

FLYGVAPEN

Nordens största flygtidskrift

nytt

1/92

**Sid 3:
Den viktiga
incidentberedskapen**



Foto: J. Lindahl

**Sid 4:
Flygvapnet
i försvarspropositionen**

Foto: Flygvapnet

Aktuell i vårt närområde: Su-24 FENCER D



Sid 18: Vapenmarknadens Mekka

Finland utvärderar Gripen



Gripenen utvärderas av finska försvarspolitiker vid Pettersborg. Flygvetenskapligt avdelningschefen i finska försvarsmaktens Forsknings- och utvecklingscentralen i Finland (S. Laitinen) och Nord-Svenska Flygförbundet (B. Öst) ser på modellen (Mikael Blomkvist).

FlygvapenNytt 53 år

Nordens största flygtidskrift: 34. 500 ex.

Trycks på miljövänligt papper.

INNEHÅLL

Sid 4: FV i "försvarsproppen"
8: Budgetåret 90/91
12: Svenskarna om FV
14: Utbildning vid FFL
18: Nya attackvapen
22: Att flyga MiG-15
26: FV:s alkoholpolicy
28: Debattforum
32: FVRF-nytt
34: Open Skies, m m

Nr 2/92 utges i juni

Manusstopp för nr 3 = 25maj.

"Verba volant,
littera
scripta manet"

=

"Orden förflyga,
det skrivna
består"

Chefredaktör &
ansvarig utgivare: **BERNT ÖSTH**
Redaktionschef: **HANS HAGBERG**
Redaktör: **JAHN CHARLEVILLE**
Prenumeration: **GUNNEL WIRÉNIUS**

Ljungbergs Tryckeri AB, Klippan 1992-03-13/92-2

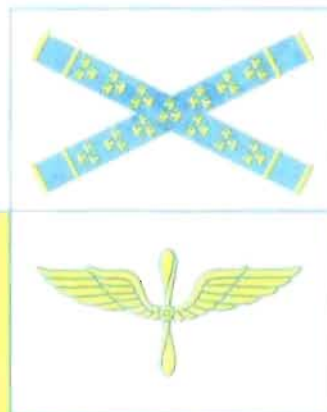
BIDRAG från läsekretsen välkomnas. Redaktionen förbehåller sig rätten att redigera allt material. - Endast "Ledaren" ger uttryck för CFV åsikter. För signerade artiklar svarar resp författare, för redigering och layout redaktören.

ÅTERGIVANDE av textinnehållet medges.
Källan önskas tydligt angiven.

ADRESS: FlygvapenNytt 08-788 75 69
Flygstaben/Info (pren) 788 75 67
107 84 Stockholm vx: 788 75 00

Prenumerationspris 50 kr 1992
Postgironummer 31 69 97-6
Kassa 103:6 Flygstaben

Fax-nr: 08-664 77 39



Den viktiga incidentberedskapen

Trots ingångna avtal om vissa rustningsbegränsningar och tillbakadragningar finns huvuddelen av de mest offensiva flygförbanden i de fyra sovjetiska flygstridskrafterna fortfarande kvar i de västra militärområdena. Det gäller tungt attackflyg, Su-24 (FENCER), och medeltungt bombflyg, Tu-22 (BLINDER) respektive Tu-22M (BACK-FIRE). Dessa flygförband kan från sina fredsbaser nå mål i hela Skandinavien. Genom lufttankning förbättras aktionsradierna ytterligare.

Den totala flygövningsaktiviteten från före detta sovjetiska flygförband i östersjöområdet har emellertid avtagit. De uppträder till exempel numera inte längre väster om Bornholm.

Tre regementen (totalt ca 90 flygplan) med tunga attackflygplan av typ Su-24 har tillförts Östersjömarinens flyg med basering i Baltikum. De uppträder rutinmässigt över Östersjön. Det Su-24-flygplan som störtade i Östersjön i januari 1991, då förarna räddades av svensk räddningshelikopter, tillhörde Östersjömarinens flyg.

Spaningsflygningar i närheten av svenskt sjöterritorium är fortfarande vanliga med bland annat en spaningsversion av Su-24.

● ● För Ryssland kommer djupet i luftförsvaret att minska genom tillbakadragningarna från östra Tyskland och Polen. Genom fortsatt basering i Baltikum är, åtminstone tills vidare, detta område ryssarnas västligaste utpost för basering av flygstridskrafter. Alla slag av flygstridskrafter såsom attack- och bombflyg samt marinflyg och luftförsvarsjakt är fortfarande representerade i de tre baltiska staterna med cirka 500 flygplan, även om diskussioner om tillbakadragningar pågår. Till detta kommer cirka 150 flygplan baserade i ryska Kaliningrad-området.

Hur de före detta sovjetiska flygförbandens insatsberedskap upprätthålls i dag är inte känt i detalj. Antalet tunga och medeltunga attackflygplan med hög teknisk kvalitet har ökat något i vårt östra närområde under de senaste åren genom ombaseringar från Centraleuropa. Antalet jaktflygplan nära östersjöområdet syns oförändrat stort. Vad vi nu kan iakttä är en bibehållen insatsberedskap för att möta kränkningar samt för identifiering av pågående flygverksamhet över Östersjön.

Från Västs sida uppträder mer eller mindre regelbundet över Östersjön såväl NATO-flygplan som franska flygplan.

Även NATO har minskat sitt uppträdande över Öster-

sjön. Tyska och danska flygstridskrafter har under många år bedrivit rutinmässig övningsverksamhet över Östersjön. De uppvisar emellertid numera en återhållsamhet, som kan antas vara en följd av de ingångna avtalen.

● ● Ett belysande exempel på östersjöområdets betydelse var i samband med statskuppen i augusti 1991. Dagen efter inledningsskedet uppträdde inom loppet av två timmar flygplan från USA, Storbritannien, Tyskland och Frankrike samt sovjetisk och svensk beredskapsjakt. Flygplan från sex nationer möttes utanför Gotland.

Det är således till östersjöområdet som västsidans spaningsflygplan beordras när det gäller den underrättelseinhämtning som i stormaktsspelet riktas mot centrala Ryssland.

Fortfarande bedrivs en så omfattande övningsverksamhet över Östersjön av såväl väst- som östflyg att det krävs stor uppmärksamhet från vår sida.

Utvecklingen i vårt närområde karaktäriseras således av en fortsatt basering av flygstridskrafter och därmed naturligen också en icke obetydlig övningsverksamhet.

Genom att flera aktörer kommer att disponera egna flygstridskrafter runt eller nära Östersjön kan nya incidenter uppstå.

Intresset från olika stater att från internationellt lufttrum söka få insyn i flera stater kan leda till ökat antal flygningar i detta område.

● ● Trots totalt sett (samtliga flygstridskrafter, öst och väst) minskade flygstridskrafter i vårt närområde, förändrade övningsmönster och nya baseringsområden kvarstår behovet av att vi i Sverige dels kan följa upp all den flygverksamhet som pågår runt våra gränser, dels kan vidta åtgärder om risk för kränkning föreligger.

Vi måste därför bibehålla en effektiv incidentberedskap.

All personal måste vidmakthålla god kunskap om disponibla resurser i omgivande länder. Förvarningssignaler måste uppmärksammas.

Luftbevakning dygnet runt med erforderlig analys av förändringar samt larmsignaler till insatsbeslutande måste bibehållas. Jaktberedskap genom såväl övande som i beredskap uppställda flygplan krävs i olika delar av landet.

Vi skall bibehålla förtroende för vår förmåga att möta överraskningar och att freda vårt lufttrum. ■

Flygvapnet i regeringens försvarsproposition

Regeringen överlämnade den 25 februari till riksdagen proposition om totalförsvarets utveckling för den kommande försvarsbeslutsperioden, 1992-97.

Försvaret är i akut behov av ett nytt försvarsbeslut. Utvecklingen efter försvarsbeslutet 1987 har lett till osäkerhet om vilka uppgifter och mål som försvarsmakten skall inriktas mot. Därmed har stora resurser behövt avdelas för att upprätthålla en organisatorisk handlingsfrihet.

De säkerhetspolitiska utgångspunkterna för det förestående försvarsbeslutet är av en helt annan art än de som gällt tidigare. Den stabilitet som tidigare rått i form av en militär maktbalans mellan NATO och WP har på kort tid avvecklats. Överväganden om de långsiktiga militärstrategiska konsekvenserna av denna förändring innehåller ett stort mått av osäkerhet. Utvecklingen framöver är därför oviss. För den svenska säkerhetspolitiken är det dock nödvändigt, att en långsiktig bedömning inkluderar ett scenario där Ryssland bevarar starka säkerhetsintressen i vårt närområde.

● ● Chefen för Flygvapnet (CFV) och Överbefälhavaren (ÖB) har tidigare framhållit, att styrkan i krigsorganisationen bör upprätthållas intill dess att en långsiktig och stabil utveckling i omvärlden är ett faktum. Den i propositionen föreslagna inriktningen av försvarsmakten innebär emellertid, trots ramhöjningarna, en **fortsatt reduktion av krigsorganisationens storlek** och i vissa avseenden också av dess kvalitet. *Försvarsmaktens samlade förmåga att möta väpnade angrepp minskar därför ytterligare.*

Detta skall ses i ljuset av de reduktioner som vi i stort sett ensidigt genomfört sedan 1960-talet samtidigt som omvärlden, framförallt under 1980-talet, upprustat sina stridskrafter mycket kraftigt. Omfattningen av de stridskrafter som i dag finns i vårt närområde är därför ännu betydande. I flera europeiska länder ligger försvarsutgifterna alltså på en högre nivå än som var fallet i början av 1980-talet.

Propositionen ger **inte fasta ramar** för verksamheten såsom tidigare, utan försvarsmakten måste vara beredd på att planeringen under löpande försvarsbeslutsperiod kan komma att förändras. CFV anser dock, att den **operativa inriktningen** av försvarsmakten i den föreliggande propositionen **är i rimlig balans** med den föreslagna krigsorganisationen. Det kommer dock att ta tid innan försvaret har anpassats till de nya förutsättningarna.

● ● Den hårda kärnan i vår säkerhetspolitik är den militära alliansfriheten. Med detta följer en skyldighet att upprätthålla en betryggande försvarsförmåga för att vi skall kunna vara neutrala i händelse av ett krig i vårt närområde. Totalförsvaret skall i första hand vara fredsbevarande genom att ha sådan styrka, sammansättning och ledning, beredskap och uthållighet att en eventuell angripares förluster och uppoffringar inte ter sig rimliga i förhållande till vinsterna med ett angrepp. Detta är en förutsättning för att en svensk neutralitet skall bli respekterad vid ett krig i vårt närområde.

Försvarsmaktens förmåga att motstå ett väpnat angrepp är således av fundamental betydelse för vår säkerhetspolitik. Stridskrafter utformade för denna uppgift måste kunna hävda vår territoriella integritet under fred och i händelse av en neutralitetssituation. *Särskild uppmärksamhet skall ägnas den typ av angrepp som kan bli aktuell efter en mycket snabb förändring av den säkerhetspolitiska miljön och som insätts med relativt sett begränsade resurser och med syftet att snabbt omintetgöra våra möjligheter till ett effektivt motstånd.* Därutöver inriktas planeringen mot att förmågan att möta ett väpnat angrepp kan reduceras vad avser uthålligheten och vad avser möjligheten att samtidigt möta angrepp i mer än en riktning.

I vissa fall ger propositionen uttryck för andra ambitioner än vad som följer av ÖB:s rent operativa prioriteringar. Regeringen har att ta ställning till andra och vidare hänsyn än de rent operativa.

Propositionen ger sålunda uttryck för högre ambitionsnivåer främst vad avser vissa angelägna försvarsindustriella satsningar trots att den ekonomiska utgångspunkten för ÖB:s förslag har reducerats med ca 100 miljoner per år och att likviditetsproblemen innevarande år även får långsiktiga konsekvenser. CFV delar dock regeringens uppfattning att det ännu är för tidigt att ta beslut som kan medföra irreparabla konsekvenser för vårt relativa oberoende i försvarsindustriellt avseende.

ÖB har som en viktig förutsättning i sitt underlag till regeringen, ÖB 92 komplettering, betonat vikten av att försvarsmakten tidigt och *snabbt* får genomföra de föreslagna förändringarna i grundorganisationen. Dessa innebär att utbildningsorganisationen snabbt skall anpassas till den minskade krigsorganisationen. För detta ändamål är det nödvändigt att försvarsmakten snarast får de instrument som möjliggör en sådan förändring.

CFV kan konstatera, att regeringen i propositionen delar denna uppfattning. Flera av de instrument som är av betydelse för ett snabbt förändringsarbete måste emellertid utarbetas i samförstånd mellan de anställda och myndigheterna, i detta fall företrädda av Statens avtalsverk (SAV). CFV förutsätter att detta arbete påskyndas av alla parter.

Konsekvenser för PERSONALEN

Grundorganisationsförändringarna ger omfattande konsekvenser för försvarets personal. Sammantaget får cirka 1 500 yrkesofficerare, 1 200 reservofficerare och 4 500 civilanställda lämna sina anställningar.

Och vad angår FV

Antalet yrkesofficerare för Flygvapnets framtida krigsorganisationens behov motsvarar i stort dagens tillgång. En anpassning kan ske genom att styra nyrekryteringen. Organisationsförändringarna innebär dock att ett antal yrkesofficerare måste byta tjänstgöringsplats.

Antalet reservofficerare behöver minskas med cirka 150 fram till 1997. Anledningen är reduktionen av antalet basbataljoner (från 30 till 24) samt främst avvecklingen av den optiska luftbevakningen i dess nuvarande form.

Antalet civilanställda behöver minskas med cirka 450 fram till 1997. Detta bedöms i huvudsak kunna ske genom naturlig avgång, mycket återhållsam nyanställning och omfördelning mellan förbanden.

Det är CFV inriktning, att alla anställda så långt möjligt skall ges erforderlig hjälp vare sig det rör sig om flyttning till annat förband eller andra lösningar.

Huvudinriktningen i propositionen är dock klar. Tonvikten läggs vid att säkerställa den kvalitativa utvecklingen både materiellt och personellt framför att behålla en större numerär.

● ● Den utveckling för försvarsmakten som föreslås i propositionen innebär i stort att **Armén** långsiktigt utvecklas mot att återställa den personella och materiella kvaliteten till en godtagbar nivå jämfört med omvärlden. Detta uppnås genom att arméstridskrafterna inriktas mot *16 brigader* med en kvalitativ utveckling mot ökad eldkraft, rörlighet och allsidig förmåga.

Inom **Marinen** anskaffas nya fartyg och utbåtar så att *tre ystridsflottiljer* och *tolv ubåtar* upprätthålls på sikt. Som en följd av tidigare beslut förbättras utbåtsskyddsförmågan. Inom kustartilleriet prioriteras de rörliga förbanden.

Flygvapnet

Beträffande Flygvapnet anser regeringen att flygdivisionerna i fred bör kunna koncentreras till *något färre* men *större flottiljer*. Regeringen framhåller vikten av att en sådan omstrukturering av Flygvapnet genomförs i ett samlat sammanhang, där operativa och andra konsekvenser vägs in avseende såväl fredsverksamheten som verksamheten under kriser och krig.

Regeringen föreslår en minskning av antalet flygdivisioner AJ 37 Viggen. Denna minskning gör det möjligt att åstadkomma besparingar redan i det korta perspektivet genom att minska Flygvapnets grundorganisation. Regeringen föreslår mot denna bakgrund av Västgöta flygflottilj/F 6 i Karlsborg avvecklas med början den **1 juli 1992**. De två AJ 37-divisionerna bör avvecklas. Vid Hälsinge flygflottilj/F 15 i Söderhamn bör från den 1 juli 1993 organiseras två AJ 37-divisioner i stället för som nu en division och en attackflyggrupp AJ 37. Flygverksamheten vid F 6 bör successivt minska och upphöra senast den 30 juni 1993. Avvecklingen av F 6 bör sedan vara genomförd senast den 1 januari 1994. Det kommer an på myndigheterna att överväga behovet av att utnyttja banssystemet m m vid Karlsborg som krigsbas.

● ● Beträffande J 35-systemet bedömer regeringen att detta, med dess allsidiga vapenutrustning, kommer att utgöra en väsentlig komponent i Sveriges luftförsvarsförmåga under större delen av 90-talet. All Draken-verksamhet är koncentrerad till F 10, varför den Skånska flygflottiljen bibehålls. En nedläggning av F 10 kan för närvarande heller inte ske med hän-

syn till de utlandsåtaganden (Finland & Österrike) som föreligger vad avser J 35-systemet.

ÖB och CFV bör fortsätta förberedelserna för att kunna koncentrera flygdivisionerna till färre men större flottiljer, bl a genom att ansöka om koncession att få flyga med minst tre JAS 39-divisioner m m vid samtliga flygflottiljer. Senast den 1 september 1995 bör till regeringen redovisas ett samlat underlag för Flygvapnets fortsatta omstrukturering.

● ● Regeringen föreslår att stridslednings- och luftbevakningsenheten vid Skaraborgs flygflottilj/F 7 i Sätenäs avvecklas den 1 juli 1992 och kvarvarande uppgifter övertas av Skånska flygflottiljen/F 10 i Ängelholm. Vid samma tidpunkt bör dagens optiska luftbevakningssystem avvecklas, såttillvida att investeringar i och underhåll av systemet upphör. Regeringen anser, att det dock bör övervägas att *skapa en förenklad form av optisk luftbevakning*. Under försvarsbeslutsperioden bör även fyra radargruppcentraler avvecklas.

Vidare anser regeringen att Flygvapnets verksamhet vid Tullinge bör avvecklas senast 30 juni 1995. Funktioner och anläggningar som inte erfordras för basens krigsuppgift bör avyttras.

Härutöver anser regeringen att de fyra luftförsvarssektorförbanden bör ersättas med **tre flygkommandoförband**, vars geografiska ansvarsområden i stort bör sammanfalla med de framtida militärområdenas, d v s **Flygkommando Götaland** (tidigare Syd), **Svealand** (tidigare Mitt) och **Norrland** (tidigare ÖN och NN). Flygkommandoförbanden bör inrättas den 1 juli 1993 och efterhand även överta de uppgifter som nu utförs av chefen för första flygeskadern (C E1). Lokaliseringen av flygkommandostaberna bör övervägas ytterligare.

● ● Inom flygstridskrafterna bör luftförsvarsförmågan prioriteras. Denna kommer under försvarsbeslutsperioden att ha sin tyngdpunkt i de åtta jaktflygdivisionerna JA 37. Dessa kompletteras av J 35-divisionerna. Det integrerade AJS 37-systemet får en allt större kapacitet inom luftförsvaret. Mot slutet av perioden bör härutöver de första JAS 39-divisionerna kunna tillföras krigsorganisationen.

Flygstridskrafternas förmåga till hög initialeffekt bör bibehållas och uthålligheten så långt det är möjligt förbättras. **Incidentberedskapen** bör vidmakthållas på i stort nuvarande nivå.

Materiel

För stridslednings- och luftbevakningsförbanden bör den tidigare beslutade

omsättningen av stridsledningscentralerna av typ stril 60 till det nya StriC fullföljas.

Det nya kvalificerade kommunikationssystemet för stridsledning m m, **RAS 90**, bör anskaffas i en utformning anpassad till en framtida hotmiljö. Detta har betydelse för såväl stridslednings- och luftbevakningsförbanden som JA 37-förbanden och senare kommande JAS 39-förband.

Höghöjdsradarsystemet PS 860 bör vidmakthållas och organiserandet av låghöjdsradarsystemet PS 870 bör fullföljas. En **flygburen spaningsradar** ökar uthålligheten i strilssystemet. En sådan har stor betydelse även för övriga stridskrafter liksom för den civila delen av totalförsvaret, t ex vad avser tidigt underlag för *varning av civilbefolkningen*. Det är därför angeläget att systemet FSR-890 anskaffas. Inriktningen bör vara att två grupper om vardera två till tre radarsystem skall vara organiserade vid sekelskiftet.

● ● Jaktflygförbanden är av grundläggande betydelse för luftförsvaret av det övriga militära försvarets mobilisering och operationsfrihet samt för totalförsvaret i övrigt. Den höga materiella standarden hos JA 37-förbanden bör därför stegvis utvecklas ytterligare. Så långt det är möjligt bör anskaffningen av motmedel för Jaktviggen fullföljas och en viss övrig modifiering genomföras. Vidare bör den för Gripen avsedda aktiva radarjaktroboten, Rb 91, om möjligt integreras i JA 37-systemet. Drakensystemet bör behållas tillsvidare och under försvarsbeslutsperioden omfatta minst två krigsflygdivisioner.

I slutet av perioden bör två krigsflygdivisioner JAS 39 Gripen kunna organiseras. Vidare bör den ovan nämnda aktiva radarjaktroboten beställas. Regeringen har under hösten 1991 beslutat om anskaffning av en bombkapsel, DWS 39, till JAS 39. Utveckling och anskaffning av motmedel bör fortsätta liksom studier och utveckling av en spaningskapsel.

Inom attackflygförbanden AJ 37 bör den minskning av antalet divisioner som tidigare planerades äga rum i samband med införandet av JAS 39 i krigsorganisationen genomföras redan nu. Antalet krigsflygdivisioner bör därefter vara minst fyra. Den pågående modifieringen till AJS 37 bör fullföljas för att möjliggöra ett mera flexibelt utnyttjande av systemet. Attackförmågan ökas därmed väsentligt genom tillförseln av robot 15F mot sjömål och bombkapseln mot markmål. Vidare förbättras jakt- och spaningskapaciteten bl a genom att fler jaktrobotar kan bäras.

SK 60 bör bibehållas operativt som lätt attackflygplan och skolflygplan. ►

Under förutsättning av att en tvåsitsig version av flygplan Gripen (=JAS 39B) anskaffas utgår behovet av ett nytt avancerat skolflygplan.

● ● Kvaliteten hos spaningsflygdivisionerna S 37 bör vidmakthållas. Modifieringen till AJS 37 innebär för S 37 bl a, att resultatet av spaningsföretag snabbare och säkrare kan föras över för utvärdering. Vidare förbättras attackförmågan genom integreringen av robot 15F och robot 04 för sjömålsbekämpning, bombkapseln mot markmål samt jaktkapaciteten genom att fler jaktrobotar kan bäras.

Kvaliteten hos transport- och helikopterflygförbanden bör vidmakthållas. På vissa punkter, bl a utbildning i krigsuppgiften, bör förmågan förbättras. Ersättningsflygplan till signalspaningsförbanden (TP 85 Caravelle) bör anskaffas.

Antalet **basbataljoner** bör anpassas till antalet flygdivisioner. Nuvarande 30 basbataljoner bör därför reduceras för att vara **24 år 1997**. Det är viktigt att konstaterade brister inom basbataljonerna inte negativt påverkar flygstidskrafternas samlade möjligheter att fullgöra sina uppgifter. En inriktning bör vidare vara att utbyggnaden av flygbassystemet Bas 90 fortsätter med ytterligare några baser under försvarsbeslutsperioden. Det totala utbyggnadsbehovet bör vara i stort sett täckt till utgången av den därpå kommande perioden.

JAS 39 Gripen

Beträffande JAS 39 konstaterar regeringen vidare, att flygutprovningen visar att flygplanet i flera avseende når

bättre prestanda än vad som specificerats. Så är t ex luftmotståndet lägre vilket bidrar till bättre svängprestanda, lägre bränsleförbrukning m m. Dessutom har motorn RM 12 gått igenom avslutande driftsprov med goda resultat.

Antalet genomförda provflygningar (cirka 350 den 15 mars) följer nu i stort den reviderade utprovningsplanen från hösten 1990. Det till provflygplan ombyggda serieflygplanet 39.101 planeras flyga i mitten av innevarande år. Fram till den 1 juli i år planerar Industrigruppen JAS att ha genomfört ca 600 flygningar – av de totalt 2 200 som har inplanerats för verifiering av typarbetet. Flygplan med erforderlig status för inledande **flygskolning** i Flygvapnet bedöms vara tillgängliga i slutet av **1995**.

När det gäller JAS 39B, den tvåsitsiga versionen, har den tekniska säkerheten ökat under det senaste året. Tekniken bedöms inte komma att vara gränssättande för en beställning av typutveckling av JAS 39B.

● ● Någon ytterligare fördyring av projektet som helhet har inte redovisats. Den totala kostnaden för JAS 39-projektet är därmed finansierad över tiden fram till och med 2000/01, alltså själva grundavtalsperioden.

Försvarets Materielverk har på regeringens uppdrag inlett slutförhandlingarna med Industrigruppen JAS om serieproduktion av dels delse- rie två av Gripen, dels utveckling av den tvåsitsiga versionen och tillhörande stödsystem. Bedömningen är att förhandlingarna mellan staten och Industrigruppen JAS leder fram till för staten godtagbara villkor.

Ekonomi

För utbildning och vidmakthållande av Flygvapnets krigsförband samt upprätthållande av insats- och mobiliseringsverksamhet m m – dvs lednings- och förbandsverksamheten i Flygvapnet, anslag D 1 – föreslår regeringen att 5 103 miljoner avdelas för budgetåret 1992/92.

För anskaffning av materiel för krigsorganisationen och av viss materiel för fredsbruk, utveckling av materiel för Flygvapnet samt visst materielunderhåll (anslag D 2) föreslår regeringen att 7 503 miljoner avdelas för budgetåret 1992/93.

För nybyggnad av och centralt beslutade ombyggnads- och underhållsåtgärder avseende flygfält, befästningar och lokaler för Flygvapnet samt markförvärv för detta ändamål m m (anslag D 3), föreslår regeringen att 394 miljoner avdelas för budgetåret 1992/93.

För JAS 39-projektet har redovisats att ytterligare resurser inom försvarsbeslutsperioden 1992-1997 kan komma att behövas, men att detta kan *mötas genom omföring* av resurser från den därpå kommande perioden 1997-2002. Regeringen föreslår att ett nytt anslag, D 4, skapas för att möjliggöra en sådan omföring. Eventuell belastning på anslaget kommer att hanteras som lån och skall återbetalas. I det fall skulden inte är reglerad i och med utgången av budgetåret 1996/97 skall räntekostnaden samt amorteringstid fastställas.

Beloppen ovan är beräknade mot bakgrund av ett prognosticerat prisläge för budgetåret.

ES/Prog 1

Sista försvarsbeslutet enligt gamla modellen

I ett tal inför Svenska Officersförbundets ordförandekonferens i Stockholm i januari sade försvarsminister **Anders Björck** bl a följande:

– Försvarsbeslutet i vår bör bli det sista som fattas efter dagens modell. Sedan det väl tagits måste vi hitta nya grepp. Dagens försvarspolitiska planering är nämligen inte anpassad till den snabba säkerhetspolitiska utvecklingen.

– De politiska besluten om försvaret måste bli snabbare och vara mer flexibla. Dagens utredningstider är ofta orimligt långa. Försvarsbesluten måste få karaktären av rambeslut, som

ger försvarets ledning större handlingsfrihet. De avgörande besluten skall dock fattas av regering och riksdag även i framtiden, betonade försvarsmistern.

Anders Björck menar, att de femåriga försvarsbesluten och de långa utredningstiderna fungerade bra på 50-talet och 60-talet. Då var hotbilden stabil och behovet av förändring var mindre. I dag krävs snabba beslut om förändringar i det säkerhetspolitiska klimat vi lever i. Europa har förändrats dramatiskt och utvecklingen går snabbt, tillade han.

– 1987 års försvarsbeslut är ett talande exempel på hur förlagd femårsplaneringen är. Beslutet skulle hålla i fem år, men redan efter tre månader stod det klart att planeringen inte stämde överens med verkligheten.

– Försvaret har under lång tid avkrävts utredningar om konsekvenser av olika alternativ. Det har skapat en olycklig arbetsituation för försvaret och dess personal. Därför hoppas jag nu på en förutsättningslös debatt om hur försvarsbesluten kan förbättras, sade försvarsminister Anders Björck.

FSD

Incidenter i luften

(Utdrag ur ÖB:s årliga redovisning till regeringen)

Under 1991 har 20 kränkningar av svenskt luftrum skett. I ett fall har *nationaliteten* inte kunnat fastställas. I ett fall har *identiteten* inte med säkerhet kunnat fastställas.

Antalet kränkningar har jämfört med 1990 varit i det närmaste lika stort, vilket innebär 20 respektive 19 stycken. Några avvikelser från normalbilden har inte förekommit.

Antalet kränkningar söder om Skåne har, jämfört med 1990, ytterligare ökat, vilket kan hänföras till en något ökad övningsverksamhet i sydvästra Östersjön. Övriga kränkningar har inträffat på Västkusten, vid Gotland samt i Blekinge.

● ● Flygning i restriktionsområden för luftfart utan tillstånd har ökat något jämfört med föregående år. Liksom tidigare är det *allmänflyget* (främst privatflyget) som står för en stor del av antalet genomflygningar.

Vår *flygincidentberedskap* har fortlöpande anpassats till känd främmande militär övningsverksamhet i närheten av svenskt territorium, för att öka vår förmåga att upptäcka och ingripa mot kränkningar.

Två tredjedelar av de flygplan som kränkt svenskt territorium under året har identifierats av vår luftbevakning i samverkan med den civila flygtrafikledningen. I en tredjedel av fallen har *svensk beredskapsjakt* kunnat identifiera kränkande flygplan, samt i ett fall avvisat det kränkande flygplanet.

Undervattensverksamhet

Totalt har *flera hundra* rapporter om misstänkt främmande undervattensverksamhet inkommit under 1991. Den största delen av rapporterna är optiska iakttagelser som gjorts av civilpersoner som vistats i skärgård och vid kust.

Det finns även ett stort antal tekniska indikationer avseende främmande undervattensverksamhet som inrapporterats från fasta och rörliga militära enheter.

Sedan 1984 finns ett mycket speciellt ljud – det så kallade typ-ljudet – registrerat. Totalt finns detta ljud registrerat vid ett 40-tal tillfällen. Registreringar har gjorts inom svenskt sjöterritorium såväl på västkusten som i Östersjön.

Registreringar har även gjorts på internationellt vatten öster om Gotland.

I anslutning till cirka hälften av ljudregistreringarna, finns dessutom teknisk information av annat slag registrerad. Denna information kan entydigt kopplas till ubåt.

Under de senaste åren har ny utrustning tillkommit, vilket har gett möjlighet till förbättrad analys – även av tidigare registreringar – och därmed säkrare slutsatser om det speciella ljudets koppling till främmande ubåt. Härutöver har en omfattande analys genomförts under 1991 i syfte att klarlägga om ljudet definitivt kan kopplas till ubåt.

Resultatet av analysen ger vid handen att ljudeffekten med mycket stor sannolikhet kan knytas till ubåt. Förekomsten av detta speciella ljud – även utan tilläggsinformation – kommer därför i taktiska situationer att betraktas som ubåt med **krav på vapeninsats** enligt gällande bestämmelser.

ÖB bedömer sammantaget att svenskt sjöterritorium kränktes av främmande undervattensverksamhet under 1991.

Indikationer och indikationsmönster talar för **avsiktlig** verksamhet på såväl territorialhavet som svenskt inre vatten. Inte vid något tillfälle har ubåtstyp eller nationalitet kunnat fastställas.

Verksamheten har varit riktad mot kustområdet mellan Öland och Ålands hav. Den sammantagna bilden tyder på att övriga kustområden inte berörts av främmande undervattensverksamhet.

● ● Främmande undervattensverksamhet avsiktligt riktad mot Sverige bedöms således ha fortsatt även 1991, i varje fall *till och med september* månad.

Ubåtsskydd har ingått främst i den marina grundutbildningen inom ramen för ordinarie förbandsproduktion. Verksamheten har bestått av rutinmässig verksamhet såsom permanent övervakning i vissa viktiga skärgårdsområden. Spaning har skett från fartyg, flygplan, helikoptrar och trupp. Därutöver har särskilda insatser med varierande resursomfattning genomförts.

Vid fyra (4) tillfällen har under 1991 särskilt beordrade ubåtssjakt-

insatser genomförts. Därutöver har insatser genomförts med varierande resursomfattning. Den regionala verksamheten med övervakning från fasta anläggningar har legat på ungefär samma nivå som tidigare år. Förstärkt övervakning med regionala resurser i övrigt då främmande undervattensverksamhet befarats, har genomförts i något mindre omfattning än 1990. Bottenundersökning och eftersökning har genomförts med anledning av inrapporterade iakttagelser och indikationer.

Vapeninsatser har skett vid två (2) tillfällen. Vid ett tillfälle fällde Marinen sjunkbomber och vid ett tillfälle avgavs varningseld med knallskott. ■

Fst/Info

Försvarsminister Anders Björck:

"Kränkningar kan aldrig accepteras"

– Det är självfallet inte acceptabelt att någon bereder sig tillträde till svenskt territorium mot vår vilja. Vi kommer aldrig att acceptera att någon främmande makt gör detta, vare sig nu eller i framtiden, sade försvarsminister Anders Björck i en kommentar.

– Sverige har **god förmåga att upptäcka och avvisa främmande flygplan och övervattensfartyg** som bryter mot folkrätten. Samma resurser har vi inte haft när det gäller främmande ubåtverksamhet. Framför allt på 70-talet eftersattes vår förmåga på detta område och det tar lång tid att rätta till. De senaste åren har satsningar gjorts för att förbättra våra möjligheter att ingripa.

– Arbetet med att åstadkomma ett bra ubåtsskydd fortsätter. Den försvarsproposition som nu lags i riksdagen innehåller förslag till förbättringar, sade försvarsministern.

– Utvecklingen av det svenska försvaret måste bygga på långsiktighet, kontinuitet och balans. Innan politiska proklamationer och idéer omsatts i konkret handling och militära resurser desarmerats, vore det självfallet fel att inte vidmakthålla system som tagit lång tid att bygga upp, underströk Anders Björck. ■

Säkrare planering behövs!

Flygstaben har färdigställt Flygvapnets redovisning och analys av verksamheten för budgetåret 1990/1991. Underlaget har insänts från berörda myndigheter under hösten 1991. Resultaten av genomförda aktiviteter har ställts i relation till givna mål med uppdrag. Analysarbetet har lett fram till ett antal slutsatser, som chefen för flygvapnet (CFV) har insänt till överbefälhavaren (ÖB) som årsberättelse gällande förbandsproduktionen. Här presenteras en sammanfattning av resultatet under det gångna budgetåret.

Det kan konstateras att utbildning och produktion har genomförts så att krigsförbandens krigsduglighet i stort kunnat vidmakthållas och i vissa fall även förbättrats. Krigsförbandschefernas roll i förbandsproduktionen har stärkts. Förbanden kan successivt börja utvecklas enligt uppgjorda långsiktiga förbandsutvecklingsplaner mot uppsatta krigsduglighetsmål.

Incidentberedskapen har fullgjorts enligt planerad omfattning. De insatser som gjorts visar, att samtliga medverkande har en god förmåga att lösa dessa typer av uppgifter.

● ● Anslaget till Flygvapnet för **Ledning och förbandsverksamhet** (D1) har överutnyttjats med 114 Mkr. Detta beror främst på en icke förutsedd kostnad för materielunderhåll, eftersom motorerna till JA 37-systemet (RM8B) har måst modifieras.

Inom **byggverksamheten**, anslaget D3, har också ett överskottsutnyttjande av 11 Mkr skett. Anledningen här-

Foto: Peter Jägerström



Av Thomas Warming

Budget Året

till är uppkomna fördyringar i byggprojekt vars betalning inte kunnat förskjutas till nästkommande budgetår. Anslagens överutnyttjande skall balanseras i innevarande budgetårs likviditet.

Inom **strilförbanden** har krigsförbandsproduktionen fortsatt med det



I väntan på att den första förbandsintroducerade JAS 39 Gripen skall göra sin jungfrustart från F 7/Sätenäs har Flygvapnet förbättrat/uppgraderat såväl AJ som S 37-systemen till något som kallas AJ/S 37 Viggen, så att kompetensen att uppträda i luftförsvaret kan vidmakthållas.

Foto: Arne Johannesson

som gick

nya låghöjdsradarsystemet PS-870. Utveckling och projektering av nya strilcentraler samt utveckling av flygburen spaningsradar FSR-890 har fortsatt. Verksamheten inom alameringsfunktionen har genomförts enligt det uppdrag som givits från Statens räddningsverk.

Ny flygdatorversion

Under året har JA 37-systemets datorer försetts med en ny version av programvara (edition 30) med åtföljande utbildning av personalen. Motorproblemen har under året orsakat en mindre

utbildningssvacka. Den grundläggande flygutbildningen på JA 37-systemet har under året varit prioriterad.

Samtliga 65 beställda flygplan **J 35J Draken** har vid utgången av budgetåret levererats till F 10. Krigsdivisionerna uppvisar en hög kompetens och ▶

Utfall kalenderårsvis					
År	-87	-88	-89	-90	-91
Havererade fpl	1	4	3	4	3
Omkomna	1	4	2	3	0
Misslyckade fallskärmsbrott	0	0	0	0	0
Lyckade fallskärmsbrott	0	1	2	2	0

Bara en gång tidigare (1986) har det inträffat att Flygvapnet kan uppvisa en nolla i kolumnen för omkomna besättningsmedlemmar. Lägg därtill att enbart tre haverier inträffade under kalenderåret och man kan konstatera, att Flygvapnets flygsäkerhetsläge 1991 uppvisar ett (jämförelsevis) mycket gott resultat. (Även internationellt sett.)

Flygräddningsverksamhet			
	Kategori	90/91	(89/90)
Antal bärgade personer	Militära	7	(3)
	Civila	46	(77)
Antal sjuktransporter	Militära	0	(3)
	Civila	66	(57)

Kalenderåret 1991: Ingen omkommen – positiv flygsäkerhetstrend

förmåga. Systemet har utnyttjats i luftförsvaret över hela riket.

Attackförbanden (AJ 37 + SK 60) har en fortsatt god förmåga att lösa sina huvuduppgifter. Utbildning för utnyttjande av sjömålsrobot Rb 15F har påbörjats och kompetensen att uppträda i luftförsvaret har vidmakthållits. Uppgradering till AJ/S-standard har inletts.

Spaningsförbanden (SF och SH 37) har en fortsatt god förmåga att lösa sina huvuduppgifter. Under året har därtill insatsmöjligheterna mot sjö- och luftmål förbättrats.

Erforderliga åtgärder som planerats för omskolning och införande av **JAS 39 Gripen** i Flygvapnet (F 7) har genomförts.

Långväga erfarenheter

Transportflygdivisionen vid F 7 har haft ett högt flygtidsuttag. Värdefull erfarenhet har vunnits genom de omfattande flygtransporterna med TP

84 Hercules av det svenska fältsjukhuset till Saudiarabien.

Omskolning från HKP 4 till den nya **HKP 10** har försenats genom att Super Pumans leveranstid ändrades. Svårigheter har även förekommit att producera erforderlig flygtid. Detta förhållande bedöms kunna lösas under innevarande budgetår.

Knappheten på ekonomiska resurser har medfört en viss begränsning vad gäller **övningsverksamheten** på krigsbaser. Slutövningar och fackövningar för basförbanden har haft prioritet och genomförts under året med godtagbart resultat. Repetitionsutbildningen har i stort genomförts enligt uppgjord plan.

Utbyggnaden av **Bas 90-systemet** har fortsatt – dock bara med ett fåtal objekt.

Den begränsade yrkeserfarenheten, som för närvarande finns hos den yngre personalen, ställer under en övergångsperiod större krav på den äldre och mer erfarna befälskadern samt krav på omfattande specialutbildning.

Antalet **civilanställda** har fortsatt att öka trots att inriktningen har varit att söka reducera antalet. Detta förhållande kräver nu särskilda åtgärder.

Grundutbildningen av **värnpliktiga** har genomförts enligt plan. En bättre överensstämmelse än tidigare år har nåtts mellan planerad och genomförd verksamhet.

Frivilligverksamheten har ökat vad avser befodringsutbildning, medan övningsdeltagandet varit lägre än tidigare år. Det senare kan till del bero på det färre antalet övningar.

Personalläget

Tillgången på **militär personal** har under året förbättrats. Flygvapnet genomgår nu en snabb föryngring.

Slutsatser

Under budgetåret har tre flygplan havererat. Vid ett av haverierna om-

21-årigt nytt sambandsflygplan

Tänk vad tiden går! Har Du hört det förut? Det är inte bara ett talesätt. Det är till och med sant. Och det är inte bara för oss människor som tiden går fort. Det gäller även flygplan, minsann.

1991 var det nämligen 20 år sedan Flygvapnet genom Försvarets materielverks försorg fick sin första SK 61 Bulldog. Överlämnandet skedde under pompa och ståt den 8 juli 1971 på Prestwicks flygplats.

Flygplan 01 var det enda flygplan som i ordningställdes och målades i Flygvapnets fär-

ger vid fabriken Scottish Aviation i Scotland. Övriga flygplan flögs av brittiska piloter till Malmö för målning och slutmontering. Vi svenska piloter hade naturligtvis hoppats på, att vi skulle få göra leveransflygningarna från Scotland till Sverige. Men på grund av överskott av piloter i Storbritanni-

en, gick vi miste om dessa godbitar.

Jag var emellertid en av de lyckligt lottade, som fick den första skolningen i Scotland. Den tekniska utbildningen ägde rum i gamla men trivsamma lokaler i anslutning till monteringshallarna på Prestwick.

Vår lärare, en brittisk ingenjör, undervisade och ritade färgglada figurer på svarta tavlan. Vilken härlig undervisning fjärran från dagens overhead-hysteri!

Inflygningen var snabbt avklarad, eftersom vi hade flugit prototypen hemma i Sverige. Vi ägnade oss åt att flyga

Bulldoggen i sin nya, gröna färg.





Foto: Lennart Andersson



Ovan t v: Sista landningen på Barkarby, i d F 8. Avskedsbesättning, fr v: Kn Lars Flemström, kn Kurt Karlsson, lt Jan Petersson & mj Stig Skoglund.

Två av de fem sista HKP 4:orna i F8:s bergshangar i väntan på skrotning eller eventuell försäljning.

kom två besättningsmän. Haverier och övriga driftstörningar redovisas i Försvarets flygsäkerhetsanalys 1990/91 (Ofyl nr 1363).

Krigsförbandsutbildningen med dess förbandsproduktion har som helhet genomförts väl. Inom flygvapnet har vi emellertid inte lyckats att göra detta inom anvisade ramar. Förhållandet tär på våra möjligheter innevarande år.

Slutsatserna från den ekonomiska analysen visar, att **vi måste ha en än säkrare planering och en sådan kontroll över verksamheten** att vi kan kalkylera vilka betalningsmedel som kommer att förbrukas. Vi måste hantera alla resursslag **effektivare och mer professionellt**, så att vi kan åstadkomma ännu mer för varje krona. **Alla** måste arbeta mot detta gemensamma mål och vara kostnadsmedvetna. Att detta är möjligt visar den ekonomiska resultatspredning som föreligger mellan myndigheter inom Flygvapnet med i huvudsak likartade produktionsuppdrag. ■

En veterans sista landning

Tisdagen den 28 januari avslutades en epok i Flygvapnet när den hittills största typen av räddningshelikopter, HKP 4, (Boeing Vertol 107), gjorde sin sista flygning från hemmabasen Blekinge flygflottilj, F 17/Ronneby.

Helikopter 4 anskaffades till Flygvapnet att i fred och krig ha som primäruppgift att rädda piloter som i nödsituation tvingats skjuta ut sig ur flygplanen.

Flygvapnets stora, dubbelrotoriga räddningshelikopter har genom åren främst gjort sig känd hos allmänheten i samband med fartygsolyckor på haven runt vårt land. Vid sådana olyckor har hundratals liv kunnat räddas tack vare Flygvapnets snabba hjälpinsatser med HKP 4. Som mest hade Flygvapnet tio exemplar.

Utöver dessa insatser har HKP 4 utmärkt sig i fjällräddningssammanhang liksom i samband med kvalificerade

sjuktransporter direkt till olika sjukhus. Uppmärksammade blev t ex också hjälptransporterna till flera isolerade skärgårdsöar i stockholmstrakten de kalla vintrarna i slutet av 60-talet. Även vid skogsbränder har HKP 4 aktivt deltagit i släckningsarbetena.

Efter 29 års tjänst i Flygvapnet ersätts nu dessa trojänare av en modernare helikopter, typ franska Super Puma eller HKP 10 som Flygvapnets beteckning är. Liksom HKP 4 kommer HKP 10 att stationeras vid tre flottiljer – F 17 i Ronneby, F 15 i Söderhamn och F 21 i Luleå. En helikopter 10 planeras emellertid bli överförd till F 7 i Såtenäs. – Totalt har flygvapnet inköpt tio Super Pumor.

En av Flygvapnets HKP 4:or kommer allmänheten framgent att kunna närstudera på Flygvapenmuseum i Malmslätt utanför Linköping. ■

J. Ch

Foto: Rickard Nilsson



och njuta av Scotlands vackra och omväxlande natur.

... och vad hände sedan?

Jo, Flygvapnet fick sina 58 Bulldogar och Armén sina 20. 1972 (för 20 år sedan!) kom grundskolningen av GFU-elever och senare även flygledareaspiranter igång.

Från och med 1987 skolas Flygvapnets piloter direkt på jetskolflygplanet SK 60. Samtidigt ökade behovet av flygplan vid Trafikflygarhögskolan/TFHS. Kravet på bättre instrumentering och navigeringshjälpmedel växte. Därför byggdes ett antal 61:or om till civil standard,

först SK 61D och sedan SK 61E.

Tidigare skolflygplan i Flygvapnet har alltid varit målade i skarpt lysande färger. Så inte SK 61. Bulldog fick den traditionella kamouflagemålningen. Inte speciellt upphetsande och inte blev det bättre, när färgen mattades och flygplanen med tiden kom att se ganska "luggslitna" ut. Flera av dagens TFHS-flygplan har, tack och lov, fått en uppsnygning i form av en blank ljusgrön färg.

Av Flygvapnets 58 flygplan finns i dag 56 kvar – och av Arméns 20 finns 15 kvar. Dessa har samtliga överförts till Flygvapnet.

1991 började utbytet av SK

50 Safir till SK 61 som sambandsflygplan vid flygflottiljerna. Så småningom kommer samtliga SK 50 att vara utbytta.

Ombyggnaden och ommålningen har givit våra skalabyggare huvudbry. Även uppvisningsplanens olika målningar har satt myror i huvudet på skalabyggarna. Våra tekniker har under årens lopp piffat upp uppvisningsflygplanen med diverse farflinjer, divisionsmärken och hundar.

Detta var 21 års kort flyghistoria. Vi ser fram emot ytterligare ett tiotal år med vår kära Bulldog. Hon har tänderna kvar ... ■

Kurt "Gus" Gustavsson

Uppmuntrande undersökningsresultat:

Så tycker svenska folket om Flygvapnet

Av Ulf Lindström

Den s k omnibusundersökningen är en regelbundet återkommande undersökning bland den svenska allmänheten. Den genomförs med hjälp av besöksintervjuer i hemmen. Urvalet sker slumpmässigt ur centrala befolkningsregistret. Undersökningen bygger på 1000 genomförda intervjuer. Målgruppen är svenska folket i åldern 15-75 år. I varje undersökning ingår flera uppdragsgivare.

Den del av undersökningen som gällde Flygvapnet inleddes med två frågor vilka följdes upp med ett antal påståenden.

● ● Den första frågan gällde intresset av att läsa, höra eller se på TV om sådant som berör det svenska flygvapnet.

44 procent uppger att de är mycket/ganska intresserade av att ta del av sådant som rör Flygvapnet. En av tio är mycket intresserad. Skillnaden i ålder vad avser intresset är inte stor, däremot är skillnaden mycket stor mellan män och kvinnor – 59 procent av männen mot 28 procent av kvinnorna.

Med den andra frågan undrade TEMO om man får tillräcklig information om Flygvapnet eller om man vill veta mer.

70 procent säger att man får tillräckligt med information, 26 procent att man vill veta mer. I åldern 15-35

år uppger mer än var tredje (35 procent) att man vill veta mer.

Tittar man på gruppen som i förra frågan uppgav att de var intresserade av Flygvapnet (drygt 40 procent), uppger nästan hälften (44 procent) att de vill veta mer.

● ● Efter dessa inledande två frågor övergick undersökningen i ett antal påståenden, som här redovisas i tre grupper.

Den första gruppen gällde **Teknik/professionalism**. Den tillfrågade fick antingen instämma eller opponera mot de givna påståendena.

I påståendet att det svenska flygvapnet är tekniskt avancerat och hävdar sig väl i en internationell jämförelse när det gäller den tekniska nivån på flygplan och vapensystem, instämmer 72 procent. Bland män 79 procent och bland kvinnor 65 procent.

Nästa påstående var att Flygvapnet har en duktig professionell personal som hävdar sig väl i en internationell jämförelse. 70 procent instämmer i detta. Instämmandegraden var något högre i åldersgrupperna 36-55 år och 56-75 år.

● ● Den andra gruppen påståenden hade rubriken **Kapacitet/storlek**.

Här löd påståendet "Det svenska Flygvapnet är lagom stort i dag". 50 procent instämde i detta påstående. En jämförelsevis stor andel svenskar

Hur uppfattas Flygvapnet av det Svenska folket?

För att få svar på den frågan vände sig flygstaben till opinionsinstitutet TEMO AB (Testhuset Marknad Opinion). Efter förhandlingar beslöts att Flygvapnets önskade opinionsundersökning skulle ingå i TEMO:s landsomfattande undersökning "Fråga Sverige" i slutet av november och början av december 1991.

(18 procent) opponerade sig mot påståendet. I gruppen som har uttryckt intresse för Flygvapnet, opponerar sig en fjärdedel (24 procent) mot påståendet. Vi kan på goda grunder antaga att man anser att Flygvapnet borde vara större.

Nästa påstående gällde om Flygvapnet är starkt nog för att klara sin uppgift om Sverige skulle bli angripet. Endast 30 procent instämmer i detta påstående, hela 40 procent av svenskarna opponerar sig. Främst är det de yngre (under 35 år) som är skeptiska till Flygvapnets möjligheter att klara uppgiften.

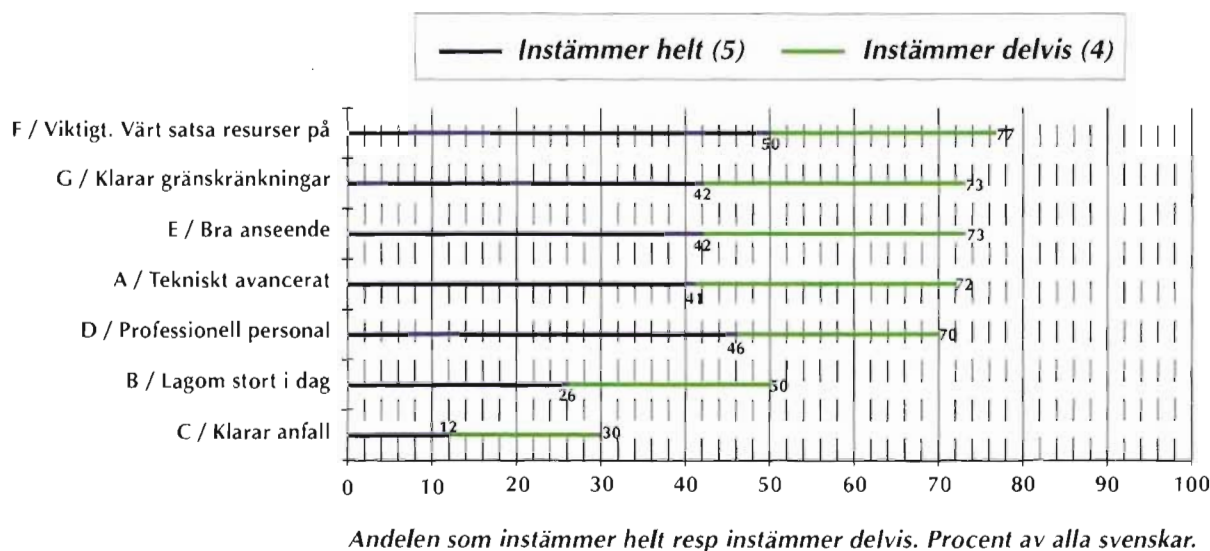
Det sista påståendet i denna grupp löd: "Flygvapnet har kapacitet att i framtiden klara av kränkningar av våra gränser i luften." Hela 73 procent instämmer i påståendet.

● ● Den tredje gruppen påståenden hade rubriken **Renommé/viktighetsgrad**.

Det första påståendet löd: "Flygvapnet är en viktig del av försvaret och värt att satsa resurser på." 77 procent instämde i detta.

Eftersom TEMO kontinuerligt genomför s k väljarbarometrar, har vi möjlighet att titta på politisk hemvist och se om det finns någon markant skillnad kopplat till hur man har svarat på ett påstående. Ser man på påståendet om att Flygvapnet är viktigt och värt att satsa resurser på (där

ATTITYDER TILL FLYGVAPNET



77 procent instämde), får vi följande politiska fördelning:

Av de som instämde helt eller delvis tillhörde 87 procent M, 83 Fp, 83 C, 64 Kds, 83 NyD, 78 S och 55 procent V.

Undersökningen avslutades med påståendet: "Flygvapnet har ett bra anseende hos det svenska folket."

Återigen erhöles en mycket hög grad av instämmande. Hela 73 procent eller sju av tio instämmer helt eller delvis.

● ● Sammanfattningsvis kan man konstatera, att det svenska folkets inställning till Flygvapnet är mycket positiv. Det svenska flygvapnet upplevs som högkvalitativt såväl materiellt som personellt. Därför betraktas Flygvapnet av en stor majoritet av befolkningen som värt att satsa resurser på. Men det finns en betydande del som anser att Flygvapnet borde vara större/slagkraftigare för att kunna klara sina uppgifter, om Sverige blir anfallt.

Närmare hälften av alla vuxna svenskar finner det också intressant att läsa eller höra om sådant som har med Flygvapnet att göra.

Undersökningsresultatet kommer att noggrant analyseras och bedöms kunna utgöra en viktig grund till utformningen av kommande informations- och rekryteringsåtgärder. ■

Pojkar gillar FV mer än flickor

"UngdomsBarometer 91" heter en undersökning som genomfördes bland 3 000 gymnasieelever över hela landet i maj - juni 1991.

Undersökningen genomfördes med hjälp av en enkät, som var uppdelad i tre delar. Den första handlade om studier, arbetsliv samt yrkesval. Den andra om företag och den tredje om livsstil.

I resultatet från rapporten speglas hur populärt det egna företaget är, vilken kännedom ungdomarna har om det, vad som styr yrkesval m m.

Tittar man på Flygvapnet, så kommer Flygvapnet på sjunde plats på listan över populäraste företag bland flickor och pojkar. Före Flygvapnet hittar man bland annat SAS och Polisen. Om man delar upp flickor och pojkar kommer Flygvapnet på fjärde plats bland pojkarna (här kommer Polisen 6:a). Motsvarande plats för

Flygvapnet bland flickor är 19:e (Polisen kommer här på andra plats).

Kännedomen om vad Flygvapnet representerar är mycket hög. Hela 99 procent av ungdomarna svarar Ja på frågan: Vet Du vad Flygvapnet står för?

Familj och vänner, sommarjobb och reklam utgör starka påverkansfaktorer vid ungdomars yrkesval.

Viktigast för ungdomarna när de väljer yrke/arbete är bl a arbetskamrater, möjligheterna att få prova egna idéer och komma med initiativ samt löneutveckling. Andra viktiga faktorer är trygg anställning, kontakt med mycket människor och möjlighet till vidareutbildning inom företaget.

För Flygvapnets fortsatta informations- och rekryteringsarbete är rapporten mycket värdefull, dels som sporre att förbättra vår placering bland populära företag, dels när det gäller det som styr ungdomars yrkesval. Många av de faktorer som omnämns i samband med yrkesvalet har vi inom Flygvapnet. Dessa skall lyftas fram bättre i det fortsatta arbetet. ■

Ulf Lindström

Flygtrafiktjänst

Snabbfakta 1

Luftfartsverket (Lfv) ansvarar i fred för flygtrafiktjänsten i Sverige. Utbildning av flygledare sker i huvudsak vid Lfv:s skola belägen på Sturup (Flygtrafikledningskolan Sturup, FLSS).

Ansvar för flygtrafiktjänstens krigsorganisation åvilar däremot försvaret. För utbildning av flygtrafiktjänstpersonal för denna organisation har Flygvapnet (FV) organiserat en utbildningsenhet vid F5, Flygvapnets Flygtrafiktjänstskola (FFL) i Ljungbyhed.

Tyngdpunkten vid FFL läggs på utbildning av värnpliktsrekryterade reservofficersaspiranter i flygtrafiktjänst. Dessas krigsbefattning kräver självklart utbildning inom flygtrafikledningsområdet. Delar av Lfv:s grundutbildning ges därför dessa elever vid FFL.

Foto: Bo Dahlin



© Flygtrafikverket - Flygtrafiktjänst



© Flygtrafikverket - Flygtrafiktjänst

FFL – Flygvapnets Flygtrafiktjänstskola – är en av Flygvapnets fackskolor. Organisation, uppgifter och verksamhet grundas på Flygvapnets behov av central utbildning, samverkan och fackkompetens för att förbereda, organisera och vidmakthålla flygtrafiktjänstens krigsorganisation. Luftfartsverket (Lfv) ställer erforderlig personal till Flygvapnets förfogande och svarar för erforderlig fackkompetens. Produktionen styrs helt av Chefen för flygvapnet (CFV ProdV), medan facktjänstansvaret ålagts Lfv och chefen för flygtrafiktjänsten.

Text: Peter Larsson, Torbjörn Norén

Foto: Rickard Nilsson

- vad är det?



Herrevadskloster - FFL - Jönköpings län

Snabbfakta 2

Utöver reservofficersutbildningen genomförs även utbildning av vpl trafikledarbiträden ingående i krigsorganisationens basförband. Dessa ingår som en aktiv del i flygtrafiktjänsten för att upprätta de kortbanor som ingår i FV:s bassystem.

Även specialutbildning av flygledare ur Lfv ingår i FFL:s verksamhet. Syftet är att kunna använda dessa flygledare i flygtrafiktjänstens krigsorganisation.

Av praktiska skäl genomförs även viss grundläggande flygledarutbildning av flygledaraspiranter ur Lfv/FLSS.

Lfv svarar för FFL:s fackmässiga kompetens med chef, utbildningsledare och kurschefer/lärare. För militär utbildning, administration och teknisk tjänst avdelas personella resurser ur F5.

Herrevadskloster - vatten (utgående av vägen 1971) - Jönköpings län



FFL är sedan starten 1973 beläget vid skånska Herrevadskloster strax utanför Ljungbyhed. Utbildning av Flygvapnets (FV) trafikledare var tidigare förlagd till (nu nedlagda stockholmsflottiljen) F2, Hägernäs (FTLS).

Produktionen består av:

- ▶ *Utbildning av reservofficerare i flygtrafiktjänst.*
- ▶ *Central grundutbildning av värnpliktiga trafikledarbiträden.*
- ▶ *Specialutbildning av flygtrafikledningens personal till krigsorganisationen samt övrig personal inom fackområdet.*
- ▶ *Stabsuppgifter som sammanhållande för planering och genomförande av utbildning för flygtrafiktjänstens krigsorganisation inom Flygvapnet. Detta innefattar direktiv rätt i fackutbildningsfrågor samt samordning med Lfv.*



Utbildning

Alla flygledare får sedan 1978 grundutbildning för att kunna tjänstgöra som fackmän för såväl militär som civil luftfart i fred, kris och krig. Behovet av befäl i flygtrafik tjänstens krigsorganisation tillgodoses genom kombinationen flygledare/reservofficer i flygtrafik tjänst.

Flygledare/reservofficer i flygtrafik tjänst. – Utbildningen genomförs i två etapper: 1) Grundläggande reservofficersutbildning – GFLU och 2) FOHS/ROK. Utöver detta krävs flygledarutbildning som fullföljs vid Lfv mellan de båda militära utbildningarna.

GFLU är en "frivillig" militär utbildning med plutonsbefälsnivå. Dessutom är det samtidigt en av rekryteringsvägarna till flygledaryrket. Utbildningen omfattar grundläggande

flygledarutbildning och militär-/ledarskapsutbildning. Flygledarutbildningen ingående i GFLU syftar till facktjänstkompetens för flygplats- och inflygningskontroll med procedurteknik i fred, kris och krig. Den är även anpassad till såväl FV:s mål som Lfv:s kvalitetskrav (samverkan Lfv/FLSS).

Den militära utbildningen målinriktas tidigt mot flygtrafik tjänstens krigsbefattningar i basbataljon 85 och rollerna som chef, fackman och utbildare.

Utbildningen styrs enligt duglighetsmodellen. Kortare och längre tillämpningar genomförs, där eleven själv får bevis på sin förmåga.

Som ett viktigt led i förberedelserna för krigsplacering i norra Sverige ingår vintersoldatutbildning. GFLU avslutas med en tillämpningsövning vid krigsbas, där eleverna får tjänstgöra i kommandocentral och trafikledningskärra och leda riktiga flygplan under handledning. Även flygning med SK 60 ingår.

Med godkänd GFLU som grund anställs eleverna som flygledaraspiranter i Lfv vid FLSS, där utbildningen till flygledare fullföljs. Under tiden vid FLSS erhåller eleverna även en begränsad flygutbildning. Denna genomförs sedan 1974 vid F5. Den sista delen av flygledarutbildningen genomförs vid en lokal trafikledning någonstans i Sverige.

De flygledaraspiranter som placeras vid någon av de tre kontrollcentralerna erhåller cirka sex månaders kompletterande utbildning vid FLSS, innan den lokala utbildningen påbörjas. Efter examination anställs aspiranterna som flygledare.

Inom 18 månader efter anställning som flygledare erbjuds de att fullfölja reservofficersutbildningen. Den genomförs som ett allmänt skede vid FOHS (F 14/Halmstad) och ett fackskede sammanhållet av FFL. Utbildningen fördelas på flygtjänst, studietjänst vid Lfc, fack- och systemutbildning vid FFL respektive BBS/F14, tillämpnings-



övning vid krigsbas och examen vid FOHS. Utbildningen omfattar totalt 15 veckor, varefter flygledaren anställs som reservofficer i flygtrafiktjänst. För

att placeras i nivå 5 och 4 krävs FKHS/ROK respektive MHS/ROK. FFL är kursanordnande fackskola för ingående fackskeden.

Delar av den grundläggande flygledarutbildningen (GFLU) för flygledarspiranter rekryterade direkt till Lfv genomförs vid FFL. Detta är en detaljerad utbildning under FLSS. Lfv svarar för hela kostnaden.

Utbildningscykel för trafikledarbiter

TLbi-utbildning

TLbi (trafikledarbiter). – En viktig resurs, som behövs för att betjäna militära förband vid våra kortbanor, är "tlbi". De organiseras i motoriserade förband med trafikledargruppchef, trafikpost och vägvisare. De skall även kunna tjänstgöra i kommandocentral.

Alla får samma utbildning för att kunna tjänstgöra på alla befattningar. Gruppchefen har bil utrustad med flygradio, telefon och basradio (MIK-bil). Övriga har motorcyklar och basradio. De utbildas till autonomt uppträdande och med inriktning att grupperas fältmässigt.

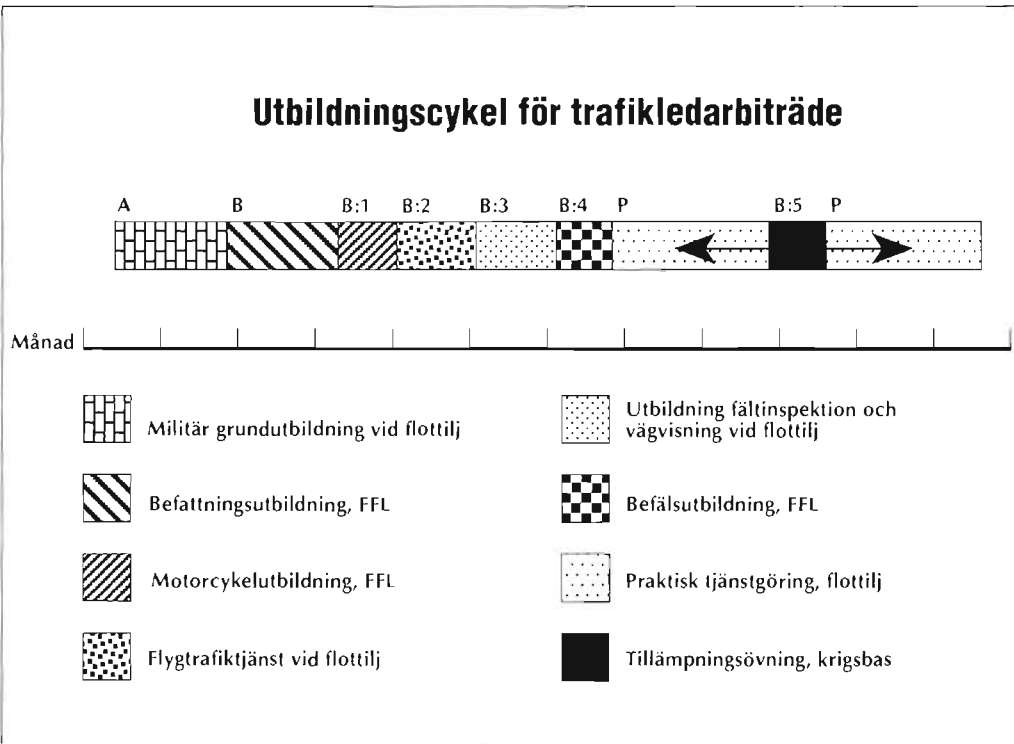
Den centrala utbildningen på totalt tolv veckor omfattar dels fredsriktad facktjänst för att kunna arbeta som biträde vid flottiljens trafikledning, dels krigsbefattningsutbildning innefattande gruppbefälsutbildning. I det första skedet ingår MC-utbildning vid F5:s fordonsutbildning. För närvarande genomförs två omgångar per år. Lokalt utbildas de värnpliktiga vid trafikledningen. Utbildning sker emellertid även vid basenheten i fältbesiktning och praktisk vägvisning med MC. Minst en veckas tillämpningsövning vid kortbana skall ingå under P-skedet. Denna utbildning genomförs vid F7 och F21/Se ÖN. Central vinterutbildning MC planeras bli förlagd under F15:s regi.

Specialutbildning

Specialutbildning för flygtrafiktjänstpersonal är verksamhet som utöver grundläggande utbildning till flygledare fordras för befattningar och uppgifter i flygtrafiktjänstens krigsorganisation. Den syftar endera till kontinuerlig uppdatering eller utveckling och förnyelse. Utbildningen är uppdelad i såväl facktjänst- och systeminriktade kurser.

Facktjänstinriktade kurser genomförs vid FFL, medan systeminriktade kurser genomförs vid F14/BBS respektive vid F20/StrilS. De systeminriktade kurserna ingår som paketkurser i system med kurser för övrig personal ingående bas- respektive strilförband. FFL ingår som facktjänstansvarig skola vid sådana systemkurser i samverkan med BBS respektive StrilS.

Vid FFL utbildas även bastroppchefer. Dessa har till uppgift att lämna militär informationstjänst vid flygplats – MIF.



Principiell utbildningsgång för reservofficerer i flygtrafiktjänst

VECKA 1 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50 52

ÅR 1

GFLU/KURS 1450F
Grundläggande flygledarutbildning

ÅR 2

Militärutbildning PB-nivå

ÅR 3

Behörighetsutbildning

ÅR 4 Flygledare Lfv →

ÅR 5

OHS/ROK A U FL

OHS/ROK FU FL

OHS/ROK FU FL

ÅR 6

OHS/ROK FU FL

Reservofficerer FV

FFL ATS Förband/division Flygtrafiktjänst bas. FFL

Lfv/FLSS FOHS Stril/Lfc Taktik och befälsutb. BBS

DUBAI flygets nästa MEKKA

I november 1991 hölls en internationell flygutställning, Dubai 91, på den internationella flygplatsen i Dubai. Detta var den andra Dubai-utställningen någonsin. Den första hölls i februari 1989. Också 1991 års utställning skulle ha arrangerats i februari. Detta omöjliggjordes emellertid av det då pågående kriget i området kring Persiska Viken. Därför tvangs "Dubai 91" att senareläggas – till den 3-7 november.

Intresset för utställningen tycktes dock inte ha minskat p g a kriget. Många företagare hade tvärtom insett vikten av att vara representerade på utställningar i detta område. Ett område av världen som utgör en stor marknad för försvarsmateriel, där det också – tack vare oljefyndigheterna – finns gott om pengar. Dessutom utgör regionen ett oroligt hörn av världen.

Text: Ulf Hugo

Foto: Ulf Hugo, Per Nyström

Dubai är ett av sju emirat i Förenade Arabemiraten, vilket ligger sydost om Saudiarabien och ca 600 km från krigsområdet Kuwait och Irak. Förenade Arabemiraten ingick dock i koalitionsstyrkorna som deltog i kriget mot Irak.

Förhandsinformationen om utställningen visade på ett omfattande internationellt deltagande med ett mycket stort deltagande från (dåvarande) Sovjetunionen. (I denna artikel används fortsättningsvis *Sovjetunionen* och uttrycket *sovjetisk* eftersom utställningen hölls medan Sovjetunionen fortfarande existerade.)

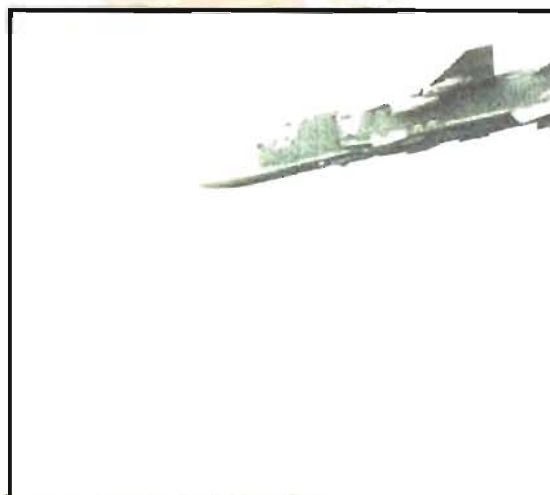
Totalt fanns ett 40-tal utställarländer med ca 370 företag representerade. British Aerospace, t ex, gjorde den största satsningen någonsin på en utställning – endast frånsett Farnborough.

Den svenska industrins deltagande var mycket begränsat. De enda före-

tag som var representerade var Barracuda Technologies AB, Hägglunds Vehicle AB och Nordic Aero AB.

Flera olika flygmässor och utställningar världen över konkurrerar om att bli "nummer 3" efter de två stora Le Bourget och Farnborough. Dubai är en mycket stark kandidat till detta. Kanske man t o m har högre ambitioner? Detta för att regionen i sig utgör en stor marknad. Lägg därtill att utställningen var mycket välorganiserad. Till skillnad från utställningarna i Paris och London var allmänheten helt utestängd från utställningsområdet. Samtliga dagar var reserverade för fackfolk. Istället fanns en plats utanför utställningsområdet, varifrån allmänheten kunde följa de dagliga flyguppvisningarna.

● ● Från västvärlden ställdes inga direkta nyheter ut. Dock var inriktningen densamma som vid Le Bourget



Ovan och nedan: Su-24 FENCER - aktuell i vårt närområde - b2



دُبَيّ ٩١
المعرض الدولي للطيران والدفاع
٣ - ٧ نوفمبر ١٩٩١
دبي - الامارات العربية المتحدة
كل يوم من الساعة العاشرة صباحاً حتى الساعة السادسة مساءً

دعوة تشریف
ينظم المعرض شركة
F O B
فيرز أند كزيبيشنرز المحدودة

تتمتع المعرض بحكومت دبي، دائرة الطيران المدني ومطار دبي الدولي. ويجري تنظييمه بالتعاون مع القوات المسلحة وقوة الامارات العربية المتحدة

Nya ryska attackvapen offentliggjorda

med olika (tidigare kända) beväpningsalternativ.



Till allmänhet beskådande: Su-24 FENCERs attackvapen.

DUBAI '91

The International Aerospace and Defence Exhibition

3-7 November 1991

DUBAI, UNITED ARAB EMIRATES

10:00 a.m. - 6:00 p.m. daily



Complimentary Invitation

Organised by

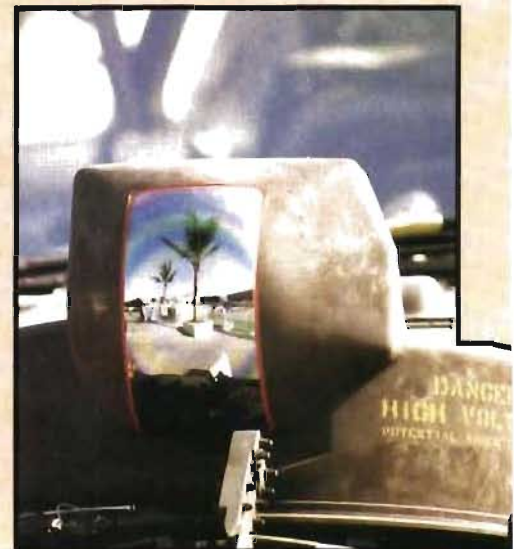


Fairs and Exhibitions Limited

'91, d v s en presentation av en stor del av de flygplanstyper som deltog i kriget mot Irak. Detta innebar en relativt omfattande flygplanspark med attackflygplanet F-117A och attackhelikoptern AH-64 i spetsen.

"Nyheter" stod istället Sovjetunionen för. Dessa "nyheter" var en bland-

ning av äldre materiel, som inte visats tidigare på utställningar, och modern, nyutvecklade materiel. Dessutom fanns mycket av det som redan tidigare visats i Paris och London, såsom jaktflygplanet MiG-31, transportflygplanet Il-76 och An-124, helikoptrarna Mi-28 och Mi-34, samt de en- och ►



f: Ortsbo med jaktfalk. - T b: Mi-34 i speglad i attackhelikopter AH-64s fliktas.

*Fritid med
Flygvarvet*



JACKA
GOLFSKJORTA

Microfiber. Mann Art nr 10847-G S-XXL 619 kr
100% bomull med knäppssö i röd / grönt S-XXL
Art nr 10848-B Vit 217 kr
Art nr 8344-G Väst 307 kr



SKJORTA
SKJORTA
SLIPS
SHORTS
TRÖJA
BÄLTE

SLIPSNÄL
KULSPETSPENNA
PLÅNBOK, NECESSÄR
MANSCHETTKNAPPAR

Vit k.ä. 100% bomull S-XXL Art.nr. 103061-B 218 kr
 Vit l.ä. 100% bomull S-XXL Art.nr. 103062-B (leverans Sept-92) 230 kr
 Siden Art.nr. 10705-A 145 kr
 100% bomull Marin Art.nr. 103097-A S-XL 198 kr
 100% bomull Vit / Marin Art. nr. 10878-A S-XXL 348 kr
 Kalvskinn-spänne i gulmetall / nickel med gravyr
 Art.nr. 102200-B Brun - Art.nr. 102200-S Svart 144 kr
 Gulmetall / nickel med gravyr Art.nr. 102201-L 82 kr
 i rosenträ Art.nr. 102204-L Sammettasösk 99 kr
 i cognacbrunt kalvskinn Art.nr. 103866-L 165 kr, Art. nr. 103866-L 286 kr
 Gulmetall/nickel med gravyr Art.nr. 102020-L 99kr



PULLOVER

100% bomull, Marin / Offwhite S-XXL

Art.nr. 103054 325 kr

JACKA

(Vinter) 65% Polyester-35% bomull Lev. Sept-92

Kit / Skogsgrön Art.nr. 10125 A 461 kr

WINDBREAKER

Polyester / bomull, Marin / Vindröd S-XL

Art.nr. 10649A 762 kr

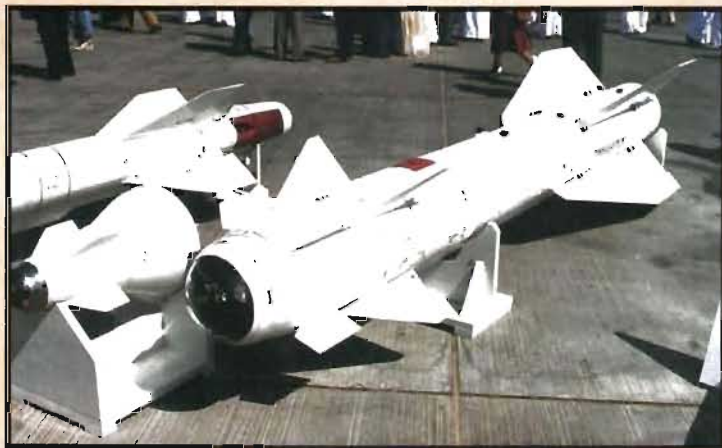


- MANCHESTERMÖSSA** - bodni i munition - Art. nr. 1025-B 42 kr
 (flyverantoni W) - tunggjössa og inniheldur hægri og lættvöðum
- T-SHIRT** 100% bomull - svart - 141 x 78x
DRAGEN - sirt - 141 x 78x - 100% bomull - 100 kr
- BADJAKAN** 100% bomull - svart - 130cm - 40 g - 78 kr
 Art. nr. 102021-E
- VÄSKA** Oxfordtyll - 44 x 25 x 20cm - 220 kr
 VI / Svart / Lilja - Art. nr. 101254-A
- SWEATSHIRT** 70% bomull - 120 g - svart - Art. nr. 10201-A
 Marh með knöppula / svart / grönt - 250 kr
- SOCKOR** 80% bomull - 20% stretch - Art. nr. 10002-B 35 kr

Ekshagens er einn af bestu stafræna vörusöluverum í landi okkar. Vörur okkar eru tilgjaflegar á netinu og eru allar vörur okkar tilgjaflegar á netinu. Ekshagens er einn af bestu stafræna vörusöluverum í landi okkar. Vörur okkar eru tilgjaflegar á netinu og eru allar vörur okkar tilgjaflegar á netinu. Ekshagens er einn af bestu stafræna vörusöluverum í landi okkar. Vörur okkar eru tilgjaflegar á netinu og eru allar vörur okkar tilgjaflegar á netinu.



EKHAGENS BOX 7103 TEL. 08 - 756 71 50
 183 07 TABY FAX. 08 - 756 49 31



Noskonen t v = L = halvaktiv lasermålsökare T h: T = TV-målsökande



Ch-31: En signalsökande attackrobot. Utställningens "sensation".

tvåsitsiga versionerna av jaktflygplanen MiG-29 och Su-27.

Nyheterna utgjordes av attackflygplanen Su-24 och en ny version av Su-25. Dessutom exponerades för första gången sovjetiska attackrobotar.

Från sovjetisk sida visades en stor öppenhet vad det gällde att ge besökarna möjlighet att närmare studera den utställda materielen.

Attackflygplanet Su-24

Versionen som ställdes ut, Su-24MK, är en exportvariant av den modernaste attackversionen FENCER D. Denna version är utrustad med mottagarutrustning för lufttankning, vilket de tidigare versionerna (Su-24 FENCER A/B/C) saknar. En annan stor skillnad är den elektrooptiska utrustningen för målinmätning och vapenstyrning. De tidigare versionerna har en relativt enkel TV-utrustning och en IR-målsökare, medan Su-24MK har en mer avancerad TV-utrustning och en kombinerad laseravståndsmätare/laserutpekare. Dessa är inrymda i den på undersidan av flygkroppen centralt placerade utbyggnaden. Den elektrooptiska utrustningen på Su-24MK ger flygplanet kapacitet att bära laserstyrda vapen, såsom styrda bomber och attackrobotar med semiaktiva lasermålsökare.

Besättningen i Su-24 består av två man – en förare och en system/vapenoperatör placerade bredvid varandra. Båda platserna har en styrspak, men flygplanet kan endast i nödfall flygas från högersits. I "stöveln" (tittskåpet) framför systemoperatören finns två instrument för presentation av radar resp TV-information. Instrumenteringen i övrigt är typisk för sovjetiska krigsflygplan – en relativt rörig layout.

Attackbeväpning

De flesta moderna sovjetiska attackrobotarna ställdes ut och presenterades

med originalbeteckningar. Alla dessa ingår som vapenalternativ till Su-24.

Originalbeteckning	NATO-beteckning	Funktion
Ch-25	AS-10	Semiaktiv lasermålsökare
Ch-29L	AS-14	Semiaktiv lasermålsökare
Ch-29T	AS-14	TV-målsökare
Ch-31	AS-17	Signalsökande
Ch-58	AS-11	Signalsökande
Ch-59	AS-13	TV-målsökande

Skillnaden mellan Ch-29L och Ch-29T är endast målsökardelen. I övrigt är robotkroppen identisk. Av de utställda robotarna har alla, utom Ch-31 och Ch-59, förekommit på bilder i fackpressen tidigare.

Den signalsökande Ch-31 är en ramjetdriven attackrobot som har en relativt lång räckvidd (ca 100 km?).

Till den TV-målsökande Ch-59 hör också en länkkapsel som bärs på flygplanet tillsammans med roboten. Länkkapseln utnyttjas för att ta emot den överförda TV-bilden från målsökaren till TV-utrustningen i Su-24. Detta torde innebära att roboten, som har en krutrakettmotor, flyger den första fasen programstyrd och utnyttjar TV-målsökaren för slutfasstyrning. Det i sin tur innebär att även Ch-59 har en relativt lång räckvidd (>50 km?).

Informationen om Su-24 och dess beväpning är intressant eftersom flygplanstypen är baserad i vårt närområde och regelmässigt uppträder i Östersjöområdet.

Närunderstödsflygplanet Su-25T

Den version som ställdes ut är nyutvecklad och har givits beteckningen Su-25T. Denna version är speciellt framtagen för insatser mot stridsvagn-



Ovan: Det ombyggda f d tvåsitsiga nu ensitsiga pansarattackflygplanet Su-25T Frogfoot.

Nedan: 500 kg laserstyrd bomb (KAB -500L) för Su-25T.





Su-24 MK (underifrån) har avancerad TV-utrustning + kombinerad laser-avståndsmätare/laserutpekare innanför glasbyggnaden. Där bakom i två långsmala utbuktningar (t v) 6-pipig 23mm akan av Gatlintyp + (t h) registrerkamera.



Ovan: På ryggsåsen på Su-24 MK FENCER D finns en robotskottsvarnare.

Nedan: Fotograferad av svenskt incidentberedskapsflyg över Östersjön: Su-24 FENCER D.

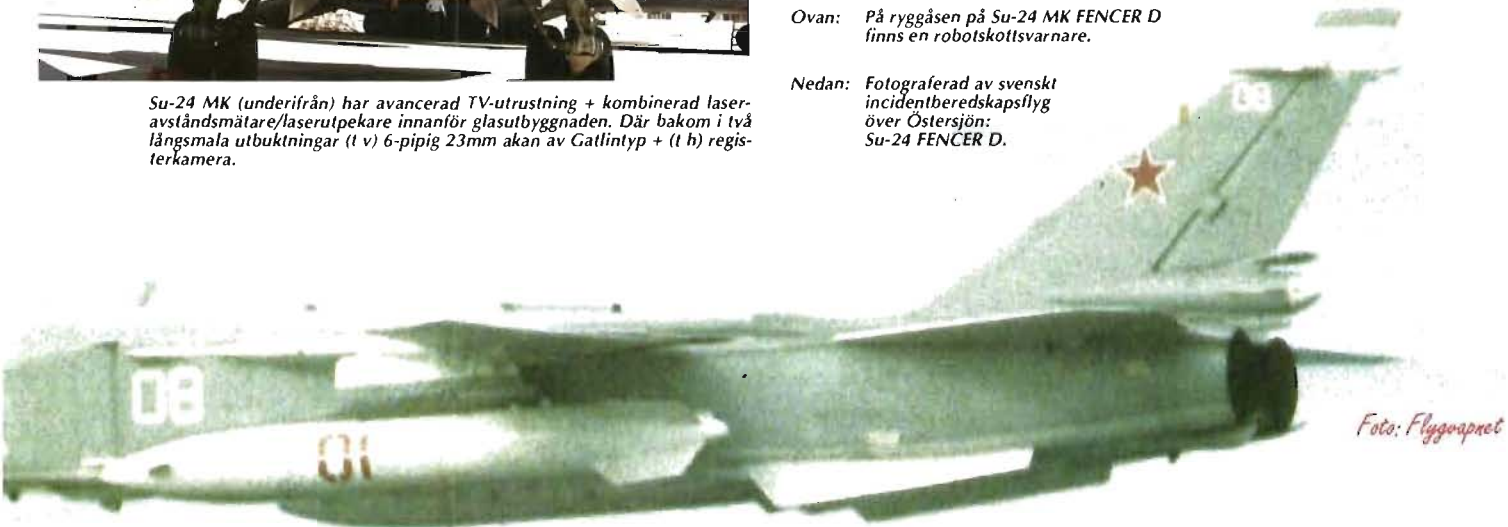


Foto: Flygopnet

ar. Su-25T har endast producerats i en mindre förserie (tio flygplan). Su-25T bygger på den tvåsitsiga versionen av Su-25 (stridsaktuell under Afghani-stankriget). Den bakre sittbrunnen utnyttjas inte för någon besättningsmedlem utan främst för utökad avionikutrustning inklusive något större bränslemängd.

Nosen har också givits ett nytt utseende med ett betydligt större fönster för den elektrooptiska utrustningen. Denna utgörs av ett TV- och ett lasersystem. TV-utrustningen uppgavs vara mycket bra för målinmätning och ger 23 gånger förstoring. Laserutrustningen utnyttjas för utpekning och styrning av laser- och laserledstrålestyrda vapen. För bekämpning av

stridsvagnar är flygplanet utrustat med laserledstrålestyrda pansarvärnsrobotar.

Övrig attackbeväpning som visades var en 500 kg laserstyrd bomb, KAB-500L. Denna bomb uppgavs också finnas i en TV-målsökande variant med beteckningen KAB-500T.

Det uppgavs också under utställningen, att en FLIR-kapsel (Forward Looking InfraRed), kallad Merkurij, utvecklats till Su-25. Kapseln ger flygplanet navigerings- och anfallskapacitet under mörker och dåligt väder. Merkurij-kapseln visades dock inte under utställningen.

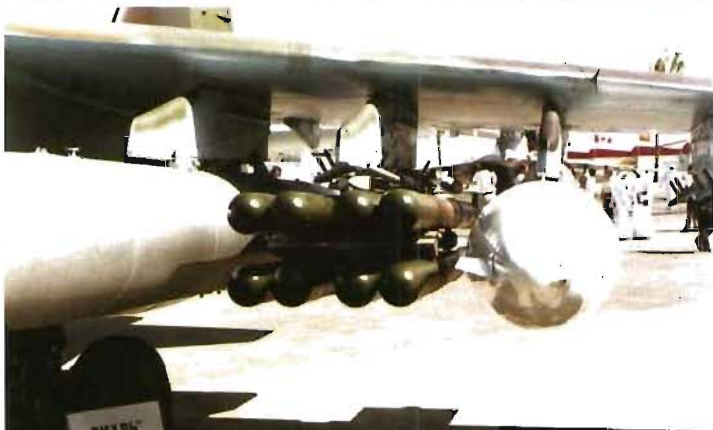
● ● Flyguppvisningarna, som pågick dagligen under ca två timmar med

deltagande av främst militära flygplan, genomfördes generellt på lägre höjder jämfört med Le Bourget och Farnborough.

Nästa internationella flygutställning i Dubai är bestämd till den 7-11 november 1993.



Länkkapsel till Ch-59/AS-13.



För Su-25T: 2x8 laserledstrålestyrda pansarvärnsrobotar; AT-9/Vikhr.



AS-13/Ch-59: TV-målsökande attackrobot för Su-24.

Ett polskt bolag ordnar, i samarbete med det polska flygvapnet och ett reseföretag, tiodagars kurser för utländska piloter och ger dem en introduktionskurs på önskade flygplan. Vid flygkadettskolan i Deblin, 10 mil söder om Warszawa, erbjuds även komplett utbildning på TS-11 Iskra (jettrainer), MiG-15UTI och MiG-21UTI, de två senare är de tvåsitsiga versionerna av de välkända jetjaktflygplanen.

Det här är ett världsunikt erbjudande! Gör gärna tankeexperimentet att svenska flygvapnet skulle erbjuda hugade utlänningar utbildning på SK 60, J 32 Lansen och J 35 Draken. Otroligt eller hur?

KÖP en turistresa



Text & foto: Freddy Stenbom

För bara några år sedan kom västerlänningar knappt i närheten av öststaternas flygbaser. Nu kan västerländska piloter resa till Polen och få flyga militära jetflygplan med polska överstar som instruktörer.

Denna exotiska möjlighet till nya flygerfarenheter gavs under fjolåret (1991) även en svensk flygjournalist, Allt om Hobbys chefredaktör FREDDY STENBOM. Han och sju brittiska gentlemän hamnade i samma "turistflygargrupp". Från detta annorlunda flygäventyr berättar Stenbom följande.

Läkare och utrustning

De första dagarna vid flygbasen Deblin ägnades åt en noggrann läkarundersökning, ut-

rustning med flygoveraller och kängor (som vi flott nog fick behålla), drillning i katapultutskjutning och allmän cockpit-träning.

I läkarundersökningen ingick självklara moment som EKG-, syn-, färgseende- och hörselkontroller. Men det fanns också flera för oss utländska "piloter" exotiska inslag. Vi fick sätta oss i en snurrande stol i ungefär fem minuter och medan vi snurrade skulle vi vicka huvudet från den ena axeln till den andra. Efteråt kollade man att vi fortfarande kunde gå rakt längs en linje på golvet. Vi utsattes även för en tryckkammar där vi fördes upp på hög höjd (näja bara drygt 3 500 m) för att se att vi klarade tryckförändringen. Efter alla undersökningar utjärdades ett medicinskt certifikat som

gäller för flygning i ett år.

När jag ändå är inne på den medicinska avdelningen skall

nämnas, att i piloternas hus (motsvarande divisionshus) vid plattan fanns en läkare statio-



SBLim-2 på finalen inför landning.



Dig flyga MiG-15

MiG-15/SBLim-2 med Kazimierz-ruinen strax ovanför nosen – ett utseenderesultat från ett tidigare svenskesök ... på 1650-talet.

nerad. Varje morgon före flygtjänstens början skulle alla piloter in till läkaren för att bli

kontrollera puls och blodtryck! De sena eftermiddagarna ägnade vi åt flygning hos den



Klargöring för ny "turistresa"

Data för SBLim-2 (= polskbyggd MiG-15UTI)

Tomvikt: 3763 kg
Max startvikt: 5390 kg
Bränsle: 1400 kg
Längd: 10,10 m
Spännvidd: 10,08 m
Höjd: 3,7 m
Vingyta: 20,6 m²
Maxfart: 1050 km/h
Landningsfart: 260-270 km/h
Stighastighet: 46 m/s
Startsträcka: 900 m
Landningssträcka: 600 m
Tophöjd: 13.950 m
Stigtid till 12.000 m: 12,1 min

SBLim-2 är utrustad med Lis-2 "SB" jetmotor med 23,5 kN dragkraft. Flygplanet används till inledande grundutbildning av piloter i instrumentflygning, navigation inkl användning av radioutrustning, Träning i bombning och skjutning, flygning på hög höjd samt landning (inför ensitsiga MiG-17).

Totalt byggdes ca 700 MiG-15 och MiG-15bis (polsk beteckning Lim-1 och Lim-2) åren 1953-56. Ett antal modifierades senare till tvåsitsiga MiG-15UTI (i Polen betecknades SBLim-2).

lokala civila flygklubben som hade flera intressanta flygplan. Bl a fanns flera olika typer av "avanceflygplan" från Zlin, Wilga till framförallt en nyligen renoverad klassisk Polikarpov Po-2. Detta biplan konstruerades 1928 och byggdes i över 40 000 exemplar fram till 1954. Planet användes på alla möjliga sätt men framförallt som skolflygplan i åtskilliga öststater. Så sent som under Koreakriget kunde det fortfarande hända, att man släppte bomber från Po-2 i nattträder mot FN-trupperna.

Nödprocedurer

Sista teoridagen ägnades åt hårdträning av nödprocedurer, framförallt förfarandet vid kata-

pulttskjutning. Både Iskra och MiG-15 har tidiga typer av katapultstol – det finns ingen automatik som på modernare stolar. Här krävs att man vet vad som gäller, om man skall klara sig. Först fick man dra upp fötterna till speciella fotstöd och hålla ihop knäna ordentligt. Ryggraden måste hållas helt rak samtidigt som man blundar och håller ihop axlar och haka (det är lätt att bryta ryggen vid utskjutningen



Författaren Stenbom klargörs

om man sitter fel). När utgångsläge intagits är det bara att fälla huven med ett handgrepp och sedan skjuta ut sig. Efter en och halv sekund separerar man automatiskt från stolen och i och med detta dras fallskärmen ut. Vi övade också nödprocedurer om denna automatik skulle falla. Båda piloterna ombord måste göra proceduren i rätt sekvens. Om framsättespiloten skjuter ut sig först, blir baksättespiloten grillad! Vi tränade även språkkommandon, så att det inte skulle uppstå språkförbistring i en eventuell jäktad krissituation.

Första flygningen

Så var det dags för de första flygningarna med jetflygplan. Vi hade möjlighet att flyga både Iskra och MiG-15. De flesta piloterna valde att flyga

båda typerna, eftersom det var förmånligt att byta bort MiG-tid och få nästan dubbelt så mycket tid i Iskra. Så mycket jetflygtränning som möjligt resonerade de flesta. Instrumentmässigt var de båda typerna ganska lika, vilket gjorde att skillnaden att flyga planen var mycket liten.

Vi fick en sista drill i cockpit innan dagens tvåspråkiga briefing började ute på plattan tillsammans med våra polska piloter. Vi hade två Iskra och en MiG-15 till vår disposition. Själv hade jag turen att flyga i första omgången. Det blev i en Iskra.

Vid uttaxningen före start lade jag märke till en speciell polsk procedur. Det fanns mekaniker utplacerade vid bankanten som genomförde en sista snabb teknisk kontroll innan man fick ställa upp för start.

Jag följde med i rodren under starten och tog över från tio meters höjd. In med ställ och startklafi. Sedan svängde jag in på rätt kurs för vår inledande navigeringsrunda, som i huvudsak gick längs floden Wisla. Första sevärdheten var Kazimierz – ruinen efter svenskarnas härjningar på 1650-talet. Även vid de andra brytpunkterna låg ruiner efter krig – några få från nazitiden, huvuddelen var svenskarna skyldiga till. Intill mitten av 1600-talet hade faktiskt Polen varit en stormakt, som tidvis sträckte sig från Östersjön till Svarta havet. Efter svenskarnas kampanjer har Polen aldrig riktigt återhämtat sig ... allt enligt mina instruktörers framställning och med en skämtsam ironi.

Iskran är mycket harmonisk i rodren. Det var en fröjd att flyga lågt över landskapet. Enda avvikelserna från andra flygplan jag flugit var känsligheten i nosläget under sväng. Det gällde att hålla ner nosen



TS-11 Iskra från polska WSK-PZL Mielec.

så att man inte steg i svängen. Efter cirka tjugo minuter av svängande och pyssel med motor var vi framme vid vårt övningsområde för en stunds avancerad flygning med hela programmet. Allt för att känna på hur Iskran reagerade i olika farter och lägen.

Äntligen mig i MiG

Nästa pass blev det första i MiG-15 UTI (alltså den tvåsitsiga skolversionen). Efter en kortare orienteringsflygning är vi framme i övningszonen. Följ med på en liten tur:

– Jag bankar omkull MiG:en och trycker ner nosen samtidigt som jag drar ner trotteln (gasspaken) till 8 000 rpm. Farten ökar snabbt allteftersom jag dyker neråt mot 1 000 meters höjd. Jag centrerar vingarna. När fartmätaren visar 700 km/h, ger jag full trotteln

(gas) igen och drar mjukt åt mig spaken. Dykningen övergår i en brant stigning och planet når snabbt 3 500 meters höjd. Farten har sjunkit till ca 350 km/h när vi går i planflykt. Jag rollar över flygplanet på rygg, drar av trotteln (gasen) igen och låter nosen sjunka igenom horisonten. Jag drar åt mig spaken mjukt för att komma rätt på vingarna igen i en halv looping.

Vid utgången har jag rätt fart för att göra en hel looping. Full trotteln (gas) igen. Jag drar åt mig spaken (nästan för hårt), så att det börjar svartna för ögonen. Mot toppen av loopingen lättar jag på spaktrycket samtidigt som jag böjer min nacke bakåt för att med ögonen fånga horisonten som dyker upp bakom och under mig.

Jag låter farten bygga upp lite grann innan jag åter drar ner på trotteln under dykning och urgång till planflykt. Vål nere är farten åter lagom för en



TS-11 Iskra taxar in ... och nosen strippas inför nästa klargöring.



Viggen över Östersjön. Han hade uppfattat att den svenske piloten vinkade åt honom och missförstått handviftningen som en gest att svensken erbjöd pengar för en rymning till Sverige (önsketänkande, men ett handtecken kan ha olika betydelser i andra länder!).

En annan pilot klagade på dåliga löner rent generellt och i synnerhet jämfört med väst. Han hade omräknat i västvaluta cirka 400 dollar i månaden, ungefär 2 500 kronor. Han tycktes känna till att en västerländsk stridspilot hade det tiofaldigt minst.

I det här läget fick jag en "snilleblix". Jag hade just blivit serverad en öl och konstaterade att priset endast var en halv dollar. Jag sa till min nyvunne polske vän (som firade dagens lyckade tentamen) att han skulle kunna få 800 öl på den polska krogen för en månadslön. Hans svenske kollega möter däremot ett högre krogrpris, kanske en femtiolapp per öl, vilket alltså bara ger omkring 500 öl per månad.

ny looping. Den här gangen drar jag inte fullt lika hart och det känns behagligare. På toppen av den halva loopingen rollar jag rätt på vingarna till planflykt.

Det här planet är en dröm ... att flyga. Men vilken drög på marken! Styrningen sker med ett konstigt system som innebär att först ger man sidoroderutslag åt önskat håll, därefter bromsar man med en handspak. Det tog tid att vänja sig med att ge lagom utslag och med rätt timing. Till att börja med taxade jag omkring som en berusad, skadeskjuten kråka.

De två följande dagarna blev välmatade med flygning. Flera pass i både MiG-15 och Iskra för min del. Totalt blev det fyra MiG-flygningar (varav två landningsövningar) och tre pass i Iskra (varav en fotoflygning). Det märktes tydligt att våra instruktörer, tre överstar och en major, gillade den här verksamheten lika mycket som vi elever.

Blickar mot väst

Språket var i viss mån fortfarande ett problem. Genom en tolk kom jag dock i kontakt med ett gäng polska piloter från några olika baser, vilka just befann sig i Deblin för att tentera flyngelska. På mässen en kväll ville man pröva sina nya kunskaper på mig och jag bjöds in till bordet. Historier om flygtjänsten på olika platser och med olika flygplanstyper försade fram. Här var t ex MiG-23-piloten som berättade om sitt möte med



Visst är allting relativt! Stämningen i det polska pilotsällskapet blev i alla fall klart uppåt efter denna lilla standardjämförelse.

Flygplanen säljs ut

Det sista polska MiG-15-förbandet slutar att flyga 1992 och flygplanen kommer att säljas ut till privatpersoner och

flygande muséer runt om i världen. Ett antal Iskra kommer också att säljas. Preliminära priser som nämnts är 25 000 dollar för MiG-15 och 20 000 för Iskra. Inköpspriset är kanske inte avskräckande men det lär bli kostsamt att hålla flygplanen i drift med reservdelar och bränsle. MiG-15 UTI kommer att användas för inflygning och övning minst så länge som det finns MiG-17 kvar i militärtjänst. ■

MiG-15 och Catalinan

Kanske är det inte allom bekant att vårt svenska Flygvapenmuseum i Malmslätt (utanför Linköping) förutom en diger samling flygplan i Flygvapnets tjänst under olika tidsepoker även har utställt ett sovjetiskt-konstruerat MiG-flygplan. En MiG-15 som varit i polsk militärtjänst. Rariteten står uppställd invid vårt egna lands stolt, flygplan 29 Tunnan.

Inte långt därifrån står ett annat i sammanhanget intressant flygplan från 50-talet: Flygvapnets TP 47 Catalina. Skrivet om nedskjutningarna av två svenska flygplan över Östersjön, TP 79/DC-3 och TP 47 Catalina, var livliga i fjolhöstas. Ryska erkännanden om delaktighet i dessa skjutdramer satte fart på pennorna.

Östergötlands Flyghistoriska Sällskap ger bl a ut skriften OFS meddelande. I dess utgåva nr 2/91 berättas bl a om hur en av MiG-piloterna sköt ned Catalinan. Det är en livfull och intressant redogörelse, som rekommenderas till läsning. ■

Text & foto:
Jahn Charleville



Medverka till en ny syn

Alla företag dras i olika grad med kostnader på grund av sin personals alkoholproblem. Flygvapnets årliga kostnad för anställda med alkoholproblem torde i dag ligga på mångmiljonbelopp. Denna kostnad kan halveras med den nya synen på behandling av alkoholister. A och O är då att man har en alkoholpolicy som är konsekvent och väl förankrad i högsta ledningen samt som upplevs som sund och meningsfull bland personalen.

I september 1991 inledde representanter ur flygstaben en informationsturné till försvarets samtliga flygande förband. Syftet var att presentera en alkoholpolicy som vänder sig till den flygande personalen. Det är viktigt att den enskilde vet vad som gäller om han passerar gränsen till ett kemiskt beroende, alltså det vi kallar för alkoholism.

Vi vet i dag att var tionde vuxen får alkoholproblem någon gång under livet. Att definiera alkoholism är svårt. Om en människa – trots smärtsamma upplevelser och svåra konsekvenser – fortsätter att dricka alkohol regelbundet, anses den individen vara alkoholist.

Inom Flygvapnet tror vi i dag oss veta att inom kategorin flygande personal är antalet alkoholberoende av-

Av Hans Jansryd & Jan Linder

sevärt lägre än riksgenomsnittet. Detta beror bl a på att medelåldern inom denna grupp är lägre än för yrkesverksamma i allmänhet. Svårigheten att upptäcka och bota sjukdomen är väl känd. Alkoholistens förnekelse är total. Det är ett sjukdomstillstånd där patienten alltför ofta inte vill bli frisk. Det viktigaste för en aktiv alkoholist är att skapa förutsättningar för att kunna fortsätta dricka. Med sin manipulationsförmåga lyckas han oftast. Det är mot bakgrund av detta som en ständigt upprepad information och utbildning är nödvändig. Denna information bör ges av en nykter alkoholist. Den nykter alkoholistens assistens är oersättlig i detta sammanhang.

● ● Sedan mitten av 80-talet finns i

Sverige flera behandlingsformer som visat sig mycket effektiva. En av dessa är den s k **Minnesotamodellen**. Behandlingskostnaden är ca 60.000 kr för en 4- till 5-veckors behandling och elva månaders eftervård. Denna del av behandlingen är inkörsporren till ett livslångt program för att forma en livskvalitet utan alkohol, och bygger på Anonyma Alkoholisters (AA) program.

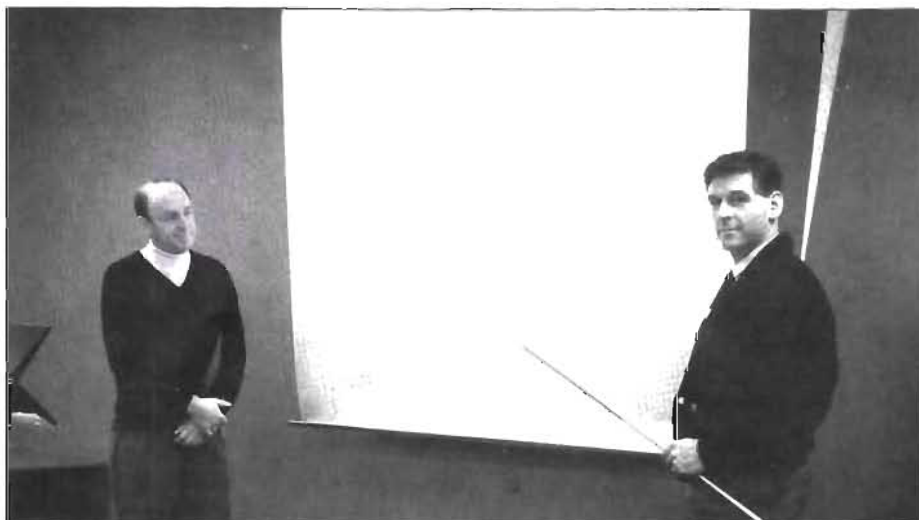
Man skall alltså se behandling av alkoholism som en investering, inte som en kostnad. Det är med andra ord ekonomiskt sunt att satsa på behandling, vilket också framgår i ÖB:s "Gemensam grundsyn mot droger" (TFG 91005).

Flygstabens informationsturné har uppskattats av förbanden. Exempel på kunskap och insikt före och efter informationen kan belysas med följande. Vi ställde i början av programmet frågan om det var någon som **inte** kände någon alkoholist. Några händer kom då upp. När samma fråga ställdes i slutet av programmet fanns oftast ingen kvar som inte kände någon alkoholist. Ett vanligt svar var: "Jag visste inte att jag kände någon alkoholist, men nu vet jag."

För att få rätsida på problemet alkoholism är det ett måste att *varje förband* har en företagsanpassad alkoholpolicy. Denna policy skall *delges samtliga anställda* och inte minst viktigt, de anställdas familjer. Den skall också klargöra att alkoholism är en primärsjukdom och inte symptom på någonting annat.

En alkoholpolicy finns nu framtagen för Flygvapnets flygande personal (*fig 7*). Amerikanska erfarenheter visar, att vid förband respektive bolag med motsvarande alkoholpolicy, lyckas man rehabilitera 80-85 procent av de anställda med alkoholproblem. Detta förklaras med att flygtjänst är en så motiverande faktor. Normalt ligger rehabiliteringsprocenten runt 50-60 procent.

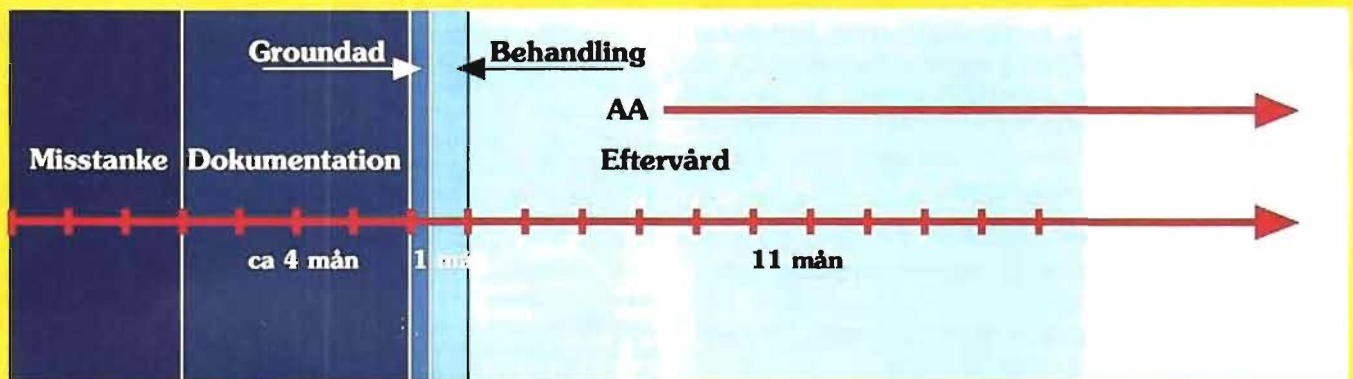
● ● Vår uppfattning om alkoholisten är ofta mycket missvisande. Vi tycker att alkoholisten är en oansvarig, falsk, manipulerande och karaktärlös typ. Så är naturligtvis inte fallet. Karaktärlösheten osv är en följd av sjukdo-



Artikelförfattarna Jansryd och Linder under info-turnén.

På alkoholproblemet

Alkoholpolicy flygande personal



OBS

- Återgång i flygtjänst så snart medicinskt möjligt (individuell prövning)
- Obligatorisk uppföljning under behandlingsåret

men. Alkoholisten kan inte ställas till ansvar för att han är alkoholist, när väl det kemiska beroendet blivit etablerat. Han är emellertid utan tvekan ansvarig för sitt tillfrisknande.

Under föredragsturnén nådde vi cirka 65 procent av den flygande personalen. Vi blev tyvärr också rejält besvikna vid några tillfällen. Vid ett förband kom endast åtta personer ur

den flygande personalen, varav två avvek efter halva tiden. En besvikelse var också att vissa nyckelpersoner inte deltog. T ex deltog ingen förbandschef (!) och endast tre förbandsläkare kom. Läkarnas engagemang bör öka. Speciellt med tanke på att alkoholismens *följdverkningar* alldeles för ofta behandlas istället för att angripa grundproblemet.

De förband där delar av den flygande personalen inte deltog, har möjlighet att hos flygstabens flygsäkerhetsledning göra framställan om ytterligare informationstillfälle. Gör det – ty ett bra företag värnar öppet och målmedvetet om sin personal. Personalen är ju Flygvapnet!

Kom ihåg: Det är sjukdomen som skall angripas – inte människan! ■

Flygsäkerhetsledningens tillägg

Den föredragsturné som genomförts i regi av flygstabens flygsäkerhetsledning har förhoppningsvis ökat medvetenheten om alkoholproblem vid respektive förband.

Som sägs i artikeln varierade deltagarantalet. Det var tyvärr mycket dåligt vid vissa förband. Det är nödvändigt att ansvariga chefer och förbandsläkare är informerade om den här problematiken. Det är också nödvändigt att väl känna till hur problemen skall tas om hand.

Flygvapnet (FV) ställer mycket höga krav på sin flygande personal. FV har

föreskrifter i OSF (Ordnings- och Säkerhetsföreskrifter för Flygvapnet) för bl a alkoholförtäring före flygtjänst, föreskrifter för hälsotillstånd m m. Några av de här föreskrifterna innebär begränsningar jämfört med en "vanlig" människas möjligheter till socialt umgänge.

FV hoppas och tror, att alkoholproblem bland den flygande personalen tillhör undantagen. Vi tror också att vi har identifierat dem som har problem. Frågan är hur säkra vi kan vara. Jag vill påstå, att det dels kan finnas flygande personal med bland arbetskam-

raterna kända alkoholproblem (fortfarande med flygtjänst – naturligtvis bara när de är nyktra), dels kan det finnas individer som inte är identifierade som problem – åtminstone har inte åtgärder vidtagits.

Det finns en policy beskriven i artikeln. Den skall ses som ett stöd både för kamrater och chefer. Flygsäkerhetsledningen kan vid behov bistå med hjälp.

Policyn kan naturligtvis användas för **all personal** som grund för lokala åtgärdsprogram. ■

K G Widén,
CFS/FhL



6000 utan tjänst

Det finns ingen som betvivlar vikten av de frivilliga organisationernas insatser och betydelse för Sverige och försvarsmakten. Ändå utreder försvarsdepartementet hur man i besparande syfte kan skära ner frivilligorganisationerna. Oron inom organisationerna är mycket påtaglig. På vissa håll är föreningar och förbund till och med handlingsförlamade.

Men kanske är det ännu tid kvar till dess försvarsbeslutet är klart och varje enskild organisation, förening och medlem kan få ett klart och entydigt besked.

Hur mycket entusiasm och framtidstro kommer de frivilliga att berövas innan beslutet presenteras?

Försvarsmaktens 22 frivilliga organisationer omfattar ca 600 000 män och kvinnor som frivilligt engagerar sig, utbildar och övar sig i olika försvarsbefattningar. En unik tillgång menar såväl försvarsdepartementet som försvarsstaben.

Varje år övar och utbildar sig drygt 50 000 inom frivilligorganisationerna. Utbildning och ersättning till de frivilliga kostar 115 miljoner per år och kan jämföras med totalförsvarets kostnader på cirka 30 miljarder. Hur det kommer att bli efter det nya försvarsbeslutet som utlovats till våren återstår att se.

Den optiska luftbevakningen, Optiken, kommer med stor sannolikhet att bantas rejält och kanske till och med läggas ner helt. Vissa uppgifter tyder på att inlands-LS (luftbevakningsstationer inne i landet) i första hand läggs ner. Kvar blir då endast kust- och gräns-LS. Detta innebär att Sverige helt

förlorar en mycket viktig rapport- och bevakningsfunktion och måste förlita sig till radarbevakning, som dessvärre inte klarar att upptäcka lågt gående flyg, upptäcka och rapportera luftlandsättningar, bränder, väderrapporter och andra väsentliga händelser i luften och på marken. En del av dessa uppgifter kan kanske läggas på Hemvärnet, men hur ska de klara ökad arbetsbörda utan att öka personalstyrkan?

Christine Malmström Barke – avdelningsdirektör vid försvarsstabens personalplaneringssektion – säger, att cirka 6 000 reservofficerare och frivilliga kommer att beröras av nedläggning av Optiken. Detta borde innebära att drygt hälften av flygets 11 500 frivilliga blir utan tjänst. En rejäl neddragning och särskilt olycklig eftersom Optiken till stor del innefattar kvinnor, vars stora möjlighet att delta i försvaret är just frivilligorganisationerna.

● ● Tyvärr är diskussionen kring försvarsbeslutet mycket otydlig. Åtskilliga personliga antaganden och teorier florerar. Anledningen är självfallet bristen på klara besked och knapphändig information. Flera av organisationerna uttrycker sin besvikelse över informationsbristen. Men detta förvånar Christine Malmström Barke, som ger mig muntliga exempel på information som gått ut till organisationerna.

Roland Ferngren – sekreterare i utredningen om frivilligorganisationerna vid försvarsdepartementet – menar också, att organisationerna fått komma till tals. Under sommaren besökte utredningen varenda organisation, som då också hade möjlighet att föra fram sina åsikter.

Men trots allt tror jag att problematiken är så komplicerad att en kort information eller några skrivna rader inte kan ge full insikt. Uppenbart är i alla fall att organisationerna svävar i ovisshet och känner stor brist på information.

Jag upplevde själv svårigheten i att få fram vettiga informationer till denna artikel. Det verkar som om ingen riktigt har grepp om vad som ska hända. Många är också rädda att lämna information som ändå borde vara offentlig. Varför?

Då är det inte konstigt att de frivilliga mår dåligt och att rykten, kanske helt utan substans, fritt florerar. De allra flesta frivilliga är djupt engagerade i ett försvar där de, med all rätt, ser sig själva som mer eller mindre oundvikliga.

● ● Med utgångspunkt från vad jag trots allt fått fram, utgår jag ifrån att försvarsbeslutet kommer att resultera i en försvarsnivå, motsvarande ÖB:s nivå

C*. Det är också denna nivå som såväl försvarsstaben som flygstaben och ett antal intervjuade organisationer tror kommer att genomföras. (Ev C+1000?)

I nivå C ingår nedläggning eller, som de flesta tror, stark reducering av Optiken. Nedläggningen har inte med Optikens betydelse att göra. Den beror på att Televerket digitaliserar telesystemet. Den nödvändiga moderniseringen som beskrivs i Olbev 2000 (utredningen om den optiska luftbevakningen år 2000) kommer att bli mycket kostsam. Om man då lägger ner 15 proc av befintliga luftbevakningsstationer, LS, och slår samman varannan luftbevakningsgruppcentral, Lgc, kan kostnaden för telesystemet reduceras till 285 milj kr per år – beräknat på en tioårsperiod – i materielomsättning. Till detta kommer drift- och personalkostnader med ca 30 milj. Om samma upprustning skulle göras på befintligt antal LS skulle kostnaden för materielomsättning vara 365 milj och 50 milj i drift- och personalkostnad. Skillnaden totalt sett är 10 milj per år. I förhållande till den totala försvarsbudgeten motsvarar det 30 promille.

– Är denna ringa besparing värd ett avsevärt sämre luftförsvar, offrandet av 5 000 avtalsbundna lottor och FVRF:are och inte minst den goodwill-förlust som organisationerna oundvikligen får?

● ● Många frivilliga är rädda att diskussionen om nedläggningar och bantningen inom frivilligorganisationerna på allvar kommer att skada folkrorelsen för lång tid framöver. Vissa kallar nedläggningen för kapitalförstörelse.

* I FV-Nytt 4/91, sid 6 redovisas ÖB 92:s fyra olika planeringsalternativ/-nivåer:

Alt A = 38,5 mdr/år
Alt B = 36,2
Alt C = 32,1
Alt D = 32,1





Charlotte Åkerlind, lotta och personalvårdare i Flygvapnet:

– Sedan 1924 har lottorna arbetat och byggt upp en livskraftig och effektiv organisation. All den kunskap vi förvärvat måste vi förvalta med omsorg, säger hon.

– Det är rena kapitalförstöringen att inte fullt ut ta tillvara de frivilliga som finns och som satsar sina krafter inom försvaret.

Charlotte Åkerlind har många åsikter och idéer om dagens lottaorganisation. Hon menar bland annat, att det inte är givet att lottorna bara ska arbeta i de befattningar som finns i dag.

– Lottorna kunde ta på sig ytterligare ett samhällsansvar som till exempel katastrofhjälp, skallgång och försvarsinformation i skolorna, säger Charlotte Åkerlind. Hon tänker sig att kommun och landsting bär en del av de kostnader som det skulle innebära.

– På så vis är det kanske inte nödvändigt med utökade anslag från försvaret, åtminstone inte i samma omfattning.

● ● Lottorna har startat en så

kallad **Aktiveringsgrupp** som ska utveckla lottaorganisationen på flera plan. Bland annat vill gruppen vitalisera lottarörelsen.

– Det finns stora resurser som inte utnyttjas i dag. Kårfunktionärer med imponerande kunskaper och erfarenheter låter vi ofta försvinna, när de lämnar styrelser efter många års arbete. Här finns resurser som vi kan använda i exempelvis vår funktionärsutbildning.

Aktiveringsgruppen vill se över vad de kallar hälsotillståndet bland landets alla lottakärer. Det handlar om en total inventering för att effektivisera och vitalisera organisationen.

Ja, visst finns det ambitioner. Ambitioner som kan förverkligas på frivillig basis för försvaret och i slutändan för ett fritt Sverige för alla medborgare.

I Växjö lottakår finns informationslotten Malin Andersson. Hon är inte särskilt hoppfull inför det kommande försvarsbeslutet.

– Just nu är det svårare än någonsin att både rekrytera nya lottor och att motivera medlemmar till fortsatt utbild-

ning och repetitionsövningar, säger Malin Andersson.

– Vårt regemente I 11 ska läggas ner. Det är hårt för våra armélottor. Och nya lottor till armén är inte att tänka på "allt ska ju ändå läggas ner" är tongångarna. Men vi vet att myndigheterna har behov av de frivilliga bland annat för att fylla upp vakanser.

– Det känns jobbigt just nu, säger Malin Andersson.

● ● Tyvärr är det inte bara i Växjö som dessa tongångar hörs. Tillsammans med God Jul-hälsningen från Upplands flygflottilj fick de frivilliga besked om att samtliga stridsledningsövningar är inställda under hela våren -92 på grund av ekonomiska skäl.

Detta till trots fortsätter såväl ÖB som försvarsministern att upprepa totalförsvarets målsättning. "Totalförsvaret ska vara så uppbyggt att det är hela folkets angelägenhet".

Kommer det att bli så? ■

Av Ellinor Bollman
Freelance journalist,
flyglotta

Flygstaben svarar

Ellinor Bollmans artikel speglar säkert vad många av de frivilliga tycker och då i synnerhet de som är krigsplacerade inom optisk luftbevakning.

Vad som saknas är CFV (Chefens för Flygvapnet) och ÖB:s bakgrund till sina förslag i de av regeringen framlagda budgetnivåerna.

CFV är liksom ÖB väl införstådd med frivilligpersonalens stora betydelse för försvarsviljan och -upplysningen i det

svenska samhället, liksom de fina insatser de frivilliga genomför i sina respektive krigsbefattningar.

Behovet av optisk luftbevakning är alla överens om, inte minst för arméns ytövervakning och civilförsvarets alarmering.

De siffror som E B redovisar är inte helt riktiga. Drift och materielomsättning av en något reducerad optisk luftbevakning – koncentrerad till de om-

råden där den gör allra bäst nytta (dvs kuster, tätorter, larmobjekt m m) och som innebär att alla dagens frivilliga luftbevakare får plats – samt övriga kostnader är beräknade till ca 600-650 milj under tioårsperioden 1992-2002, dvs ca 65 milj/år.

Problemet är den "trånga ekonomi-kostymen". För att behålla optisk luftbevakning enligt ovan, måste annan vital verksamhet plockas bort. Detta

är mycket svåra avväganden.

Efter noggranna överväganden föreslog CFV, och senare även ÖB, att optisk luftbevakning inte rymdes i föreslagen ekonomi. Med ett begränsat tillskott på ett antal 10-tal miljoner samt en mindre omplanering inom Flygvapnet kan det finnas hopp om en bibehållen optisk luftbevakning, dock på en lägre ambitionsnivå än i dag. ■

FS/Friv





Jag har som ledamot i värnpliktsrådet gjort en hel del förbandsbesök vid olika flottiljer runt om i landet. SCVR, Sveriges Centrala Värnpliktsråd, har vid dessa besök bland annat som uppgift att fånga upp de värnpliktigas idéer, önskemål och tankar. Vi skall sedan ta dessa och föra dem vidare uppåt, vilka sedan skall formuleras till klara mål. Vi jobbar även hårt för att värnpliktiga skall kunna utnyttja sin rätt att uttrycka sin åsikt, påverka sin utbildning samt förbättra sin arbetsmiljö.

Min erfarenhet av de värn-

pliktigas åsikter gällande deras situation är varierande:

"Det är skönt att slippa göra någonting." – *"Det är trist med all dötid, men man vill inte fråga efter någonting att göra, då får man bara skit."* – *"Vi säger aldrig vad vi tycker eftersom det inte är någon som bryr sig ändå."*

De frågar jag ställer mig själv när jag hör uttalanden som dessa är bland annat följande:

Varför blir unga och intelligenta killar i sin bästa ålder formade till en grå viljelös massa? – Varför utnyttjas inte till 100 procent denna mäktiga resurs dessa killar utgör? – Varför uppmantras inte värnpliktige Bengtsson och värnpliktige Karlsson att göra någonting åt sin situation, att tänka självständigt och att ta egna initiativ?

● ● Det hela måste bero på någonting. Jag tror att jag vet en av anledningarna. – Allt för många chefer på alla nivåer tar

sitt ledarskap som någonting som följer med löneförhöjningen. Om fler kunde ta ledarskapet som en uppgift skulle mycket vara vunnet.

I det civila livet fungerar det så att motiverade företag får respons hos sina anställda, leverantörer, kunder och ägare. Alla anställda känner att de kan påverka verksamheten. Cheferna är beredda att samverka med de anställda.

Hela tiden är alla i ett motiverat företag överens om delmål och mål i stort. Det skall vara tillåtet att kritisera verksamheten. Det är delaktiga medarbetare som blir motiverade medarbetare. Det är ur den konstruktiva kritiken från motiverade medarbetare som det ofta kommer nya och bra lösningar.

● ● Denna lösning borde väl vara idealisk också för Flygvapnet. För mig framstår emellertid det som om en del befäl, dock långt ifrån alla, har en byråkratisk "pilla-sig-i-

naveln-mentalitet". De ställer inga krav vare sig på sig själva eller sina värnpliktiga, och får heller inget engagemang tillbaka.

Det är faktiskt inte så att det bara är den högste chefen som skall ta ledarskapet som en uppgift. Befäl på alla nivåer bör ta ledarskap som sin uppgift, inte som en förmån.

Lösningen på detta heter **medinflytande** och är i sig ganska enkelt. För att Flygvapnet skall bli det konkurrenskraftiga företaget som vi alla vill att det ska vara, måste man ta till de metoder som behövs. Se till att inhämta åsikter och idéer från alla medarbetare, såväl befäl som värnpliktiga. Delegera uppgifter och främja initiativ. Då stärks andan. Alla känner sig delaktiga och vill att företaget skall gå bra. Något så enkelt kan ge så oändligt mycket tillbaka.

Skärpning Flygvapnet! ■

Av Malin Persson

ledamot i Sveriges Centrala Värnpliktsråd

Flygstaben svarar

Flygvapenledningen har uppfattningen att det finns mycket som är bra då det gäller omhändertagande och utbildning av Flygvapnets värnpliktiga. Detta tar Malin Persson inte upp i sin artikel. Hon nöjer sig med att framhålla de negativa åsikter hon möter från några värnpliktiga.

Vi har från olika förbandsbesök, utbildningsinspektioner, årsredovisningar m m fått uppfattningen att förhållandena i dessa frågor konstant förbättrats under den senaste 5-10-årsperioden. Vi har emellertid inte överallt nått ända fram.

De negativa förhållanden som framhålls har som regel sin grund i förhållanden på just

den platsen. Orsaken till "missförhållandena" kan vara organisatoriska, ledningsförhållanden, ryckig verksamhet, för många värnpliktiga eller attityder hos arbetsledare/befäl.

Flygvapenledningen och förbandscheferna har ambitionen att komma tillrätta med kvarvarande problem och arbetar kontinuerligt med att söka skapa och vidmakthålla en positiv vi-anda innefattande all personal i Flygvapnet.

● ● En särskild arbetsgrupp har nyligen tillsatts för att se över och modernisera vissa styrande dokument rörande värnpliktiga i Flygvapnet.

Arbetsgruppens uppgifter med direkt anknytning till Malin Perssons synpunkter är att:

► Redovisa behov av åtgärder för att minska avgångar bland värnpliktig personal under grundutbildning.

► Se över utbildningsbestämmelser för utbildning av värnpliktiga inom Flygvapnet.

► Ta fram CFV grunddokument avseende medinflytande för värnpliktiga.

Den första och tredje uppgiften ovan skall vara klara till i sommar, medan den andra uppgiften i sin helhet blir klar nästa sommar.

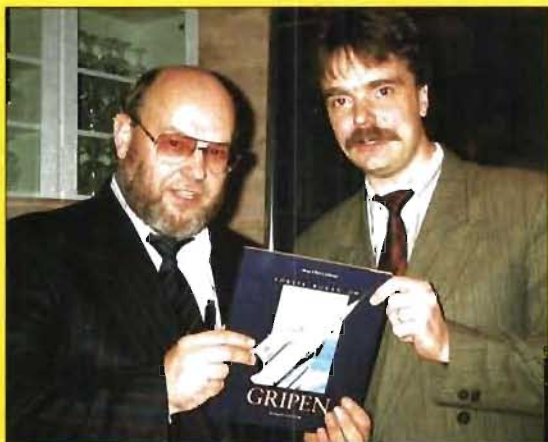
● ● Vid CFV värnpliktskonferens i februari fick de värnpliktiga ombuden deltaga i ett

grupparbete rörande medinflytande (tredje uppgiften t v). De värnpliktigas engagemang var stort i grupparbetena. Resultaten från dessa visar klart på behov av ett CFV grunddokument rörande de värnpliktigas medinflytande. Ett reportage från konferensen avses publiceras i nästa FV-Nytt-utgåva.

Vi håller således med Malin Persson om att ett sätt som kan bidra till att skapa en ökad positiv arbetsvilja är att säkerställa ett **aktivt medinflytande**. Ett annat sätt tror vi är att försöka **ändra** vissa arbetsledares/befäls **attityder**. De värnpliktiga är i dag överlag mer positiva än någonsin till sin uppgift. Några arbetsledare/befäl lever dock kvar i äldre värderingar, som det tar lite tid att ändra på. ■

FS/Prod L

Det rätta pg-numret ...!



Under 1991 utkom den "Första boken om Gripen" – här föresvisad av författarna Sven-Olof Carlsson & Peter Liander. Pris 165 kr. Beställ via postgiro 4476094-0. Lägg till därunder: Bevingade Ord.

Foto: Jahn Charleville

HMK Militärhospitals- och medaljfonder

Efterlevande make och barn efter avlidna yrkesofficerare av kaptens eller högre tjänstegrad (motsvarande enligt tidigare gällande befälsordning), som är i små omständigheter, kan efter ansökan få understöd från HM Konungens Militärhospitals- och medaljfonder med för närvarande cirka 11.000 kronor per år.

Upplysningar lämnas av redogöraren Expeditionschef Sven-Olof Hedengren, Kungliga Slottet, 111 30 Stockholm. Tel: 08-789 85 00.

Läsare ombedes orientera hjälpbehövande inom bekantskapskretsen.

A. Törner

Vingpennan 1991

Till 1991 års "svenske mästare i flygjournalistik" och ägare av utmärkelsen Vingpennan har utsetts **PETER BILLING**. Bakom utmärkelsen står flygtidskrifterna FlygvapenNytt och Flygrevyn. I juryn ingår även ordföranden i Flygjournalisternas klubb, FJK. Det var den sjunde Vingpennan som utdelades.

Utmärkelsen kan tilldelas "den som i sin gärning ökar allmänhetens förståelse för flyg". Mästerskapsbeviset är en penna i 18 karats guld (aktuellt dagsvärde 18.600 kr) av märket CROSS med inskriptionen "Vingpennan" följt av årtal och namnet på mottagaren.

J. Ch



FlygvapenNytts redaktion (t v översten Hans Hagberg, i h stabsredaktören Jahn Charleville) flankerandes vingpennevinnaren 1991 Peter Billing.

Foto: Göran Håkansson

Juryns motivering:

"TV-producenten PETER BILLING, Kanal 1, Vetenskapsredaktionen tilldelades 1991 års Vingpenna för sin mångåriga och mångsidiga flygjournalistiska gärning.

Peter Billing har producerat en lång rad TV-program om flyg och medverkat i flygpackpress med både artiklar och fotografier. Dessutom har Billing med-

verkat som kunnig speaker vid många flygdagar.

Peter Billings engagemang och trovärdighet väcker respekt – inte bara hos publik, läsare och TV-tittare – utan även hos tillverkare och operatörer.

Peter Billings stora kunskande inom ämnet flyg sträcker sig från flyghistoriens början till vad som i dag är känt om morgondagens avancerade teknik".

FLYGDAGEN

Lördagen den 16/5 - 92

På HÄSSLÖ (130, 60), VÄSTERÅS

- ★ VETERANFLYG
- ★ JAKTVIGGEN
- ★ BALLONGUPPSTIGNINGAR
- ★ FLYGÖVERASKNINGAR

Flyglotteri-92

Resor till New York med SAS, Kanarieöarna med Alr Sweden, rundflygningar med veteranflygplan, Finlandskryssningar med Viking Line, flygningar med Alr Nordic och Linjeflyg, Böcker från Flygrevyn och uppstigningar med Swiss Air-ballongen.

Köp lotter redan NU inför flygdagen. Sätt in 20:- / lott på PG 99568-8, så skickar vi hem lotterna till dig. Skriv 'Flyglott' på talongen. - Dragning på flygdagen!

Arrangör: Västerås Flygande Museum
Fax: 021-14 09 24

VÄLKOMNA!

FLY IN Senast 10.00
Detaljer via fax

För arrangemangen svarar "Västerås Flygande Museum" & F 1:s Kamratförening.

Första militärflygningen 80 år



Sveriges första militärflygning ägde rum den 2 februari 1912. Militärpionjär blev löjtnant Olof Dahlbeck. Luftgårdens startade från Värtans is i Stockholm. Plattornen var en gåva till Flottan och benämndes "Aeroplanet nr 1".



Höstens planeringsmöten

Höstens planeringsmöten inför 1992/93 är slutförda. Det har varit välordnade sammankomster där alla berörda (med något undantag) deltagit. Behoven är som vanligt stora inom luftbevakningstjänsten, medan behoven inom övriga tjänstegrenar inte alltid kommer fram. Plats för krigsförbandschefer på kompaninivå att ta sig en funderare på vad det är värt med en kärna av frivilliga värnpliktiga i förbandet!

Ny kanslissekreterare

Nu blir det Madelaine i stället för Walborg.

Walborg Sunesson ålderspensioneras den 1 maj – efter 24 års uppskattad tjänst som kanslissekreterare. **Madelaine Ahl**



är hennes efterträdare och kommer närmast från flygstabens värdtjänstledning, där hon varit chef för sekretariatet. Madelaine har stor administrativ erfarenhet samt är vice kårchef i Stockholms flyglottakår.

Vi hälsar Madelaine välkommen och ser fram emot att få presentera henne vid jubileumsstämman i Linköping. ■

Gillis Weingarh

Analysen av utfallet av 1990/91 års utbildning visar, att ambitionerna är stora i planeringen. Däremot visar genomförandet på sina håll brister både vad gäller antal deltagare och antal genomförda timmar. Ansvaret åvilar både förbund/förening och flottilj. Det är tillsammans som vi åstadkommer resultatet.

I tider av minskande repetitionsutbildning måste andra vägar sökas för att öva krigsförbanden. Vi inom FVRF är beredda att dra våra strån till stacken i uppmuntrande av nya idéer, även om vi inte är beredda att ta hela kostnaden för ersättning för inställd KFÖ.

På många håll har prövats att krigsförbandschefen samlar nyckelbefattningshavarna i förbandet över en week-end (KFK). FVRF står då för kostnaderna i form av frivilligförmåner.

Att CFV och ÖB inte kunnat inrymma "optiken" i tilldelade ramar kastar sin mörka skugga över framtiden och har givetvis diskuterats under planeringen. När detta skrivs kämpar vi för att uppmärksamma statsmakterna på nyttan av våra frivilliga och på betydelsen av att myndigheten ställer krav på ett behov i krigsförbanden. ■

Gillis Weingarh

Inga FVRF-kurser vid Källviken 1993

Efter mångårigt gott samarbete har kursgården Källviken tyvärr måst utgå ur CFV planering för 1993. Styrelsen instämde därtill efter en ingående diskussion vid sitt sammanträde i december.

Skälen är i korthet följande:

Köpingsvik måste behållas på grund av att luftbevakningsutbildningen kräver närhet till Is och Igc. Stagården behövs på grund av att transporttjänstutbildningen skall genomföras vintertid. Dessutom är sjuktransportutbildningen förlängd till tre veckor. Det är mest ekonomiskt att genomföra denna på samma plats. Detta tillsammans med eventuell förändring av AMBU till AMU 3 gör, att Stagården utnyttjas effektivt.

De kurser som då kan återstå att förlägga till Källviken blir så få, att det inte är ekono-

miskt försvarbart att öppna en kursgård till. FVRF har nu inte heller samma behov som för några år sedan, då ett stort antal allmänmilitära skeden skulle genomföras. F 7 har också anmält att planeringen av Källviken i år tar så stor kapacitet att stödet till föreningarna blir lidande.

Trots allt får vi glädja oss åt att vi även fortsättningsvis kan genomföra en omfattande central kursverksamhet. För dem som vill ta med familjen är Köpingsvik fortfarande ett bra alternativ. ■

Tore Berilsson

Flygvapen-frivilliga

Flygvapenföreningarnas Riksförbund

Styrelsen beslöt i december att FVRF står fast vid sitt gamla namn. Den enkät som utskickats till förbund och föreningar gav en mycket splittrad bild. Den gav inte underlag för att kunna gå till stämman med förslag om namnändring.

Det finns dock ett önskemål att utåt kunna marknadsföra FVRF under ett mer lättförståeligt begrepp. Därför beslutas också att vi inleder med tillägget *Flygvapen-frivilliga*, så som det ser ut ovan. En komplettering kommer att ske med vår logotype. ■

Gillis Weingarh

Västerbottens 50-årsjubileum

Föreningen bildades 1941 som en kamratförening. Initiativtagare var Karin Ekeståhl, Barbro Boström, David Renman och Gottfrid Haglund. 1962 skedde om- bildning till Västerbottens flygvapenförening.

Föreningen har genom åren vuxit i medlemsantal och nyrekryteringen är god. Rekrytering till den av F 21 önskade lokala utbildningen sker på ett bra sätt, antalet deltagare kan dock ökas. Det mycket goda samarbetet med F 21 medför "att ingenting är omöjligt".

Föreningsaktiviteterna består av föreningsträffar i Umeå, Lycksele och Skellefteå. En och annan utlandsresa kan arrangeras. Föreningskjutningarna är också ett uppskattat inslag. – Avslutningsvis avtackades styrelsen för det fina lagarbetet. ■

Seth Hellman

T h: FVRF:s vice riksförbundsordförande Sven Kamsén överlämnar FVRF:s hedersköld till Västerbottens föreningsordförande Seth Hellman.



Foto: Roine Sandlén

Flygning för ungdomar

En flygtur över hemtrakten tyckte Gripsholms FVf:s energiske ungdomsledare Roland Höglund skulle vara en fin uppmuntran för föreningens ungdomar. Detta inte minst med tanke på att föreningens ungdomsverksamhet liksom Botkyrka flygklubb har Tullinge som sin bas.

Flygklubbens representanter ställde sig genast mycket positiva till idén. Med en av Gripsholmsföreningens egna medlemmar, Per Ydenius, som

förelare fick så ett tjugotal ungdomar en halvtimmes flygtur över Stockholm respektive Södertälje i ett strålande fint väder. För att ytterligare markera samhörigheten och uppskattningen av ungdomarnas verksamhet bjöd flygklubben på förtäring efter flygningen.

Kanske finns det flera flygklubbar ute i landet som på det här sättet gärna vill stödja och uppmuntra vår *Flygvapen-ungdom* ... ■

Per Ydenius

Uppvakting hos försvarsministern

I våra ansträngningar att uppmärksamma optiska luftbevakningens betydelse gjordes den 16 december en uppvakting "på högsta nivå". Det var rikslottachefen Marianne af Malmberg, v ordförande Nini Engstrand, FVRF:s riksförbundsordförande Gunnar Löfström och undertecknad som fick tillfälle uppvakta försvarsministern under 40 minuter. Vi redogjorde där för organisationernas engagemang, den optiska

luftbevakningens plats i totalförsvaret och dess betydelse för totalförsvaret.

Försvarsministern Anders Björck visade stort intresse och var väl insatt i frågan. Han kunde naturligtvis inte utfärda några löften på stående fot, men han lovade överväga vad vi hade anfört. Han betonade också att det i sista hand är regering och riksdag som har att ta ställning till av ÖB inlämnat förslag. ■

Gillis Weingarth

Frivillig transportpluton

14 bilförare för körning av personbil, lastbil och buss hade hämtats ur SKBR. De var alla speciellt inkallade för denna övning och de kom från olika delar av Sverige.

Från FVRF hade undertecknad utsetts till transportplutonchef vid den här övningen. Till min hjälp hade jag öfu Per Wårell. Han befann sig mitt i sin frivilliga befälsutbildning till troppchef/tp plutch.

Från övningar och då jag tidigare deltagit i utbildning av SKBR-personal så stod det helt klart, att den är en verklig resurs med stora kunskaper. Jag tvekade inte en sekund när

jag fick frågan att ta hand om transportplutonen.

Det var smala och hala vägar. Flera dikeskörningar inträffade. Lyckligtvis uppstod inga skador på varken personal eller materiel. Och det var inte i något av dessa fall någon ur SKBR inblandad. Mot övningens slut östes lovord över den fina service man fått från transportplutonen. Alla var överens om att de frivilliga är en resurs för oss, dvs Flygvapnet.

Bilkåristerna hade bara en fråga när de skulle åka hem. När blir nästa övning? Vi kommer gärna! ■

Ulf Järnstad

Apropå våra centrala kurser

De centrala kursernas omfattning för våren och sommaren 1992 är större än tidigare år. Detta har att göra med det stora intresse för frivilligutbildning vi för närvarande upplever bland värnplikliga i Flygvapnet.

Kursansökan för vårens kurser måste vara insända senast **tio** veckor före kursstart. För sommarens kurser gäller **1 april** 1992 som gemensamt datum.

Det är mycket viktigt att senaste ansökningsdatum respekteras, eftersom de allra flesta kurserna samordnas med andra frivilligorganisationer och alla elever antas vid ett tillfälle. För sent inkomna ansökningar

kommer endast att antas om lediga platser finns – oavsett kvalifikationer.

Nya kursplatser för FVRF under våren och sommaren är F 13 Norrköping och F 20 Uppsala. – Källvikens kursgård kommer igen efter ett års uppehåll. Alltså bara i år, inte 1993. ■

Tore Bertilsson



"Open Skies" är en förtroendeskapande åtgärd, som innebär att ESK-länderna avtalar med varandra att med kort förvarning – 24 timmar – genomföra "spänningsflygning" med lastställda typer av sensorer över varandras territorier. – Se även FV-Nytt 4/90, sid 10, "Öppna luftrum skapar förtroende".

Svenskt luftrum öppnas inom några år?

Open Skies-förhandlingarna har återupptagits. Plats denna gång i Wien. De sker inom ramen för Europeiska Säkerhetskonferensen, ESK. Tyvärr kan Sverige inte heller denna gång delta som fullvärdig medlem. Detta beror främst på låsningar mellan Turkiet – Grekland – Cypern. "Om den ena skall vara med måste också den andra" ... osv.



Delegationsländernas taburettoplacering vid "Open Skies-bordet"

Arbetet i Wien startade i början av november och pågick till jul. Eventuellt måste även tid användas nu i vinter för att ett avtal skall vara klart för undertecknande i Helsingfors i vår.

Tidigare motsättningar verkar nu vara övervunna och det märks en klart uttalad vilja att

verkligen få till stånd ett avtal. Ett stort arbete sker bakom kulisserna och för att kunna bereda plats för NNA-staterna (neutrala och non-allied) kallas även dessa till arbetsmöten på ambassaderna.

Alla verkar i det nya Europa vara övertygade om att "the confidence building and verifi-

cation function of Open Skies is as needed as ever". Sverige har en plats vid förhandlingsbordet intill Heliga Stolen och vi skall nog räkna med att svenskt luftrum öppnas för Open Skies-flygningar inom några år.

Restriktionsområden för rikets säkerhet öppnas. Endast

av flygsäkerhet betingade områden undantas. Före vår första flygning över t ex Ryssland och före t ex den första polska flygningen över Sverige ligger ett stort utbildningspaket och en hel del av ekonomiska insatser. Det nya Europa har plats för nytänkande inte "Gammaltänkande". ■

Bengt Martinsson

Flygbasbesök enligt ESK

Från försvarsstaben har meddelats att hela åtta flygbasbesök har aviserats under 1992. Som bekant (se FV-Nytt 4/91, sid 35) har under 1991 F13 varit besöksflottilj i september med stort antal utländska deltagare. Sverige var första land som inbjöd till flygbasbesök. Sedan dess har Holland genomfört ett flygbasbesök i oktober, varvid Sverige från Flygvapnet representerades av överste G Pudas och överstelöjtnant A Svensson, bägge F13.

Sverige skall delta i flygbasbesök till vilka vi får inbjudan.

Följande principer för representation bör tillämpas.

► **Normalt två flygvapenofficerare deltar.**

- **Flygstaben utser deltagare och anmäler till ÖB.**
- **Normalt utgörs nivån av övlt mst + övlt/mj nivå 3.**
- **Minst en skall vara ur flottilj (aomchef).**
- **Minst en skall vara i aktiv flygtjänst (ff).**

Följande länder har förutskickat inbjudan till flygbasbesök. Uttagning sker efterhand som officiell inbjudan inkommer.

Turkiet, våren 1992.

Canada, maj 1992.

Tyskland, sommaren 1992.

Finland, vecka 37 eller 38.

Frankrike, under per sept-nov 1992.

Grekland, bestäms senare.

Italien, bestäms senare.

Polen, bestäms senare.

Premium till F6 – igen

I samband med utnämning av 1991 års nya kaptener och högtidlig examensceremoni vid F6 den 17 december hade flottiljchefen och garnisonschefen, överste Sten Öhlander, glädjen att tillkännage, att Chefen för flygvapnet beslutat tilldela nytutnämnde kaptenen **Ola Rignell** 1991 års premium ur kadett John Sjöqvists Minnesfond. Ola Rignell fick även mottaga jetong i silver. – 1990 tilldelades kaptenen Claes Bergström detta premium, också han F 6:a.



Efter att ha utbildat österrikiska piloter vid Skånska flygflottillen i Ängelholm, F 10/SeS, under tiden januari 1986 till juni 1989 är det dags för ytterligare sex österrikare att komma till Sverige för att lära sig konsten att flyga "drakskepp".

Till skillnad mot tidigare genomförd utbildning kommer man den här gången endast att bedriva flygning med SK 35C Draken i Sverige. Utbildningen startar den 6 april och avslutas i slutet av augusti. Varje elev kommer att få ca 17 timmar i

Fortsatt utbildning av österrikare

flygsimulatorens och ca 40 timmar i SK 35C. Genomförande och flygtidsproduktion sker helt med F 10/SeS resurser. Gästande FV-förband skall alltså inte bli förvånade om det förekommer radiotrafik och väderbriefingar på engelska vid F 10/SeS under denna period.

Efter genomförd utbildning i Sverige kommer inflygning på den österrikiska Drakenversio-



Foto: Åke Anderson

nen 35OE att äga rum i Graz/Zeltweg, Österrike, under september och oktober. Eleverna får då ytterligare ca 20 timmar på Draken och kan därefter påbörja den taktiska utbildningen (GFSU). Under denna utbildning kommer F 10/SeS att

ha 2-4 instruktörer i Österrike för att kunna stötta och hjälpa till med tips och goda råd, etc.

Flygvapnet och F 10/SeS ser fram emot uppgiften och välkomnar våra österrikiska pilotkolleger från "alplandet". ■

Mats Lindskoog



Foto: Bertil Bergen

Albergerska fonden har via Kungl Krigsvetenskapsakademien låtit belöna överstelöjtnanten **BJÖRN MOBERG** (FS/Friv). Moberg, som på bilden gratuleras av H M Konungen, fick sitt pris (belöningsmedalj i silver + 10 000 kr) för "effektivisering av frivilligutbildningen inom Flygvapnet". Högtidssammankomsten ägde rum den 12 november i fjol i Karl XII-salen

på Armémuséum.

I mitten på bilden ses en kvinnlig pristagare. Det är doktor **Maud Angelberg-Thandertz** från FOA. Hon är bl a välkänd inom Flygvapnet sedan sin tid som psykolog vid dåvarande Flygsäkerhetsinspektionen. Hon fick sitt pris för "forskning och studier kring utbildning och prestationsvärdering av stridspiloter". ■

J. Ch

Utnämningar m m

Regeringen har utnämnt översten av 1. graden **Kent H Harrskog** att fr o m den 1 januari 1992 vara chef för Norrbottens flygflottilj (C F21/SeÖN). ■

Med anledning av ovan nämnda utnämning har regeringen utnämnt överstelöjtnanten **Mats Hellstrand** att fr o m den 1 januari 1992 vara överste i försvarsmakten. Hellstrand är från samma datum ny chef för programledningen (C ProgL) vid flygstaben. ■

Med anledning av att överste Jan Westberg gått i ålderspension har regeringen utnämnt översten **Jan-Åke Berg** att fr o m den 1 januari 1992 vara chef för Flygvapnets Uppsalaskolor (F20). ■

Regeringen har förordnat överste **Leif Jönsson** att fr o m den 1 januari 1992 vara chef för Västra värnpliktskontoret. ■

Regeringen har utnämnt sektionschefen vid Fst översten **Bo Lennhammar** att fr o m den 1 januari 1992 tillika vara försvars-/reseattaché i Köpenhamn. ■

Som ny chef för Flygvapnets Officershögskola (FOHS), F 14/Halmstad (efter överste Bo Lennhammar) tjänstgör sedan den 1 oktober 1991 överste **Hans Bjernby**. ■

Som en följd av att överste 1 Svante Liljedahl nu erhållit pension, har följande två erhållit ordinarie befattningar enligt följande:

Regeringen har utnämnt översten av 1. graden **Gunnar Ståhl** att fr o m den 1 december 1992 vara chef för Jämtlands flygflottilj (C F4/SeNN). ■

Regeringen har utnämnt översten **Boo-Walter Eriksson** att fr o m den 1 december 1992 vara chef för Blekinge flygflottilj/F17. ■

Med anledning av att överste 1 Åke Sjögren gått i ålderspension har regeringen utnämnt översten **Anders Söderman** att fr o m 1 januari 1992 vara överste av 1. graden i försvarsmakten. Söderman är från samma datum chef för väder-tjänstledningen (CVädL) vid flygstaben. ■

Regeringen har föreskrivit att översten **Ove Sundkvist** och majoren **Harry Ollinen** under tiden för sina förordnanden som försvarsattaché resp biträdande försvarsattaché, reseattaché, i Helsingfors fr o m den 6 december 1991 med oförändrade stationeringsorter jämväl skall vara sidoackrediterade vid Sveriges beskickning i Tallinn/Estland. ■

Överste Sten Öhlander (t v) gratulerar kaptan Ola Rignell.

1939 – samma år som Kungl Västgöta flygflottilj (F6) sattes upp – tog kadett John Sjöqvist sin examen. Han deltog i finska vinterkriget och omkom i mars 1940. Föräldrarna instiftade samma år kadett John Sjöqvists minnesfond. Avkastningen utdelas årligen. Det sker i form av premium till elev som genomfört högre kurs vid Flygvapnets Krigshögskola och under utbildningen visat "nit och intresse, färdighet och gott kamratskap". ■

Ulla-Clara Brandkvist



POSTTIDNING

B

Flygstaben
107 84 STHLM

3595

BERTIL TUNEL

PORSVÄGEN 35
590 54 STUREFORS

**BEGRÄNSAD
EFTERSÄNDNING**

Vid definitiv eftersändning
återsänds försändelsen med
nya adressen på baksidan.

Annonskampanj
som
"gick
hem"

*Tre
miljoner
såg
och
kom ihåg*



Mätningresultatet av den rikstäckande utomhuskampanj (Vem har Sveriges bästa jobb?) på reklampelare som Flygvapnet genomförde i oktober 1991 blev offentligt i början av detta år.

Det visar sig att 13 procent har sett och kommer ihåg kampanjen - vilket närmare tre miljoner människor. Resultatet ligger över medelvärdet för kampanjer inom detta område.

Går man in och tittar på vår direkta målgrupp ungdomar (15-25 års ålder) är resultatet ännu mer än 50 procent har sett och kommer ihåg denna kampanj. Speciellt gäller detta i storstäderna.

Mätningresultatet är positivt för Flygvapnet jämfört med andra kampanjer mycket nära. Det visar att kommunikationen mellan reklampelaren och åskådaren har fungerat.

En Enkelt