och tackar för alla de oförglömliga högtidsstunder som i och med uppvisningen den 5 november nu äro minnen blott.

● **Allmänna data om Kurt Gustavsson:** – 'Gus' började sin flygkarriär vid Ljungbyhed 1956, omgång Er 56. GFU-examinerades 1957. Tillhörde första kullen som gick direkt från SK 28 Vampire till A 32 Lansan. (Normalt gick man via J 29 Tunnan.) Flög A 32 vid F17 åren 1957–62. Påbörjade sin uppvisningskarriär då. 1960–61 ingick 'Gus' i en 4-grupp A 32, som leddes av Bert Stenfeldt (FV-Nyttis nuvarande chefred, minnans).

1962 kom 'Gus' åter till Ljungbyhed. Genomgick FIK. Framtill

1966 tränade han en del på SK 50 utan att egentligen uppvisningsflyga. 1966 började han flyga SK 60. Han ingick i "Paris-gruppen" 1966–68. (Embryot till dagens "Team 60".) Gruppen genomförde bl a uppvisningar i Paris och Österrike.

1971 var 'Gus' med i den första flygläromgången som åkte till Skottland för att flyga in sig på F5:s nya skolflygplan SK 61 Bulldog. Han började direkt uppvisningsutbildning på SK 61 och från 1971–87 har han genomfört flyguppvisningar under framförallt sommar-månaderna. Under åren 1986–87 ingick han även i "Team 61" tillsammans med Staffan Hjelm. 'Gus' har i snitt genomfört 25–30 uppvisningar varje säsong sedan 1971. Under hela tiden har han naturligtvis även varit aktiv flygläroare. Under de senaste åren har 'Gus' tom även tjänstgjort som idrottslärare. Tala om spännvidd.

Totalt har Kurt fått ihop ca 8 000 tim i luften. Trots att han nu slutat som aktiv uppvisningsförelare kommer han aktivt ta del i flygläroartjänsten samt vara en levande uppslagsbok för framtida uppvisningsförelare.

I julis fyllde 'Gus' 50 år. Grattis ol' pal! Detta är FV-Nyttis försenade blomsterhyllning. ■

(CBN), vilken föreslogs att ersättning med 12 500:– till vardera förslagsställaren skulle utgå.

I september 1987 beslutade CBN i enlighet med FMV:s förslag. Ersättningen (25 000:–) är den största som hittills utgått för förslag från värnpliktiga.

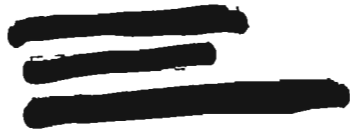
Ersättningen utdelades till förslagsställarna vid en ceremoni på Bråvallamässen, F13 1987-11-27. Utdelare var chefen för flygstaben, generalmajor Bert Stenfeldt. Utdelningen genomförs i närvaro av bl a representanter för CBN, F13:s förslagskommitté och den organisationsenhet vid F13 där förslagsställarna var placerade under sin grundutbildning. ■

Max-Ove Karlberg

Foto: Rune Rydh



Tjänste
Taxe percue
Sverige



FÖRSVARSMAKTEN
Flygstaben
104 50 Stockholm

SW•ISSN 0015-4792

*'Johan' & 'Östen'
– alerta
Drakar
över Sydsverige*



350E-foto: Åke Andersson



35J-foto: Urban Mören