

FlygvapenNytt

Nr 2

1984



**Nu
målas
JaktViggen
i blandade
gråtoner**

Foto: Jan Erik Angner & Rune Rydh





Inför försvarsbeslutet 1987:

Perspektivplan, del 1

Den 6 juni överlämnade ÖB Perspektivplan del 1 till Regeringen. Planen utgör en delredovisning av det underlag, som tas fram inför 1987 års försvarsbeslut. Den skall under hösten 1985 kompletteras med översiktliga förslag till långsiktig avvägning mellan skilda funktioner m m. Under hösten 1986 slutligen redovisas en programplan för det militära försvarets utveckling under perioden 1987–92.

Det är viktigt att analysera och överväga framtidsfrågorna för det militära försvaret. Perspektivplaneringen ger en uppfattning om vilken huvudkurs som bör väljas framöver. Ambitionsnivå, uppgifter i stort, gränstytorna till den civila delen av totalförsvaret, beredskapsfrågor, ledningsfrågor, samverkansfrågor, särskilda materielförsörjningsfrågor etc kan ges en bred belysning med erforderligt beaktande av samspillet mellan olika områden. Vidare erhålls indikationer om vilka typer av förband/system/funktioner som på sikt är mogna att utvecklas och vilka som bör tillkomma. Sammantaget skapas underlag för övergripande beslut och en grund för ett fortsatt arbete på en mer detaljerad nivå.

● ● Samtidigt har perspektivplaneringen klara begränsningar. En viktig sådan ligger i svårigheten att i detalj förutse de villkor i olika avseenden, som kommer att gälla för en tidpunkt 15–20 år framåt i tiden. Därför vore det inte särskilt meningsfullt att t ex försöka göra en detaljerad planering fram till sekelskiftet eller ännu längre. Man skulle i stället riskera att åstadkomma betydande skada. Det är nämligen i sådant fall lätt att med sin planering hamna i en negativ spiral, som hämtar sin drivkraft från självuppfyllande prognoser, men som tappat kontakten med de krav som verkligheten ställer.

En annan begränsning ligger i förhållandet att studier och analyser i samband med perspektivplanearbetet med nödvändighet blir översiktliga. De måste i betydande omfattning fördjupas, detaljeras och varieras för att kunna ligga till grund för utvecklingen av förband, system och funktioner inom resp försvarsgren. Sålunda är Flygvapnets (FV) förbands- och systemstudier ett ofrånkomligt mellanled för att vad man kan kalla visionerna från perspektivplaneringen skall kunna omsättas till konkreta staber, förband och funktioner i FV:s krigsorganisation.

● ● De studier, analyser och överväganden, som det här är fråga om kräver avsevärda kunskaper och insikter men också en i ryggmärgen djupt rotad känsla för vad ett flygvapen under kris- och krigsförhållanden är och betyder och vad det kan och inte kan. Samma förhållande gäller givetvis även för Armén och Marinen inom deras områden. Här ligger i själva verket ett av de starkaste argumenten för vår organisation i dag med *tre självständiga* försvarsgrenchefer under ÖB.

Det gäller således nu för FV att fånga upp signalerna från perspektivplanearbetet och låta dem gå in i studier m m på förbands- och systemnivå. Därigenom skapas erforderligt underlag för programplanering, materielframtagning och utbildning. Alla dessa områden är viktiga. Det på kort sikt angelägnaste behovet kan härledas till programplan 1987–92, försvarsbeslutets 1987 programplan.

● ● Flygstaben kommer naturligen att dra det största lasset i sammanhanget. Men strävan kommer att vara att i större utsträckning än tidigare engagera även FV i övrigt. Ett bredare engagemang torde nämligen av flera skäl vara av stort värde. ■

(Se även sid 25.)

Har US Navy



det perfekta

flygutbildningssystemet?

★ ★ **US Navy använder sig i dag av ett lika anmärkningsvärt som fascinerande pedagogiskt system vid flygutbildningen av sina F/A-18-flygförare. Ett system väl värt ett närmare studium ... inte bara av Flygvapnets personal. ★ Här berättar major ANDERS EISEN om detta pedagogiskt högmoderna utbildningssystem, som det redovisades under ett besök i USA i fjol höstas. ★ Denna artikel är en fortsättning på Lars Christoffersons inledande beskrivning av ämnet grundflygutbildning vid US Navy i FV-Nytt 1/84. Denna redogörelse ansluter också till en kommande artikel om den stipendieresa till USA som en studiegrupp ur Flygstaben och FOA gjorde hösten 1983 med primärmålen US Air Force och US Navy. ★ ★ ★**

Efter studiebesöket hos US Navy uppkom den självklara frågan: Är detta flygutbildningssystem något för Flygvapnet att ta efter inför JAS-/Gripen-epoken?

Inkom gärna med insändare!

● Det var i oktober 1983 som en stipendieresa gjordes till USA. Syftet var att inför JAS-epoken studera och diskutera uttagning av flygförare med bäring på JAS 39 Gripen. Framtidens JAS 39-flygförare kommer nämligen att vara en "High Performance Pilot".

Då framtidens "high performance pilots" redan utbildas i USA, bereddes därför en studiegrupp ur flygstaben och FOA tillfälle att på ▶

Högmodern utbildningspedagogik för F/A-18-piloter

ort och ställe studera US Navys flygutbildningssystem för F/A-18 'Hornet'.

Plats: Squadron VFA-125¹ Naval Air Station Lemoore, Fresno, Californien; fem timmars bilresa norrut från Los Angeles.

U S Navy har målmedvetet satsat på ett totalt flygutbildningssystem för F/A-18. Efterhand införs nu dessutom Navys nya grundflygutbildningssystem VTXTS (se FV-Nytt 1/84 sid 6-11). När VTXTS är infört har förmodlingen US Navy det bästa flygutbildningssystemet för fighter/strike pilots² i världen.

"Här vid Naval Air Station Lemoore genomför Navy centralt all grundläggande flygutbildning (TIS/GFSU Y+A) på F/A-18. Vi anpassar naturligtvis flygutbildningen efter berörda elevkategorier. Kategori I-förare (som kommer direkt från UPT³ med ca 250 flygtim totalt) följer en plan, medan kategori II-förare följer F- resp A-planerna beroende på om man har fighter- eller attackflygerfarenheter sedan tidigare", berättar vår värd divisionschefen vid VFA-125, CDR **John Lockard**. (Respektive utbildningsplan beskrivs avslutningsvis.)

Flygutbildningen är synnerligen pedagogiskt upplagd. Navy har gjort en djärv satsning som ser ut att ha lyckats till 100 proc. Till sin hjälp har man haft flygindustrin McDonnell Douglas – också tillverkare av flygplanssystemet F/A-18. – Följ nu med i denna Navys femstegsraket i flygutbildning.

Steg 1. – Vid VFA-125 bedriver man hela *teoriutbildningen* i ett s k Learning Center (LC). LC, som

tillverkas av McDonnell Douglas, består i detta fall av 14 dataterminaler kopplade till en lokal dator. Terminalen kompletteras så med en diaprojektor och skärm. Det hela liknar ett språklaboratorium.

Undervisningen, som är programmerad, innebär att eleven snabbt och effektivt utbildar sig själv på all den teori som erfordras – t ex förarinstruktion, materiellära och framförallt F/A-18:s systemfunktioner.

Med hjälp av en "ljuspenna" manövrerar eleven de knappar, spakar, reglage etc som finns på den bild som för tillfället presenteras på bildskärmen.

Eleven kan t ex starta upp motorerna genom att "slå till huvudströmmen, öppna HT- och LT kranarna och trycka på startknapparna" m h a ljuspennan. På samma sätt kan också radar, beväpnings- och motmedelssystemet etc manövreras. LC är mycket lätt att använda och fordrar endast ungefär en timmes instruktion för eleverna.

Fördelen med LC är att utbildningen blir lika för alla. Och man kan i princip bedriva den i sin egen takt. Man sparar instruktörer i högsta grad. "Man behöver heller inga instruktionsböcker. Förändringar i instruktioner och program etc är också mycket lätta att föra in i datorn", berättar F/A-18-flygläraren och vår följefofficer LCDR **Brian Calhoun**.

Elever och lärare hade efterhand kunnat påverka program och innehåll, så att LC efterhand hade blivit "så bra de kunde". "Då piloter är lata (!) är detta system perfekt. Instruktören behöver endast berätta för underhållspersonalen hur man vill ha en ändring och sedan fixar det sig ...", upplyste flygläraren.

Steg 2. Under själva flygutbildningen utnyttjas flera små *delsimulatorer, Part Task Trainers (PTT)*, för systemutbildning. (Jfr vår momentsimulator för Rb 05-utbildning.) En PTT avsedd för be-



väpningsysteminläring stod i en divisionslokal och bestod av en cock-pit utan huv men utrustad med de nödvändiga reglage, knappar, display etc som fordras för att simulera skjutning med systemrobotar, typ Sparrow. Eleverna gör tio obligatoriska uppdrag i denna PTT. Därutöver kan eleverna naturligtvis träna själva – och gör det också.

En annan typ av delsimulator/PTT, för radarvarningssystemet, demonstrerades också. (Se Fig A.)

Steg 3. – Nästa steg i utbildningen är en "riktig" flygsimulator

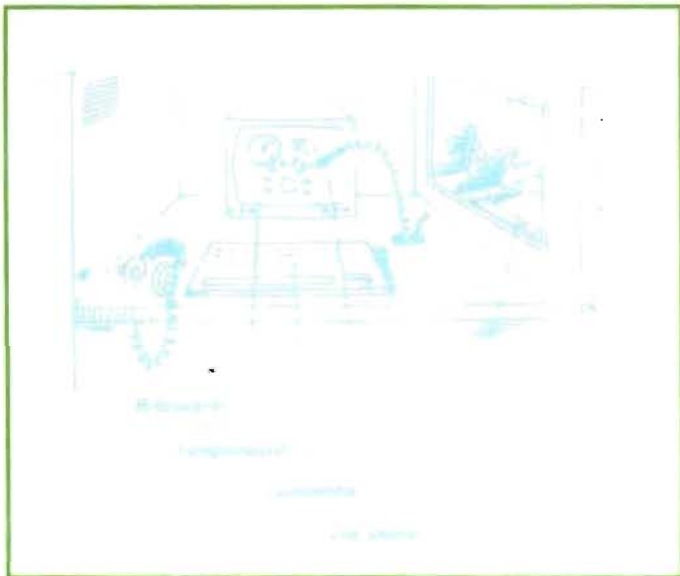
– en "Operational Flight Trainer" (OFT) som i stort liknar vår JA 37-simulator. I dessa OFT genomför eleverna "full missions" med bl a lufttankning och hangarfartygslandningar. 16 obligatoriska uppdrag skall genomföras. OFT är en s k "dusk"-simulator.

Steg 4. – På simulatorsidan har man så slutligen två Weapons Tactical Trainers (WIT) för bl a luftstridssimuleringar. WIT är en "dome"-simulator. Eleverna genomför 19 uppdrag i WIT och har då ca 20-25 tim i F/A-18.

1) V står för tyngre än luft och FA för Fighter Attack.

2) Jakt-, attack- och spaningspiloter benämns inom US Air Force för "fighter pilots" och inom US Navy för "strike pilots".

3) Undergraduate Pilot Training (GFU+GTU).





Vi fick tillfälle att "följa med" under ett flygpass i WIT, tyvärr inte i cock-pit utan stående på rampen bakom. Cock-pit saknar rörelsesystem. Detta har kompenseras med sfär (dome), bra visuellt sys-

tem, G-stol och G-byxor. Upplevelsen var i alla fall så naturtrogen att samtliga besökande ramlade omkull (!) under "flygningen" ... Som tur var fanns räcke att hålla sig i, i fortsättningen.

Piloterna har flygförbud under 2 tim efter ett pass i WIT, då det visuella systemet medför att de "vanliga flygkänslorna/upplevelserna" sätts ur funktion. Mår piloten dessutom illa (!) efter ett pass, gäller flygförbudet 24 tim. Illamående kan inträffa om t ex visulatosystemet stannar i "kantrat" läge, varför piloterna i princip vägrar lämna en kantrad WIT.

◆◆ **Steg 5.** – Det pedagogiska utbildningssystemet kompletteras och avslutas så till sist med en DK-version av F/A-18 = F/A-18 Trainer. Den ansågs *ombärlig* trots att man inte, som för en utomstående annars skulle förefalla naturligt, använder den vid t ex hangarfartygslandningar med elever i DK.

Man *varnade bestämt* för att utbilda på ett kvalificerat flygsystem (t ex JAS) utan en tvåsitsig variant.

Navy utnyttjar F/A-18 Trainer inte bara vid fyra pass plattformsinflygning utan praktiskt taget vid varje nytt övningsavsnitt för att demonstrera och instruera eleven i resp övning. Cirka 20 proc av utbildningen genomförs i dubbelkommando (DK).

"Man kan t ex inte utan en DK-version i rätt miljö och med tillräck-

ligt hög flygsäkerhet utbilda en elev effektivt", var flyglärares upprepade kommentar. **Med vald utbildningstakt ansåg man att det var nödvändigt att följa upp elevens handhavande av såväl flygplan som systemet i övrigt i en F/A-18 Trainer.** Från ett följeflygplan kan detta inte ske effektivt och pedagogiskt riktigt.

"Utän en DK-version kastas många, många dyrbara följeflygplantimmar bort. Man kan inte heller flygsäkerhetsmässigt säkert låta eleven flyga igenom hela flygplanets mycket extrema flygvenlopp med mycket höga α och låg fart utan att först ha demonstrerat denna och utbildat eleven i en F/A-18 Trainer", sade man till oss.

"**Combat ready**". – Efter en flygutbildning på 113 tim i F/A-18 är piloten "combat ready" och krigsplaceras vid en division ombord på ett hangarfartyg. Där fortsätter och kompletteras flygutbildningen så att piloten blir fullt krigsplaceringsbar "fully combat qualified". Allt eftersom pilotens "fleet-experience" (= tjänst ombord på hangarfartyg) ökar utbildas han till rotechef, gruppchef osv.

◆◆ **Slutsatser** – Efter besöket vid VFA-125, som på sedvanligt amerikanskt vis genomfördes perfekt in i minsta detalj, minns man särskilt:

◆ Navy's helhetssyn på sitt flygut-

DEL 2:

Flyg- utbildning i

USA

bildningssystem.

◆ Hur logiskt, pedagogiskt och professionellt F/A-18:s utbildningssystem är upplagt.

◆ Högsta kvalité och finish på alla ingående "komponenter".

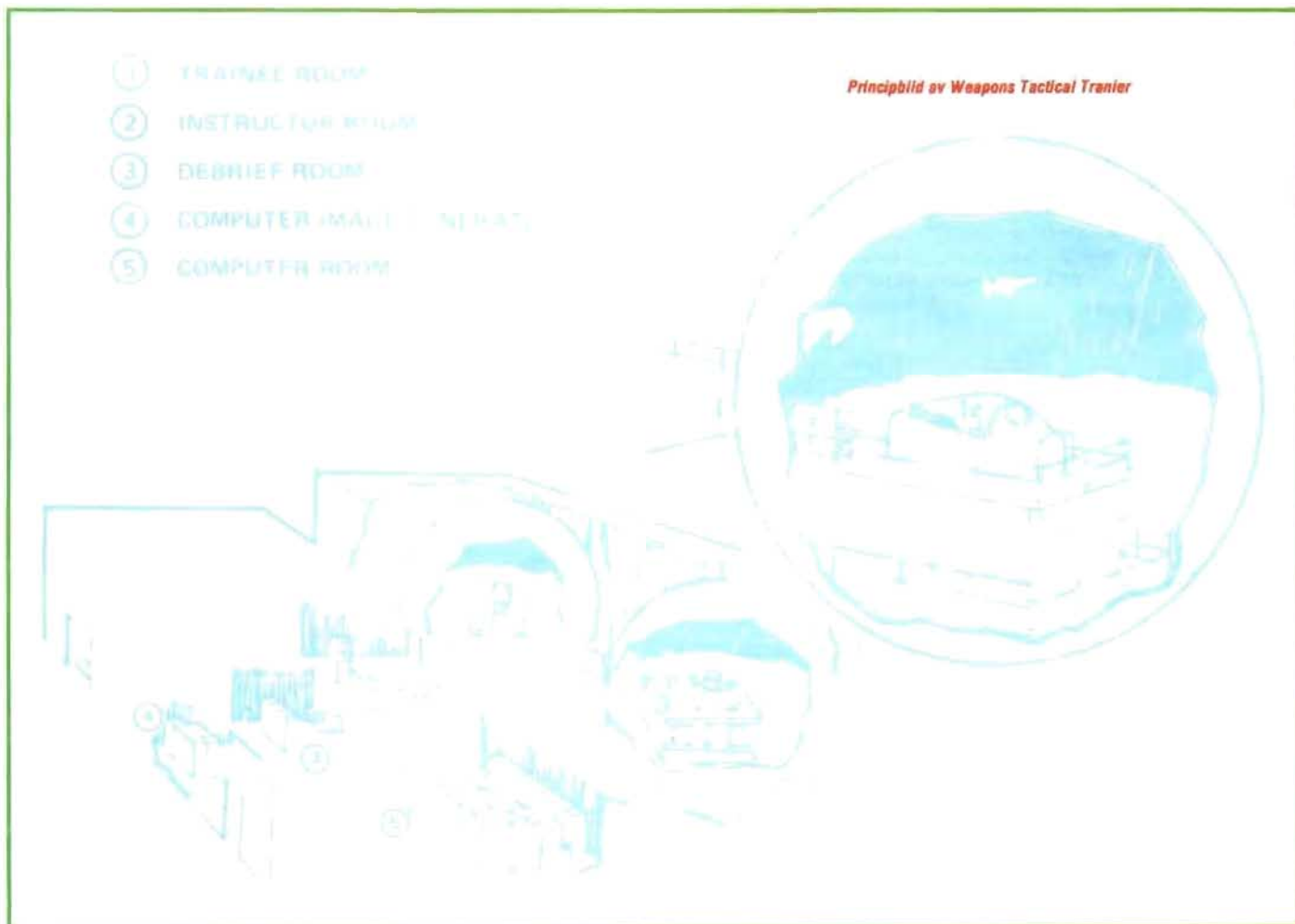
◆ Professionalism och entusiasm hos personalen.

◆ Största gästfrihet.

Vad lärde vi oss då av US Navy inför **JAS-epoken**?

Jo, bl a är följande viktigt:

◆ ... att vi skaffar oss en välgrundad helhetssyn på hela flygutbildningssystemet inför nyttjandet av JAS 39 Gripen;



- ◆ ... att uppläggningsen av JAS-utbildningen blir logisk, pedagogisk och professionell;
- ◆ ... att vi bör överväga att centralisera och effektivisera flygslagsutbildningen;
- ◆ ... att vi inser nödvändigheten av kvalificerade utbildningssimulatorer allt från enkla d:o för delsysteminläring till sådana för t ex jaktstridsutbildning. Och att simulatorerna anskaffas i tid;
- ◆ ... att en SK 39 anskaffas – inte främst för plattformflygning utan för den stridstekniska/taktiska/operativa flygutbildningen;
- ◆ ... att högsta kvalitet måste finnas hos så väl personal som materiel. – Ty JAS-epoken innebär helt visst en **revolution!** För praktiskt taget alla och på de flesta områden! Ett helt nytt sätt att tänka och handla.

●● US Navy's idéer om flygutbildningssystem är så intressanta att flera delar borde kunna överföras till våra förhållanden.

Både i USAF och i US Navy har piloterna redan *innan* flygutbildningen påbörjas genomfört sin officersutbildning. Måhända borde i framtiden stora delar av vårt OHS AU-skede genomföras koncentrerat och tidigare i officersutbildningen, för att inte AU-skedena senare skall "störa" flygutbildningen.

Inför JAS 39 Gripen bör Flygvapnet således se över *hela* utbildningskedjan för flygfacket. Därmed skaffas en helhetsuppfattning om JAS' flygutbildningssystem från GFU/GTU via TIS med SK 39 (?) till och med FFSU:1 JAS 39. Detta är särskilt nödvändigt då SK 60 efter hand måste fhasas ut ur vårt utbildningssystem.

Flygvapnet bör här kunna samarbeta med såväl FOA som universitet och flygindustri för att bygga upp ett bättre pedagogiskt flygutbildningssystem, där också flygutbildningen bedrivs mer professionellt än den till vissa delar bedrivs i dag.

●● **Förslag.** – Syftet med här lämnade förslag på förändringar är att förbättra vår flygförarhantering och vårt flygutbildningssystem. Ökade krav kommer att ställas i nämnda avseenden inför JAS-epoken:

● Fullgjord värnpliktstjänstgöring fordras innan OHS påbörjas även för flygfacket (befälsutbildning på flygbasjägarlinje i FV i första hand). Ungefär 75 proc av dagens elever har redan fullgjort sin värnplikt.

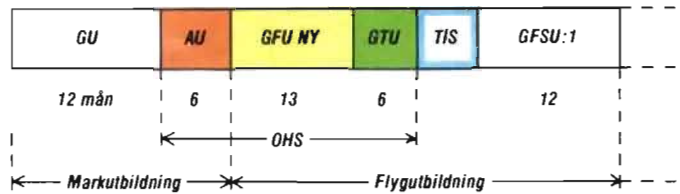
● OHS börjar med ett AU-skede vid F14/Halmstad med alla OHS-elevkategorier samlade. *Till OHS görs två intagningar per år även för markfacken.*

● GFU och GTU omarbetas så att OHS AU-skeden utgår. GTU:1 inbakas i GFU, varvid en GFU NY skapas.

● Efter GTU krigsplaceras eleverna i SK 60-förband och utnämns till fänrik. OHS blir ca 25 månader.

● GTU + TIS + GFSU:Y genomförs i princip på en och samma flygflottilj för resp flygslag.

Nämnda förändringar skulle innebära följande utbildningsgång:



Flygutbildningen är här, efter ett koncentrerat markutbildningsskede, flygprioriterad enl NBO-anda. Vidare skulle flygfackets elever gå OHS AU-skede tillsammans med markfackets elever. I dag träffas



▲ F/A-18:s Luftföretagsinstruktioner

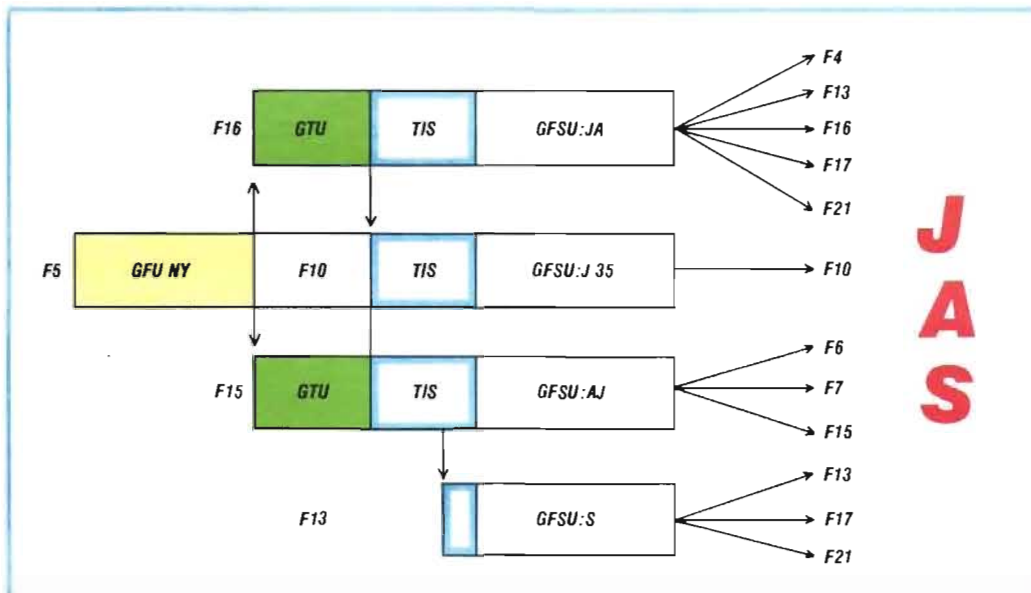
Har Du synpunkter? Hör av Dig!

F/A-18 HOR



inte alls flyg- och markfacken under OHS, vilket inte gynnar den viktiga "vi-andan".

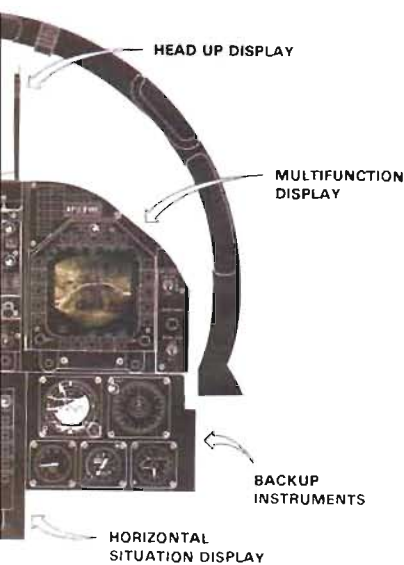
Flygutbildningen skulle då få följande systemuppbyggnad:





F/A-18:s instrumentpanel

COCKPIT



- GTU tillförs F15. Centraliserad GFSU (AJ) genomförs vid F15.
- Centraliserad GFSU (S) genomförs vid F13.
- TIS:37 tillförs F16 samtidigt med JA. Centraliserad GFSU (JA) genomförs vid F16.
- GFSU:35 genomförs vid F10 för eget behov.

Genomförs ovan skissade förändringar erhålls ett mer professionellt flygutbildningssystem:

- Markutbildningen koncentreras till början av utbildningen. Lärare/instruktörer kan under längre tid (ca 19 mån) bedöma den blivande

flygofficersaspiranten *innan* den dyrbara och egentliga flygutbildningen påbörjas. Urvalet blir bättre och säkrare.

- Flygutbildningen bedrivs därför koncentrerat och med få miljöbyten, vilket stimulerar och troligen snabbar på inläringen. Här ligger såväl psykologiska som pedagogiska vinster. Möjligheter till ekonomiska besparingar finns.

Flygofficersaspiranten får i förelaggen flygutbildningsmodell tidigare, redan under GFU, en viss taktisk flygutbildning. Detta stimulerar och motiverar. Taktisk grundflygutbildning samt typinflygning

och grundläggande taktisk flygslagsutbildning genomförs i princip på *en* och samma flottilj för resp flygslag.

- ● **Flygförarkvalité inför JAS.** – Goda flygutbildningssystem föder goda flygförare.

Genomförs nämnda förslag får Flygvapnet troligen högsta möjliga kvalité på såväl flygförare/lärare som flygelever.

Detta bäddar i sin tur för att Flygvapnet får de "high performance pilots" JAS-systemet förtjänar och kräver.

Anders Eisen, FS/Persadm

JAS-epoken innebär en revolution för oss ALLA – i luften, på marken!

US Navys emblem



Sammanställning av övningar för grundläggande flygutbildning på F/A-18

Aircrew training syllabus summary

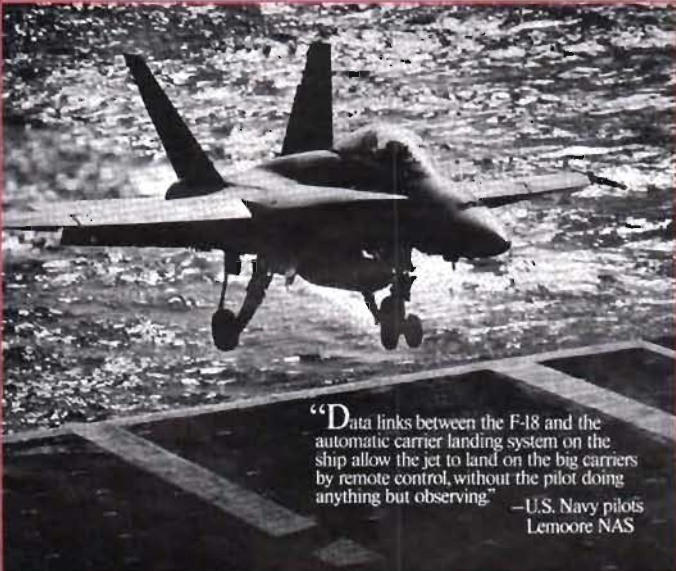
	CAT I ¹	CAT II-F ²	CAT II-A ³
TRANSITION/PHASE	13/19.3	10/14.8	10/14.8
FAM/INS Familiarization/ instrument	8/11.8	8/11.8	8/11.8
FRM Formation	3/4.5	1/1.5	1/1.5
IFR In-Flight Refueling	2/3.0	1/1.5	1/1.5
AIR-TO-AIR PHASE	28/34.5	21/26.0	27/33.0
AWI All Weather Intercept	8/12.0	6/9.0	7/10.5
VID Visual Identification	2/3.0	2/3.0	2/3.0
BFM Basic Fighter Maneuvering	5/5.0	5/5.0	5/5.0
FWT Fighter Weapons Training Air Combat Maneuver (ACM)	10/10.0	6/6.0	10/10.0
GUN Aerial Gunnery	3/4.5	2/3.0	3/4.0
AIR-TO-GROUND PHASE	28/38.4	26/35.9	20/28.0
NAV/LAT Low Level / Low Alt. Nav. Tactics	6/9.0	6/9.0	5/7.5
EWT Electronic Warfare	1/1.5	1/1.5	1/1.5
GAC Ground Attack Conventional	18/23.9	16/21.4	12/16.0
GAN Ground Attack Nuclear	3/4.0	3/4.0	2/3.0
CQ PHASE	20/20.8	15/16.8	15/16.8
FCL Field Carrier Landing ⁴	16/12.9	11/8.8	11/8.8
CQL Carrier Landing Qualification	4/8.0	4/8.0	4/8.0
TOTAL SYLLABUS	89/113.0	72/94.5	72/92.6

CAT II = 80 % OF CAT I SYLLABUS

- 1) CAT I – PILOT DIRECTLY FROM TRAINING COMMAND (UPT).
- 2) CAT II-F – PILOT WITH EXPERIENCE IN A FIGHTER AIRCRAFT.
- 3) CAT II-A – PILOT WITH EXPERIENCE IN A ATTACK AIRCRAFT.
- 4) Landningsövningar på hemmabasen på flingsrel hangarfartygsdäck.

T v: I början av 80-talet önskade man nog i USA att Sveriges nya JAS-flygplan skulle ha denna konfiguration i DK-version. I dag inskränker man sig till att ihvligt rekommendera oss att skaffa en DK-skolversion av JAS 39 Gripen – av såväl taktiska pedagogiska som flygsäkerhetsskäl.

Nedan: Notabelt är att en F/A-18-elev gör sin första landning på hangarfartyg i ... EK. Simulator och hemmabasövningar leder fram till den skickligheten.



"Data links between the F-18 and the automatic carrier landing system on the ship allow the jet to land on the big carriers by remote control, without the pilot doing anything but observing."
—U.S. Navy pilots
Lemoore NAS

★ ★ Under senare år har en stor förändring inom Flygvapnet (FV) ägt rum beträffande markförsvarfsförbandets organisation, utbildning och utrustning. (Om de inledande försöken härmed berättade FLYGVAPENNYTT i nr 1/82.) Förändringen är föranledd av den ökade spridning av verksamheten på marken som anfall från luften motiverat. Genom spridningen över en avsevärt större yta än tidigare har FV:s krigsbaser emellertid blivit sårbarare för anfall från marken av sabotörer/diversionsförband. För att möta detta hot måste en ny organisation och stridsteknik utarbetas. ★ Resultatet har blivit ett markförsvarfskompani med en flygbasjägerpluton samt ett varierande antal vaktplutoner. Antalet vaktplutoner beror på basens läge i landet, närheten till arméförband etc. Samtliga plutoner har bevakningshundar i sin organisation. ★ Den nya tekniken består i att vaktplutonerna skyddar centralområdet – dvs det område där flygplan finns uppställda, startar och landar samt där ledningsorganen är grupperade. Utanför detta område bedriver flygbasjägerplutonerna jakt på eventuella fiender/sabotörer. Flygbasjägarna är alltså antijägare/egna sabotörer av andras planerade sabotageverksamhet. ★ Det är denna FV-verksamhet som här beskrivs. ★ ★ ★



VARNING

här vaktar

FLYGBASJÄGARE

Av överstelöjtnant **TORSTEN SELLIN**

Färgfoto: Lennart Wetterholm

Flygbasjägare Johan Pettersson ligger med sin bevakningshund. Baffin bakom några buskar i nattmörkret med sitt upptäckarvapen bildförstärkaren. Han obeserverar skogsbrynet på andra sidan myren framför honom. Några meter till vänster och till höger om sig har han övriga medlemmar i gruppen. Alla ligger på helspänn. En sabotör finns i närheten.

● Det var sent på eftermiddagen som den halvpluton Johans grupp ingår i hade fått utslag på markens sensorer. De indikerade att någonting rörde sig i terrängen runt ett ödetorp omkring en halvmil

utanför vaktplutonernas främre gräns.

1. flygbasjägargruppen, som Johan tillhör, hade transporterats ut med en lastbil och satts av ca 1 km från ödetorpet. Gruppchefen hade delat gruppen i två omgångar, där Johan med sin hund tillhörde den första och den andra hundföraren med sin hund Bella den andra omgången. Med stor försiktighet hade de smugit fram och avspanat terrängen under några timmar.

Plötsligt hade Baffin markerat att något fanns åt det håll varifrån vinden blåste. De fyra basjägarna hade spridit sig på tecken från





gruppchefen och med hunden vid sidan om sig smög Johan framåt tillsammans med sina stridsberedda kamrater. Detta var något man övat åtskilliga gånger under den tidigare utbildningen. Allt gick tyst. Endast inövade tecken gavs. Från en plats några hundra meter längre bort hördes plötsligt ett par punktelddar. De hördes från den terräng där den andra omgången borde vara. På knallarna hördes att det var ett par automatkarbiner som sköt. Det kunde tyda på att kamraterna i den andra omgången upptäckt och råkat i strid med fienden.

Gruppchefen som ledde Johans omgång sjönk ned på knä och tryckte radioluren mot örat. Övriga i gruppen intog skydd bakom träd och stenar. På tecken från Johan kröp Baffin ihop. Det verkade som om han var medveten om sin betydelse när det gällde att

spåra motståndare – ja rentav medveten om den skräck han kunde sätta i fienden, som visste att det var omöjligt att ta sig undan en välutbildad hund med tränade flygbasjägare i släptåg. Kanske kände han på sig att han därför kunde vara ett begärligt mål för en fiendekula.

● Baffin var i god form. Först hade han varit med när alla basjägarna under ett par dagar fått lära sig att utnyttja de konster Baffin behärskade. Likaså hade de fått lära sig att "läsa" honom så att jägarna kunde förstå vad Baffin markerade. Sedan hade han under ett par veckors tid fått delta i utbildningen av de två hundförare som ingick i var grupp. Medan Baffin deltog i utbildningen av hundförarna, hade de andra soldaterna i gruppen under lika lång tid utbildats i handhavande av och

skjutning med granatgevär och kulspruta. Ett par jägarsoldater hade under samma tid fått en rejäl utbildning i sjukvårdstjänst.

Sedan hade Baffin följt plutonen under en stor del av flygbasjägarnas utbildning. Han hade varit med om övningar i handgranatkastning, fält- och stridsskjutningar, i skyddstjänst och fältarbeten m m. Kort sagt, Baffin kände sig som en medlem i plutongemenskapen. Visst hade det varit slitigt ibland men han hade alltid fått skötsel och mat innan hundföraren ägnade sig åt sig själv. Precis som en gång kavalleristerna ägnade sina krafter åt i första hand hästen i medvetande om den avgörande betydelse detta djur kunde ha.

● Plötsligt markerade Baffin i en bestämd riktning. Samtidigt fick chefen för omgången i radion ett meddelande om att en fientlig fallskärmsjägare var bekämpad men att en annan hade undkommit i den riktning som Baffin hade markerat. Omgångschefen gav omedelbart tecken till framryckning. Ett par hundra meter längre fram fick Baffin upp ett spår, som ledde i sydvästlig riktning. Samtidigt kom en radioorder från chefen för flygbasjägerplutonen att 2. gruppen skulle överta spårandet efter den flyende fienden, medan Johans grupp snarast skulle transporteras till ett myrområde över vilket den fientlige soldaten måste passera för att nå den terräng där han lättare kunde undgå upptäckt.

Johans grupp hade snabbt lastat upp på den lastbil som 2. grup-

pen kommit med. Grupp 2 sattes på spåret och började förföljandet. Man följde något vid sidan av den fientlige soldatens spår för att undgå eventuella minor som sabotören förmodligen placerat ut efter sig.

Efter någon halvtimme anlände Johans grupp till en plats någon kilometer från det myrområde där gruppen skulle spärra av med en s k stridsspaningslinje. Eftersom det började skymma togs bildförstärkare och kikare fram och soldaterna placerades ut så att man med kikare, bildförstärkare och ögon samt hundar kunde täcka en bredd på ca 800 m. Denna bredd kompletterades med truppmåna 12, som kan utlösas av jägarsoldaterna och därför utgör en viktig komplettering av deras eldverkan.

● Sådana här bekämpningsuppgifter började bli rutin för flygbasjägarna. Redan första veckan efter inryckningen hade man börjat med förläggning och utbildning för ett liv i skog och mark. Under månadernas lopp hade denna tillvaro blivit en naturlig del i jägarsoldaternas liv. Man var redan uppe i ett 70-tal utomhusdygn och fler skulle det bli innan muck. För att kunna jaga jägare måste man veta hur jägare tänker, känner och lever. Under utbildningen i jägartjänst vände man därför på steken och började lära ut metoder att spåra och oskadliggöra fientliga jägarsoldater. Man utgick därvid från att vidta åtgärder mot vad fienden hade möjligheter att göra – inte vad han sannolikt skulle göra. Man visste nämligen att san-





nolikt skulle fienden inte göra det man trodde att han sannolikt skulle göra. Det man visste var att även fienden var människa med människans behov av vila, mat och dryck. Och för att tillgodose dessa behov kunde fienden, som bofinken, se ut hur som helst. Han kunde vara i egen uniform, i vår uniform, civil, cykla eller åka bil osv.

Tidigt hade jägarna fått lära sig att arbeta tillsammans med ortsbefolkningen, som kontaktade flygbasens markstridsledare (MAL) när något ovanligt inträffat. Rapporteringsnätet blev på så sätt tätt. Man lade också märke till om okänt folk rörde sig på bygden etc. Med bl a dessa rapporter som grund reglerades flygbasjägarnas verksamhet. Flygbasjägarna hade också en modern vapenutrustning, som medgav att man kunde ge sig i kast med en ganska stark fiende.

●● Nu ligger alltså Johan med Baffin här i myrkanten och väntar

på att något skall hända. Eftersom luckan mellan jägarparen är ett par hundra meter lyder ordern, att om något inträffar skall eld öppnas – om inte t ex rött signalkott skjuts. Det kan ju vara den 2. flygbasjägargruppen som rör sig i förterrängen. Gruppcheferna har hela tiden radiosamband med varandra och samtalar på genuin västerbottniska som ingen, om också svensktalande, utlänning förstår.

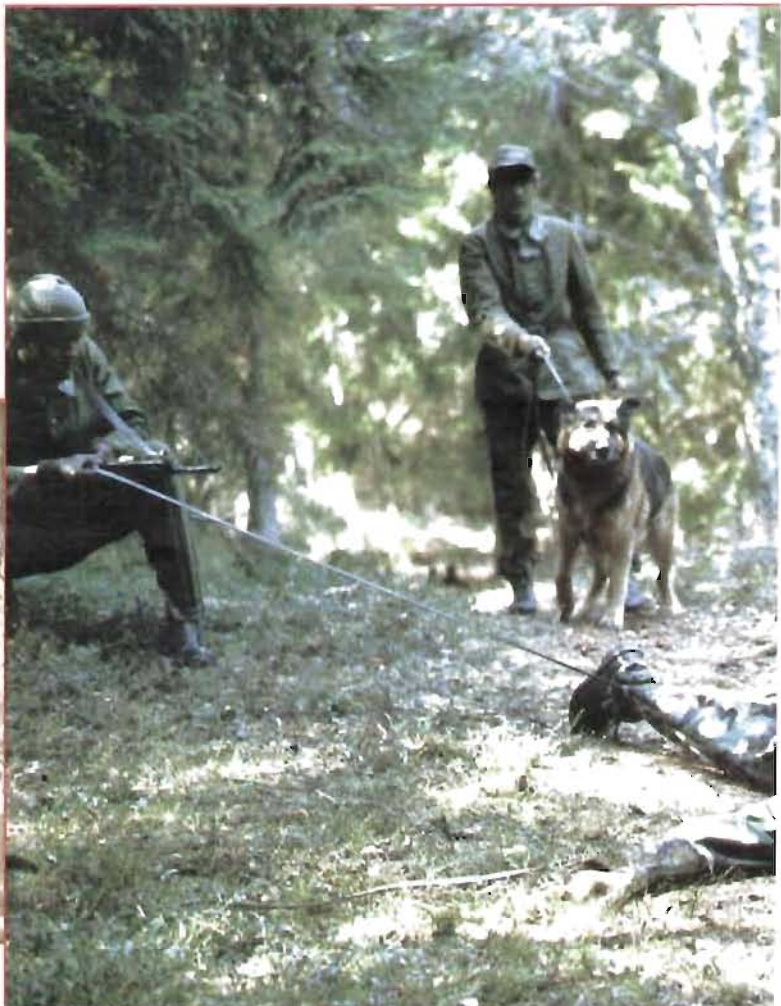
2. flygbasjägargruppens drev har kommit närmare och plötsligt i mörkret markerar Baffin att något händer. Med bildförstärkaren ser gruppchefen hur någon kommer smygande över myren. Hukar sig bakom buskar och höga tuvor. Han – och det är en fiende – är bara något hundratal meter bort och rör sig mot gruppchefen, Johan och Baffin. Baffins nos pekar oavbrutet mot fienden. Men Johan vet att Baffin inte "låst" på målet utan reagerar även om något annat dyker upp i någon annan riktning.

När sabotören är på 25 m håll och två automatkarbiner är riktade mot honom ropar gruppchefen: *Halt!!!* Den fientlige soldaten vänder och försöker fly, men två punkteldar från gruppchefens och Johans automatgevär sätter stopp för detta.

Vid visitationen av den döde visar det sig att han i en lätt ryggsäck bär små sprängladdningar med urverksutlösning som rätt placerade hade kunnat förstöra flera flygplan, drivmedelsfordon o d.

Flygbasjägarna hade lyckats med uppgiften att tidigt oskadliggöra en fiende innan denne ens kommit i närheten av sitt mål. Flygbasjägarna visste att även om de inte lyckats döda de fiender de påträffat i dag hade fienden varit tvungen att passera igenom vaktplutonernas sammanhängande bevakningsskärmar för att nå basens vitala delar. Det kändes ändå skönt att redan den första spärren hade varit effektiv.

● Sedan fienden burits bort för



Sikt genom bildförstärkare nattetid.



Foto: Lasse Sjögren

identifiering och noggrann visitation m m återvänder Johan med sin grupp till den bas halvplutonen upprättat öster om flygbasen. Den andra halvplutonens bas ligger väster om flygbasen. Båda är väl dolda för att medge vila och skydd och samtidigt ett för fienden okänt utgångsläge för mot honom riktade aktioner.

Baffin kryper in i sin risksöck och Johan i sin sovsäck. Snart snarkar båda.

● **Verkligheten kräver ett alert**

flygvapen. Även på marken. Flygvapnet lever nära verkligheten. Därför övar FV hårt och verklighetstroget: I alla delar och moment. Man är förtrogen med vad dagens stridsituation kräver. – Verkligheten bakom texten ovan är hämtad från dylik alert flygbasövning. FV:s flygbasjägare är ett utmärkt exempel på att det finns "dj-r anamma" i dagens försvarspersonal. Ett gott råd: Utmana dem inte!

Torsten Sellin, CFSJMI



Nytt stridsbälte

FMV: Bekläd informerar: Under 70-talet påbörjades utvecklingsarbetet på den nya bärustrutningen, som senare skulle bli ett stridsbälte.

Faktorer som påverkat utvecklingen är bl a nygamla ergonomiska rön inom området "bärande". Belastningen är flyttad från axlarna till höftpartiet. Detta ger ökad rörlighet och möjlighet att bära ryggsäck, vilket i sin tur ger ökad uthållighet.

Stridsbältet har utvecklats och provats tillsammans med Ak 5, men det har även anpassats till Ak 4 och Kpist m/45-magasin. Vidare kan man i väskorna utöver ammunition bära t ex handgranater och Ra 135.

Utvecklingsarbetet har skett i nära samarbete med InfSS. Flygvapnet kommer att anskaffa stridsbältet under de närmaste åren.

Tekniska data. – Väskorna är tillverkade av s k corduraväv, en

polyamidväv. Kännetecknande för polyamidfibrerna är stor slitstyrka, som överträffar andra syntetfibrer. Väven har en låg vikt i förhållande till slitstyrkan. Vidare så är väven på ena sidan belagd med ett vattenavvisande tunt lager av polyuretan. Väskorna har insydda förstärkningar av en millimeters polyetenplast.

Vattenflaskans fodral tillverkas av samma väv som väskan, men den är invändigt fodrad med polyamidpåls. Härmed ökar isoleringsförmågan.

Livremmsband samt axel- och justerband tillverkas av spunnen polyester. Polyesterfibrerna kännetecknas av stor formbeständighet efter fixering både i vått och torrt tillstånd. – Med från gamla stridssele är endast några få detaljer i anslutning till livremmens spännrem.

En utförlig presentation av delar samt hur bältet injusteras finns i senaste utgåvan av **SoldRMtrl**

Göran Ahlen



Officer i markförsvorstjänst

Du gillar frisk luft, att vistas ute i skog och mark. Du har lätt att få kontakt med människor och pratar obehindrat inför en grupp främmande människor.

Du får en gedigen utbildning i vapentjänst, strid, skydd, fältarbete, sjukvård och fysisk träning. Din utbildning i pedagogik och ledarskap kommer till stor nytta i din roll som chef, fackman och **instruktör**. Du har en modern arbetsplats, ett aktivt yrke med omväxling och mycket friluftsliv. Du arbetar med människor.

Så småningom blir du chef för en pluton och får allt större ansvar. Du deltar i uppläggnen av övningar.

Du har den viktiga första kontakten med inryckande värnpliktiga. Du har hand om den allmänmilitära utbildningen och markstridsutbildningen. Det här innebär att du blir en viktig länk i utbildningen av morgondagens officerare.

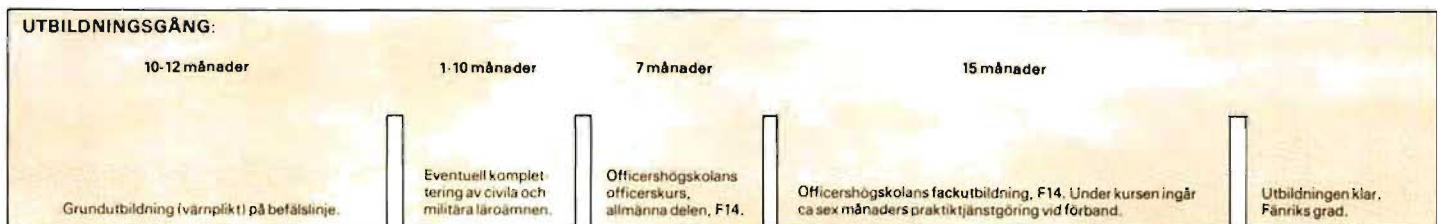
Du ansvarar även för den fortsatta markförsvarsutbildningen för den fast anställda militära personalen, så att ni tillsammans kan försvara Flygvapnets anläggningar.

Ett krav på all personal, oavsett vilken huvuduppgift den har, är att kunna försvara sig själv och sin arbetsplats.

Du ska kunna tillämpa dina kunskaper överallt, från Kiruna i norr till Ystad i söder.

Fysiska krav

Max. ålder: 25 år det år Officershögskolan börjar.
Synskärpa: Korrektion tillåten, dock lägst 0,7-0,3 utan korrektion. Normalt färgseende.



Värnpliktig officer

Du som har intresse av att bli befäl i Flygvapnet — men inte vill bli yrkes- eller reservofficer — kan genom frivillig befodringsutbildning bli värnpliktig officer.

När du har gjort din grundutbildning (värnplikt) kan du frivilligt fortsätta din utbildning hos t ex Flygvapenföreningarnas Riksförbund — FVRF. Det finns 27 flygvapenföreningar — i stort sett en i varje län.

Genom den frivilliga befodringsutbildningen i FVRF kan du nå löjtnants grad.

Utbildningen sker på kvällar och under veckoslutskurser på hemorten. Du kan också gå centrala vinter- och sommarkurser på någon av kursgårdar-

na, t ex Källviken i norra Bohuslän, Köpingsvik på Öland eller Transtrand i norra Dalarna.

Vid all frivilligutbildning har du fri kost och logi och fria resor. Vid längre kurser — två dagar och längre — även dagsersättning.

Vill du veta mer, kontakta frivilligavdelningen på närmaste flygflottilj eller FVRF:s kansli i Stockholm, telefon 08-788 75 27 eller 788 75 28.

Vill Du veta mer?

T ex om skolkrav, löner och ansökningstider, m m.

RING:
Yrkesinformationen
08-63 51 25
VÄLKOMNA!



Alla yrkesofficerare börjar med att göra sin grundutbildning (värnplikt) på befälslinje.



Grundutbildningen för Flygvapnets värnpliktiga trafikledarbiträden (vpl TLbi) har nyligen modifierats. Det gäller både formerna och innehållet. En anpassning har skett till breddade arbetsuppgifter och delvis skärpta krav på kunskaper och färdighet.

Förutom den nya grundutbildningen samt förändringarna i innehåll och form för utbildningen för de värnpliktiga trafikledarna har Flygvapnets trafikledningssystem något större ändringar på TLbi's bakgrund. Dessa förändringar innebär också förändringar i TLbi's avsedda uppgifter inom basstationen 85 basystem 90.

De senare innebär att TLbi skall kunna fullgöra uppgifter som:

- TLbi i kommandocentralen
- TLbi i Flyguppdel vid kortbanor
- trafikpost för marktrafikledning
- vägvisare för flygplan

För detta rägs det tredimensionella





Tornsväva, som klottrats med och vässat förtäna.

Ungefär var tionde man i Flygvapnets krigsorganisation är en kvinna – en lotta. Lotta-utbildningen utgör därför en stor del av Flygvapnets utbildningsvolym. – Tveklöst den största när det gäller frivillig försvarsutbildning.

Lottor utbildas för att tjänstgöra i vissa utvalda befattningar i Flygvapnets krigsorganisation. De flesta befattningarna finns inom den optiska luftbevakningen. Det var ju så det började en gång! – Tack vare att de ständigt bevisar sin kunnighet och sin motivation inför uppgifterna har Flygvapnet i allt fler tjänstegrepar valt att utbilda lottor för krigsorganisationen.

● ● **Avtal med Flygvapnet.** – Utbildningen inriktas mot att lottan ska skriva ett avtal med Flygvapnet om att ställa sig till förfogande för tjänstgöring under beredskap och i krig.

Det finns två slags avtal: **A-avtal** för *ständig* tjänstgöring och **B-avtal** för *tillfällig* tjänstgöring. – Den alldeles övervägande delen av Flygvapnets lottor har skrivit A-avtal med sin flottiljchef. Vi har numer endast ett fåtal lottor med B-avtal.

Målet för lotta-utbildningen, som det uttrycks i CFV produktionsorder, är:

♦ att upprätthålla en sådan bredd på utbildningen att på sikt personalbehovet täcks;

♦ att vidmakthålla och om möjligt öka den redan avtalsbundna personalens kunskaper och förmåga i krigsbefattningen, och

♦ att upprätthålla ett aktivt försvarsintresse bland Flygvapnets avtalsbundna personal.



60
ÅR
1924 - 84

● ● Som en hyllning inför SLK:s 60-års jubileum gav FLYGVAPENNYTT i nr 1/84 en historisk resumé över SLK:s tillblivelse och lottornas verksamhet under de 60 år som gått. ● ● Här beskrivs dagens lottaverksamhet i Flygvapnet: Vad är målsättningen för lottaverksamheten? Vilka tjänstegrepar utbildas flickorna/damerna i? Hur går utbildningen till? Var sker utbildningen? ● ● ●



För första gången i marskavrens 867 åriga historia fick lottor deltaga. Den 6 mars 84 blev 100 damer historiska när vid Årmuseum.

● ● **Utbildningen.** – Avtalsutbildningen leds av myndigheten i samråd med SLK. Den sker lokalt i flottiljernas regi under vinterhalvåret och vid centrala lottaskolor under sommaren.

Den centrala utbildningen leds av en kursanordnande myndighet, t ex F18 för flyglottaskolan på Bunge, F14 för sambandsutbildningen osv. I vissa fall anordnas

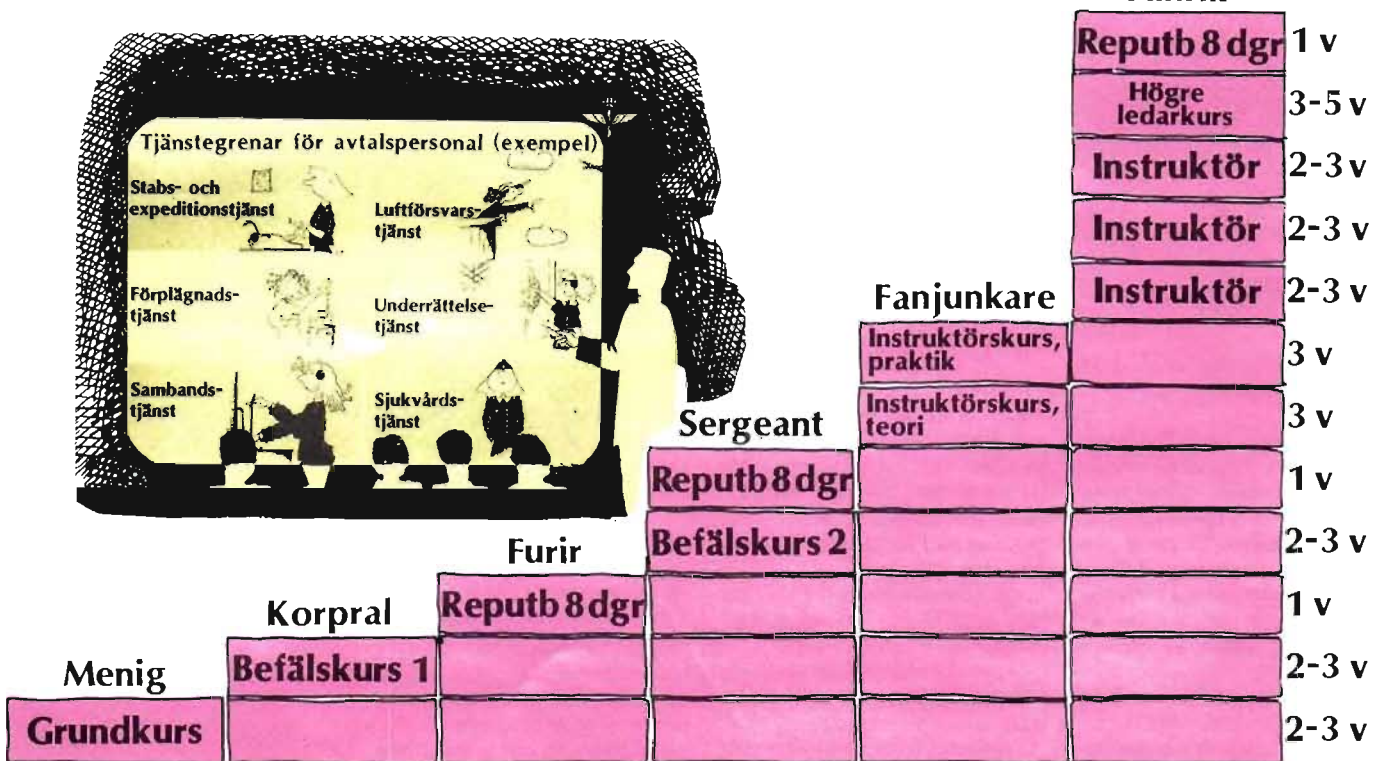
gemensamma kurser för lottor ur olika försvarsgrepar, varvid kursanordnande myndighet kan vara en myndighet ur endera av de tre försvarsgreparna.

FRIV-T och BUF FRIV. – Bestämmelser för hur utbildningen i stort ska gå till och ansvarsfördelningen mellan myndigheten och SLK finns i en av ÖB och AMS gemensamt

DAGENS FLYGLOTTOR

Förordnande av avtalspersonal

24-32
veckor



fastställd publikation: FrivT – Bestämmelser A- och B-personal – inom totalförsvaret.

Kursplaner m m för Flygvapnets lottautbildning finns i BUF FRIV. – Utbildningen sker i form av grundutbildning, repetitionsutbildning och kompletteringsutbildning.

●● **Kostnader.** – Utbildningen betalas av statsmedel. Medel för frivillig försvarsutbildning fördelas av ÖB till de olika frivilligorganisationerna genom det för försvaret gemensamma anslaget F16 – "Frivilliga försvarsorganisationer m m". Viss verksamhet som sammanhänger med frivilligutbildning betalas dock av myndigheten – de s k "gratistjänsterna". Fördelningen av kostnaderna mellan frivilligorganisationen (SLK) och myndigheten finns bl a angiven i FrivT.

En lotta under utbildning har 20:- i dagessättning (betalas av SLK), fri resa (SLK), förplägnad (SLK), förläggning (SLK) om kursen går utanför militärt område (annars av myndigheten), uniform (av myndigheten), ammunition (SLK) osv.

Vid repetitionsutbildning får lottan 40:-/dag – utom vid krigsförbandsövning, då hon får en dagessättning motsvarande sjukpenning. – Betalas av SLK.

◆ **Grundutbildningen** av A-personal består av flera kurser: Grundkurs, befälkurser, instruktörskurs och högre ledarkurs.

◆ **Repetitionsutbildningen** syftar till att vidmakthålla eller öka kunskaperna så att lottan enskilt och i förband (arbetsenheten) kan tjänstgöra i sin krigsbefattning.

DEL 2

◆ **Kompletteringsutbildningen** avser att vidmakthålla och utveckla flyglottans förmåga i allmänhet samt förmågan att tjänstgöra i krigsbefattningen.

● **Grundkursen** är på 100-140 tim (beroende på tjänstegren) och syftar till att lottan ska få lära sig "yrket".

I grundkursen ingår också den allmänna försvarsutbildningen (AFU) om 30 tim. Då får lottan lära sig att försvara sig själv och sin arbetsplats. I AFU ingår också brand- och skyddstjänst, ABC, sjukvård m m.

Sedan 1 juni 1983 ingår lottorna som *militär* personal i krigsorganisationen. Enligt folksrättsliga regler har de då också rätt att bära vapen och att använda dem för att

försvara sig och sin arbetsplats. Ändringen medförde också en mer synbar förändring. – Lottor i uniform hälsar numera med honnör som alla andra militärer.

När lottan efter grundkursen har gjort två dagars repetitionsutbildning (praktisk tjänst) får hon påbörja Befälkurs 1 (Bk 1).

● **Befälkurs 1** om 100-140 tim syftar till att utveckla lottans färdighet och förmåga i krigsbefattningen. Efter teoriskedet förordnas hon till korpral och efter praktikskedet blir hon furir.

Den som under Bk 1 bedöms som lämplig för befattningar på högre nivå kan få fortsätta med:

● **Befälkurs 2.** Den syftar till att ytterligare befästa kunskaperna

och färdigheten i krigsbefattningen. Efter en krigsförbandsövning eller motsvarande i gruppbefälsbefattning förordnas hon till sergeant.

Den som under befälkurs 2 visat lämplighet för vidareutbildning kan få gå en:

Instruktörskurs. Den börjar med ett teoriskede (Ik T) om 100-140 tim. Under Ik T får lottan teorierna bakom konsten att vara en bra instruktör – en bra lärare. I kursen ingår bl a en del av den moderna ledarskapsutbildningen.

Den som bedöms lämplig får fortsätta med instruktörskursens praktiskskede (Ik P). Ik P består av 100-140 tim undervisning varvad med praktisk instruktörstjänst – t ex vid en central grundkurs. Hon kan därefter tjänstgöra som instruktör vid lokal eller central utbildning i den tjänstegren som hon är utbildad i. Hon är då förordnad till fanjunkare.

●● **Högre ledarutbildning.** – Den lotta som bedöms lämplig för än högre befattning kan få gå den högre ledarkursen (Hlk). Men innan dess måste hon ha tjänstgjort som instruktör i grundutbildningssystemet vid minst tre kurser, centrala och/eller lokala (minst en central). Tjänstgöringen ska dessutom vara fördelad på minst tre år.

Tre olika slags Hlk anordnas: Hlk adm (administrativ inriktning), Hlk tjg (tjänstegrensriktad) och Hlk PV (personalvårdstjänst).

Vid Hlk får lottan en utbildning som gör henne till både utbildare och administratör. Efter kursen måste hon tjänstgöra minst åtta dagar som biträdande kurschef vid en central lottaskola innan hon för-

Träning av brandsäckning vid F14/Halmstad.





ordnas till fänrik – den högsta grad en lotta (för närvarande) kan få.

Semestern anslås. – Det krävs 24-32 veckors obligatorisk undervisning och praktisk tjänstgöring för att bli fänrik. För fanjunkaren tar det 14-17 veckor. Till detta ska läggas den avtalsenliga repetitionsutbildningen. Många lottor har därför tjänstgjort betydligt mer än vad man kan utläsa av hennes grad.

Det är bara ställtigt anställda som kan få tjänstledighet med B-avdrag för frivillig försvarsutbildning. Övriga måste använda sin semester eller annan ledighet för att ställa upp frivilligt till landets försvar. – En lagändring vore på sin plats!

Åtta tjänstegrenar. – Det började en gång (1943) med flyglottor i luftbevakningsstationstjänst, de s k tornsvälorna.

I dag, 40 år senare, utbildar Flygvapnet lottor i åtta tjänstegrenar. Inom varje tjänstegren i två eller flera nivåer. Så t ex i luftbevakningstjänst från ls-manskap till instruktionsbefäl (insbef) inom luftbevakningskompani.

● ● **Lottaskolorna.** – Den centrala lottautbildningen inom Flygvapnet genomförs på följande platser:

Sjukvårdstjänst vid F4/Frösön. Plats finns för 110 elever.

Luftförsvarstjänst och förplägnadstjänst på Bungeskolan, där central lottautbildning började

Färdighetsutbildning vid FSS-F14 Halmstad

1962. F18 är kursanordnande myndighet. Utbildning pågår under tre eller fyra 14-dagarsperioder (juni-augusti) i ls-, lgc-, förplägnads- och instruktörstjänst. – Vid Bungeskolan på Gotland utbildas årligen ca 500 elever.

Vid F7:s detachement i Möndal sker utbildning i lfc- och lfuc-tjänst. Plats för ca 45 elever.

Underrättelsetjänst vid UndS vid F13/Norrköping. 50 elever får plats.

Sambandstjänst vid FSS vid F14/Halmstad. Plats för 60 elever.

Utbildning i de tjänstegrenar där krigsorganisationsbehovet eller underlaget för rekrytering är mindre, t ex i rapportcentraltjänst och personalvårdstjänst sker på varierande platser.

Utbildning i stabs- och expeditionstjänst genomförs i enbart som lokal utbildning vid flottiljerna.

Avtalsenlig repetitionsutbildning. – En lotta som skrivit A-avtal med sin flottiljchef är skyldig att hålla sina kunskaper och färdigheter levande. Därför har hon också tagit på sig att göra s k avtalsenlig repetitionsutbildning. Omfattningen varierar mellan 10 till 16 dagar under en fyraårsperiod, beroende på vilken tjänstegren hon är utbildad i. Många lottor tjänstgör fler än de stipulerade dagarna. Speciellt lottor inom luftförsvarstjänst. För vissa lottor kan det dock vara svårt att få ihop de nödvändiga dagarna. Det beror i allmänhet inte på ett bristande intresse från lottans sida, utan ofta på att myndig-

heten numera inte kan erbjuda lika många övningstillfällen som tidigare. Svårigheterna att ordna övningstillfällen syns vara störst i sjukvårds-, förplägnads- och sambandstjänst.

● ● **Myndighetsansvar.** – Det är myndighetens skyldighet att se till att en utbildad lotta erbjuds tillräckligt många repetitionsutbildningstillfällen så att hon kan stå kvar i krigsorganisationen. Alla tillfällen att ge henne den övning hon behöver för att behålla eller förbättra sina färdigheter måste tas tillvara.

Ansvarsområdeschefer, som har svårigheter att ordna övningar, bör med flottiljens frivilligavdelning diskutera andra möjligheter att kunna ge lottorna den träning som de har rätt att kräva av myndigheten.

Det är stort slöseri med personresurser och skapar dålig reklam/”image” för Flygvapnet att inte ta väl hand om den som frivilligt har valt att hjälpa till i försvaret av vårt land. Det är också slöseri med statsmedel att bli tvungen att rekrytera och utbilda nya lottor i stället för dem, som pga för få repetitionsutbildningstillfällen måste bytas ut i krigsorganisationen.

Varje frivillig i Flygvapnet måste känna sig väl omhändertagen! Du som har lottor i ditt förband, vad gör du för att de ska känna att de behövs i Flygvapnet? ■

Curt Israelsson, C FS/Friv

Sjukvårdsutbildning vid F4/Frösön.



Tabellmärkning vid lfuc-tjänst.



Geografiföreläsning vid F13 Norrköping





WP vs NATO



Konstruktionsarbetet av ett nytt tungt transportflygplan inleddes vid konstruktionsbyrån Iljushin medio 60-talet under ledning av G V Novosiljov. Flygplanet, som var avsett som ersättare till den åldrande An-12 CUB, skulle ha en lastförmåga på 40 ton och kunna operera från opreparerade flygfält.

Prototypen premiärprovflögs 1971. Il-76 visades också upp vid flygutställningen på Le Bourget samma år. Flygutprovningarna fortsatte t o m 1974, då Il-76 började serieproduceras. Utprovningarna hade dels gällt Il-76 som transportflygplan inom Aeroflot men också – givetvis – som transportflygplan inom VTA, det militära transportflyget. 1974 kom också de första bildbevisen på detta, där Il-76 uppvisades med en tvåpipig 23 mm radarniktad akterkanon. Det framgick vidare att Il-76 utnyttjades för fallskärmsfällning av trupp och materiel.

Därefter har utvecklingen gått ▶

Sovjetunionens

Il-76 'Candid'

Aktuella flygplan i Sveriges närområde

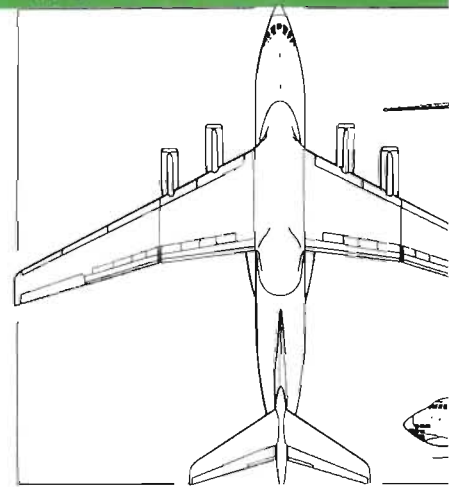
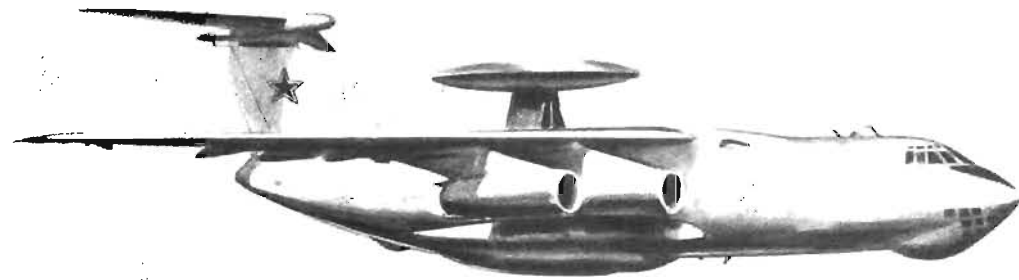
USA:s

C-141A/B 'Starlifter'

I mars 1961 kungjordes att amerikanska Lockheed erhållit kontrakt (i konkurrens med Boeing, Douglas och General Dynamics/Convair) på ett jetdrivet transportflygplan. Det som senare fick beteckningen C-141A 'Starlifter' och som blev det första helt jetdrivna transportflygplanet inom US Air Force. – Bakgrunden till projektet var den amerikanska krigsmaktens behov av ett strategiskt transportsystem som med relativt hög hastighet kunde transportera amerikanska styrkor och materiel världen över.

Flygplanet jungfruflog i december 1963. Utprovningen skedde med fem provflygplan. Därefter beställde USAF 127 C-141A, vilka levererades fram t o m 1966. Nybeställningar har sedan inneburit att ytterligare 153 flygplan levererats. Sålunda har totalt 280 'Starlifter' tillverkats.

Erfarenheter från operativ drift ▶



vidare och flera varianter tagits fram enl följande:

II-76 (CANDID-A); grundversion.
II-76T (CANDID-A); utveckling med större bränslemängd och något högre lastförmåga.

II-76TD (CANDID-A); försedd med mer bränsleekonomiska motorer visavi II-76T.

II-76M (CANDID-B); militär version med akterkanon, jämförbar med II-76T.

II-76MD (CANDID-B); militär

Temaserie

ID

IDENTIFIERING

**Redaktör:
ULF HUGO**

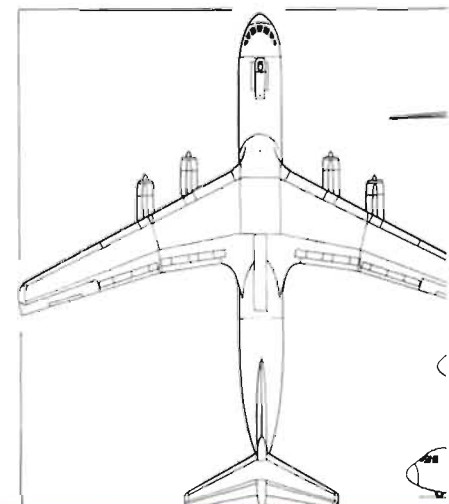
med C-141A inom Military Airlift Command (MAC) visade, att vid många tillfällen utnyttjades lastrummet till fullo dock utan att max lastkapacitet (viktmässigt) nåddes. En utredning som Lockheed genomförde visade, att en förlängning av flygkroppen med 7,11 m

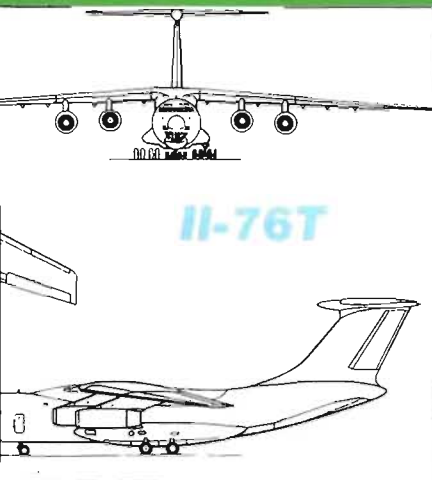
skulle ge ett optimalt förhållande mellan modifieringskostnad och förbättrad lastförmåga. Detta – i kombination med att vingar, landställ och motorer kunde behållas omodifierade – gjorde att Lockheed 1976 erhöi ett kontrakt på modifieringsarbete. En prototyp

togs fram, förlängd med 4,06 m resp 3,05 m direkt framför resp direkt bakom vingarna. Lastutrymmets yta hade därmed utökats med 22,26 m² och dess volym med 61,48 m³. Flygplanet provflögs 1977 under beteckningen YC-141B.

Ytterligare ett krav från USAF inkommerades i modifieringsarbetet, nämligen möjligheten till lufttankning av C-141.

Beslut togs sedan att samtliga C-141A skulle modifieras till C-141B-standard. Det första B-versionsexemplaret levererades i december 1979 och det sista (=





version med akterkanon, jämförbar med Il-76TD.

Förutom dessa versioner bedöms prov pågå med Il-76 som lufttankningsflygplan. Denna version får i så fall ses som en ersättare till M-4 'BISON' och Tu-16 'BADGER' i dessas funktion som lufttankare. – Dessutom har ett antal Il-76 modifierats och givits NATO-beteckningen 'MAIN-STAY'. Dessa används som plattform för utprovning av ett nytt sovjetiskt AWACS-system. Ett system som ska ersätta Tu-126 'MOSS' och som väsentligt kommer att öka Sovjetunionens kapacitet till



flygburen luftbevakning och stridsledning. Om Il-76 verkligen kommer att förbli plattform för detta system är dock osäkert.

Il-76M/MD 'CANDID-B' har i stor utsträckning ersatt An-12 CUB och kommer säkert inte bara att axla dess uppgifter som transportflygplan utan även vissa andra

uppgifter som An-12 har (t ex signalspanings-/motmedelsuppgifter).

Il-76 har också exporterats till Irak. Indien har vidare visat intresse för 'CANDID' som ersättare för sina An-12.

Il-76 produceras fortfarande. Under 1983 tillverkades mer än 30

flygplan. Totalt har hittills ca 300 ex tillverkats. Karaktäristiskt för Il-76 är dels glasnosen och dels den relativt stora radomen under nosen. Samtliga Il-76 som hittills observerats har notabelt nog, oberoende om de tillhör Aeroflot eller VTA, upprätt i Aeroflot-märkning. ■

Data och prestanda:

	C-141B	Il-76T
Spännvidd:	48,74 m	50,50 m
Längd:	51,29 m	46,59 m
Torrvikt:	67 ton	75 ton
Max last:	41 ton	40 ton
Lastramp:	bak	bak
Aktionsradie (med max last):	4725 km	5000 km

270:de) kom tillbaka till USAF i "B-skepnad" i slutet av juni 1982. I samband med modifieringen har flygplanen också försetts med en grågrön kamuflagefärg.

C-141 utnyttjas dels som konventionellt transportflygplan men också för fallskärmsfällning av trupp och materiel, m m. ■



STema Special

Begreppsförklaringar

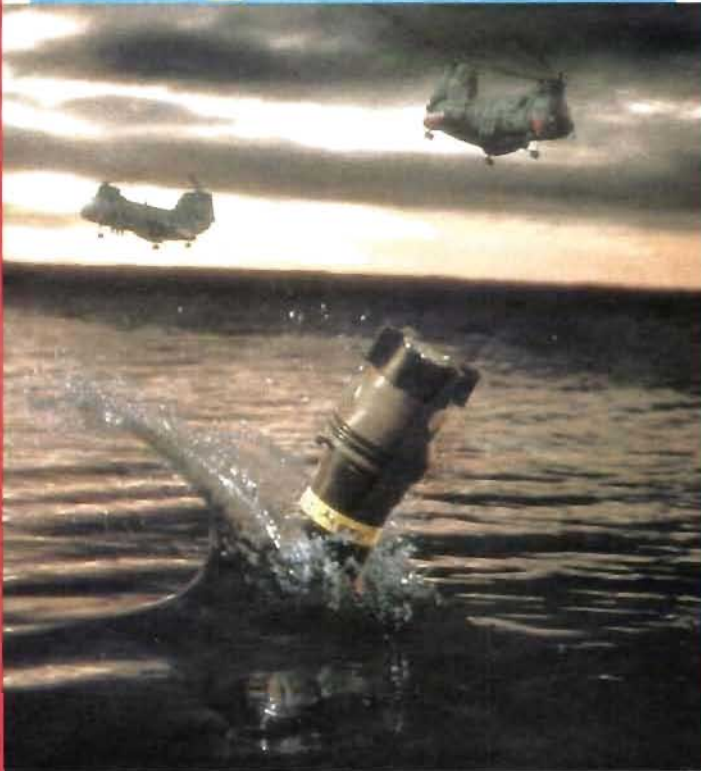
Genomfart utan förnämnan:
Genomfart av svenskt territori-
alhav med utländskt statsfar-
tyg utan att genomfarten i för-
väg anmänts på diplomatisk väg.

Incident:
En händelse eller iakttagelse
som avviker från normalt
mönster eller som av annat
skäl tilldrar sig uppmärksam-
het. En incident bör föranleda
rapport och kan även föranleda
ingripande av militära eller
samarverkande civila resurser.

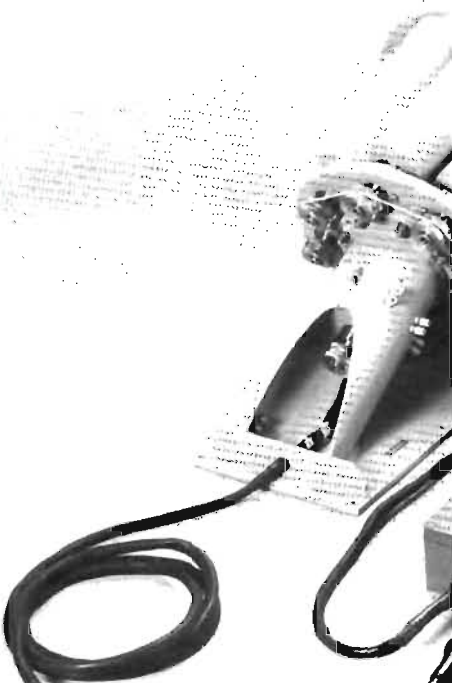
Incidentrapport:
Rapport om incident till militär
myndighet. (Länsalarmerings-
central eller polis kan hjälpa till
med förmedling av rapporter
från allmänheten.)

Kränkning av territoriet:
Kränkning sker när utländsk
militär personal, utländsk mili-
tärt fordon, statsfartyg eller
statsluftfartyg skaffar sig till-
träde till svenskt territorium i
strid mot tillträdesbestämme-
lserna. – Genomfart utan förnäm-
nan utgör inte en kränkning
av territoriet.

Statsfartyg, statsluftfartyg:
Örlogsfartyg, militära luftfartyg
samt andra fartyg, svävare el-
ler luftfartyg som ägs eller
nyttjas av en stat i icke-kom-
mersiellt syfte.



Ubåtsjakt med släphydrofon och mindre
sjunkbomber typ ELMA (som sprids med
speciella kastare, se nedan). – (För
ubåtsförsvaret har Marinen nu köpt ett
antal nya brittiska hydrofoner och också
installerat nya bollensflingor.)



1983 års

INCIDENTER

Sammanfattning av verksamheten

Warszawa-paktens (WP) militära verksamhet har inom närområdet i huvudsak varit av normal omfattning och inriktning. Större övningar har genomförts, däribland "SOJUS 83" (1983-06-01--08) i Östtyskland, Polen och Tjeckoslovakien. Denna omfattade bl a en landstigningsövning med deltagande av östtyska, polska och sovjetiska förband.

Aven NATO:s verksamhet inom närområdet har i huvudsak varit av normal omfattning. Den flernationella marin- och flygövningen "BALTIC OPERATIONS" genomfördes i slutet av juni och i början

av juli – samtidigt med den sovjetiska övningen "ZAPAD 83". Normalt brukar BALTIC OPERATIONS genomföras senare under året.

● ● WP:s fartygsbundna signalspanningsverksamhet i södra Östersjön och utanför Västkusten har sammantaget minskat något jämfört med 1981 och 1982. – NATO:s fartygsburna signalspanning har koncentrerats till södra Östersjön

och varit av normal omfattning.

WP:s flygburna signalspanningsverksamhet i vårt närområde visar emellertid en ökning jämfört med 1981 och 1982. – NATOS:s flygburna signalspanning har (visavi tidigare år) skett i oförminskad omfattning och i huvudsak utmed de kända/vanligaste flygstråken över östersjöområdet.

Antalet incidenter med övervattensfartyg var lägre än föregående år, medan antalet incidenter med

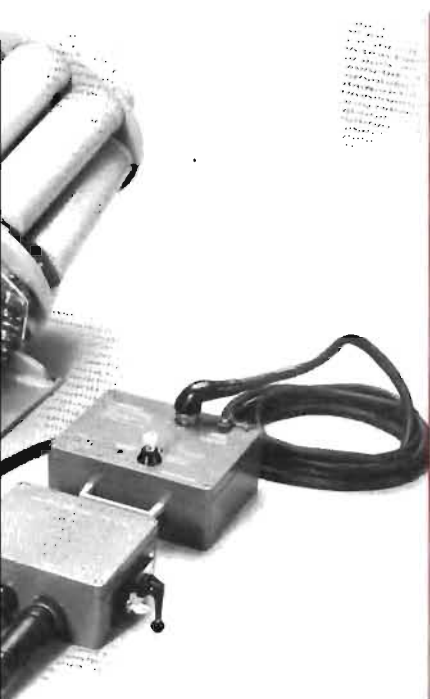
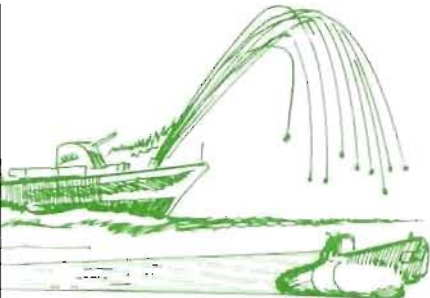
undervattensfarskoster även 1983 låg på en hög nivå utan tecken till att avta. – Antalet incidenter i luften låg kvar på i stort samma nivå som 1982.

● ● De svenska överträdelserna av andra staters tillträdesbestämmelser har minskat i antal jämfört med femårsperioden 1978-82.

Särskilda beredskaphöjningar har inte gjorts under 1983. Dock har viss resursförstärkning skett i samband med okänd undervattensverksamhet inom svenskt sjöterritorium.

Tillträdesförordningen, IKFN-

F 4 - nedan Ubåtsincidenterna den senaste tiden har medfört att kraftlag nu tas för att stärka beredskapsen. Därför förts i en Marinens patrullbåtar och anslutningskopter med ubåtsbåtsystem M-83 i 2 ELMA Systemet består av en utskjutningsanordning - och ett antal granater som vid träff punkterar ubåtens skrov och gör den så allvarigt skadat att den tvingas gå upp till ytan. Saab Missiles svarar för utveckling, konstruktör och tillverkning av AU-systemet och övrigt ombordsystem medan FTV svarar för antiubåtsgranat 83 (Allgr-83 ELMA). Serieredovisning till Forsvarets Materielverk startade i december 1983 och pågår nu i snabb takt.



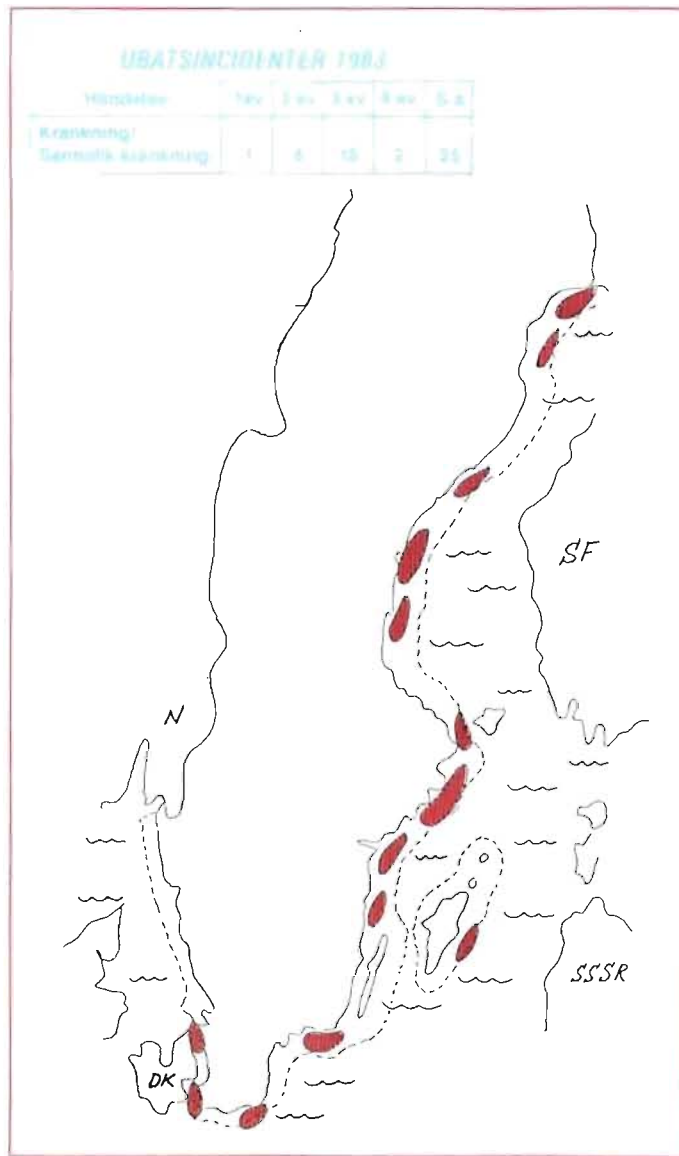
Kränkningarna orsakades av tre fartyg från NATO-länder, ett fartyg från WP samt ett från annat land. - I fyra fall har kränkningarna orsakats av civila statsfartyg. I ett fall av ett militärt dykerifartyg, som ankrat på svenskt territorialhav där man sedan utförde arbete med tungdykare. I tre fall har fartyg gått in i svenska hamnar utan tillstånd och i ett fall har ett forskningsfartyg gått in på svenskt territorialhav trots att detta avsnitt undantagits från tillstånd för att där bedriva forskningsverksamhet.

Genomfarer utan föranmälan utfördes i 15 fall av WP-fartyg, i åtta fall av NATO-fartyg och i två fall av statsfartyg tillhörande andra nationer. Jämfört med 1982 innebär detta att sammanlagda antalet genomfarer utan föranmälan minskat från 41 till 25. En av orsakerna till denna minskning kan vara att främmande nationer har fått ökad kunskap om våra tillträdesbestämmelser vad avser krav på föranmälan.

Den vanligaste orsaken till genomfarer utan föranmälan är att fartygen följer handelsfartygslederna genom svenskt territorialhav NV Kullen, S Falsterbo - Skåne och S Gotland. Likaså förekommer flera oanmälda genomfarer genom Södra Kvarken. Därutöver har förekommit ett mindre antal ej föranmälda genomfarer som berör andra delar av svenskt territorialhav.

Incidenter med undervattensfarkoster. - Främmande undervattensfarkoster uppehöll sig inom svenskt sjöterritorium under 1983 i en omfattning som ligger på fortsatt hög nivå.

Antalet observationer av ubåtar, ubåtsliknande föremål och av sådana havsfenomen som kunde tyda på närvaro av ubåtar var mycket



stort. Analys av dessa observationer visar att främmande undervattensfarkoster som kränkt svenskt territorium kunnat noteras vid 25 tillfällen.

Incidenter har förekommit under hela året men med en stark koncentration till maj-september och november. Farvattnen vid Töre, Norra Kvarken, mellan Härnösand och Hudiksvall, Upplands, Stockholms, Södermanlands och Östgöta skärgårdar, vid Östra Gotland, i Blekinge skärgård och i Öresund har berörts.

Omfattande resurser har tidvis satts in för att söka tvinga upp farkosterna till ytan för att därefter identifiera dem. I samtliga fall har de dock lyckats lämna territoriet identifierade.

förordningen, ÖB:s kungörelse (med föreskrifter för verkställighet av Tillträdes- och IKFN-förordningarna) samt IKFN av 1983-års upplaga i form av provisorisk stencilutgåva trädde i tillämpning fr o m 1983-07-01.

HÄNDELSE / TIDPUNKT	1 kv	2 kv	3 kv	4 kv	5 kv
○ Kränkning/ sannolikt skapning	1	3	1	1	1
● Möjlig kränkning					5
○ Genomfart utan föranmälan	7	5	10	4	20

Incidenter till sjöss

Under fjolåret konstaterades 30 kränkningar och sannolika kränkningar. Detta innebär oförändrat antal jämfört med 1982. För genomfarer utan föranmälan kan en minskning noteras: 25 tillfällen 1983 mot 42 för 1982. Avsteg från tillstånd har skett i fem fall; samtliga under andra kvartalet. - Detta antal skall jämföras med två 1982.

Incidenter med övervattensfartyg. - Kränkning av övervattensfartyg noterades vid fem tillfällen.



URF då! En svensk minubåt finns nu färdigutprovad och i tjänst. Skall användas som räddningsarkost att kollektivt rädda besättningen från förolyckad ubåt. Marinsens minubåt URF, som har ett system för utslussning av dykare på stort djup, kan naturligtvis utnyttjas även för andra uppgifter. Tidigare i år blev URF den första svenska (levererad 1979 från Kockums/Malmö) ubåt som intagit bottenläge i Östersjön på 342 m djup.

Incidenter i luften

Kränkningar av territoriet. – I fjol noterades 29 kränkningar av svenskt territorium mot 28 för 1982. Därutöver inträffade ytterligare sju möjliga kränkningar mot fyra för 1982.

Huvuddelen av kränkningarna inträffade söder om Skåne. 25 kränkningar orsakades av NATO-flygplan, medan WP orsakade tre kränkningar.

Överflygningarna av territoriet skedde i allmänhet längs territorialgränsen och utan att kränkningarna kom långt innanför denna. I åtta fall har identitet kunnat fastställas från svenska militära flygplan. Vid fem av dessa tillfällen identifierades flygplanen som tillhörande NATO och vid övriga tre tillfällen tillhörande WP.

Övriga incidenter. – Genomflygningar av restriktionsområden utan tillstånd konstaterades vid 25 tillfällen mot 27 för 1982. Därutöver har under 1983 möjligen ytterligare 15 genomflygningar utan tillstånd skett.

Sarskilda incidenter

Vid tre tillfällen har flyktingar tagit sig till Sverige flygledes. Från Polen har detta skett dels med en militär helikopter, dels med ett civilregistrerat statsluftfartyg. Från Sovjetunionen skedde flykt likaså med ett civilregistrerat statsluftfartyg. I ett av fallen skedde överflygningen under dramatiska omständigheter med haveritillbud och bränslebrist. I alla tre fallen hämtades flygplanen genom polska resp sovjetiska myndigheters försorg. – (Se artikeln om An-2 Colt, sid 26-27.)

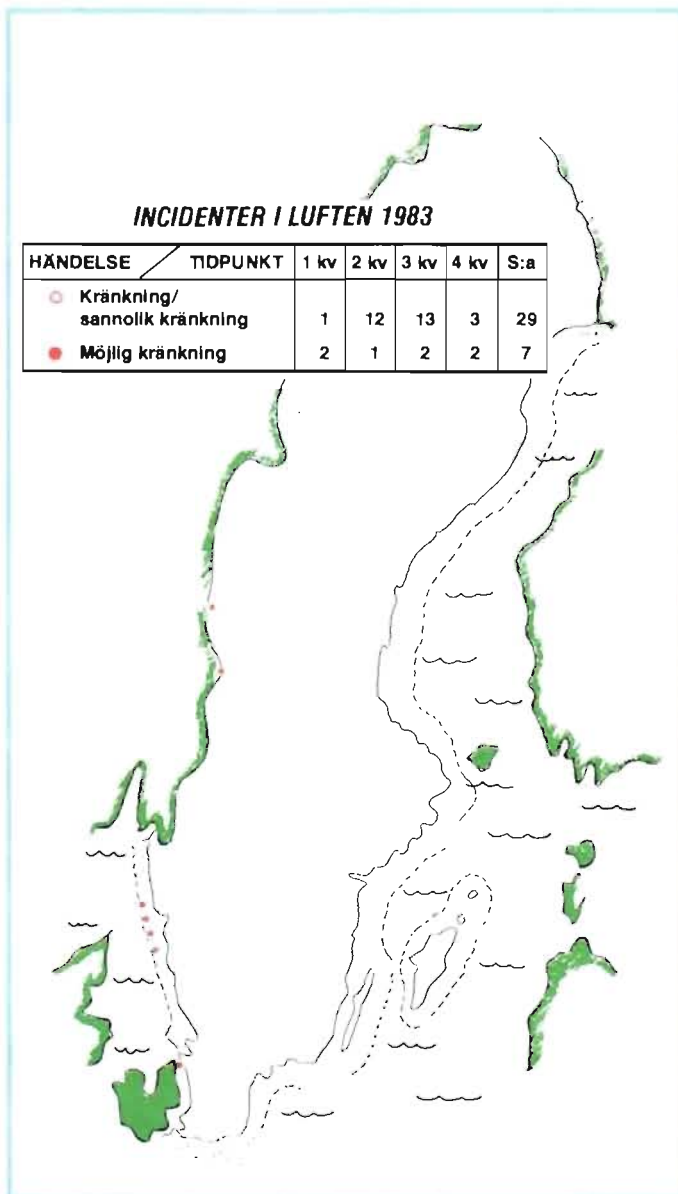
Överträdelser av svenska militära enheter

Vid ett tillfälle har en till svenska marinen tillhörande segelbåt brutit mot danska föreskrifter för tillträde till danskt territorium. Detta berodde på att inlämnad färdplan inte vidarebefordrats.

Vid två tillfällen har tangering av danskt resp finskt territorium skett.

Vid ett tillfälle har påtalande skett från Finland att svenskt militärt flygplan skulle genomflugit finskt luftrum. Genomförd undersökning visade dock att inga svenska militära flygplan funnits i berört område vid angiven tidpunkt. ■

Fst



Kränkningar i luften 1970-83

1970:	12
71:	19
72:	23
73:	19
74:	15
75:	20
76:	21
77:	28
78:	25
79:	77
80:	50
81:	49
82:	28
83:	29

Våra objudna besökare

är titeln på en upplysnings- och varningsbroschyr som Forsvars- och Marinstaberna utgav i fjol. Där ges bl a råd hur DU går till väga vid rapportering av misstänkta iakttagelser till havs, lands och i luften – iakttagelser som kan ha betydelse för Sveriges säkerhet. Det kan t ex gälla ubåtsperiskop, grodman, utländska seglare (o d) i restriktionsområden, människor ("svamp-/bärplockare, turister") som närgånget studerar/antecknar/ritar av/fotograferar i ex militära basområden/anläggningar eller andra anläggningar som har betydelse för vårt totalförsvår, långtra-

dare som gjort avstickare till forsvarskansliga områden där sådan trafik annars inte förekommer. Bättre en rapport för mycket av detta slag än tvärtom. Tycka inte. Rapportera Dina iakttagelser till t ex Marinens sjöbevakningscentraler:

Västkusten: 031-29 00 81
Malmö: 040-11 55 55
Karlshamn: 0455-100 00
Gotland: 0498-490 60
Östkusten: 0750-455 64/65
Norrländskusten: 0611-105 00.

Eller till närmsta militära förband/polismyndighet.



Överbefälhavaren överlämnade i juni till regeringen första delen av underlagsredovisningen inför 1987 års försvarsbeslut, betitlad "Försvarsmakten i den svenska säkerhetspolitiken". Den skall under hösten 1985 kompletteras med översiktliga förslag till långsiktig avvägning mellan skilda funktioner. Under hösten 1986 redovisas slutligen en programplan för perioden 1987-92.

Under den första fasen av perspektivplaneringen har stort utrymme ägnats åt analyser av den säkerhetspolitiska utvecklingen och de konsekvenser som denna utveckling kan leda till.

Det kan konstateras, att förhållandet mellan supermakterna har successivt försämrats sedan mit-

Fotografera,



svart

Kl. 13.30

Rapportera vad du



Sovjetunionens nya, strategiska bombflygplan Tu-95 "Blackjack". Antas kunna medföra bl a ca 20 kryssningsrobotar.

ÖB:s

PERSPEKTIVPLAN, del 1

USA:s strategiska bombflygplan B-1 är mindre än "Blackjack". Kan medföra bl a 14 kryssningsrobotar.

ten av 1970-talet. Relationerna har inte varit så ansträngda sedan början av 1960-talet. Rustningen ligger på en oförändrat hög nivå. Tidigare krishärdar består i allt väsentligt och nya tillkommer.

● ● Det råder i dag en betydande enighet om att Norden alltmer berörs av det säkerhetspolitiska och strategiska maktspelet mellan blocken. Det som för några år sedan kunde betecknas som tendenser i en sådan riktning är i dag en etablerad situation. Ökad militär närvaro i vår närhet, intensifierad övnings- och underrättelseverksamhet samt förbättrade möjligheter att tillföra stridskrafter är konkreta uttryck för detta. De talrika och provocerande kränkningarna

av svenskt territorium är en påtaglig illustration av det förändrade läget.

De militära fördelarna med överraskande angrepp i det nordiska området ökar. Förberedelserna på båda sidor att snabbt kunna tillföra förstärkningar ger en eventuell konflikt i området ökad karaktär av kapplöpning.

I denna situation ökar svenskt områdes betydelse som buffertzonen mellan maktblocken. De försvarspolitiska åtgärder vi vidtar framgent kommer inte enbart att ha betydelse för våra möjligheter att möta angrepp mot det egna området. Det torde i ökande grad få betydelse för den militära stabiliteten i det nordiska området som helhet. Det svenska försvarets fredsbevarande roll kommer än mer att markeras.

● ● Det militära värdet av svenskt territorium ökar. I en konflikt mellan stormaktsblocken kan angrepp mot Sverige därför aktualiseras i tidiga lägen. Övre Norrland med dess närhet till för stormakterna strategiskt viktiga områden kommer härvid att vara av särskilt intresse. Den ökade betydelsen av det nordiska området som helhet och sammanhanget mellan de olika strategiska förhållanden som berör oss innebär emellertid att riskerna för angrepp mot vårt land inte kan graderas landsdelsvis.

En konsekvens av det nordiska områdets betydelse är bl a en ökad övningsaktivitet i och omkring området. Riskerna för incidenter av olika slag tilltar därmed. Detta kräver särskilt uppmärksamhet från vår sida.

Ubåtskränkningarna är ett uttryck för ett nytt hot mot vår territoriella integritet. De visar att en stormakt redan i fred är beredd att använda militära medel på ett sätt som vi tidigare inte ansett vara rimligt m h t de politiska konsekvenserna.

Stormakterna har sedan länge organiserat kvalificerade enheter

för sabotageverksamhet före och under ett krig. Dessa kan, tillsammans med de förbättrade möjligheterna att snabbt och tidigt föra fram betydande militära resurser, skapa förutsättningar för viktiga framgångar för en angripare. Vi måste i vår försvarsplanering ta ökad hänsyn till detta.

● ● De grundläggande säkerhetspolitiska och strategiska förutsättningarna för försvarsmaktens möjligheter att stödja svensk säkerhetspolitik genom att verka fredsbevarande, stabiliserande och krigsavhållande har inte förändrats. Förmågan att upprätthålla ett trovärdigt invasionsförsvar är härvid av grundläggande betydelse. För detta krävs att försvarsmaktens utrustning, organisation och utbildning fortlöpande anpassas till utvecklingen i omvärlden.

I en dynamisk och osäker situation ställs emellertid ökande krav på försvarsmakten att med fredsorganisationens resurser och på andra beredskapsnivåer kunna ingripa mot allt mer varierande militära hot i skiftande situationer från incidenter till allvarliga kriser. Ökade krav ställs på att försvarsmakten i alla avseenden kan bidra till neutralitetspolitikens trovärdighet.

De olika situationer vi kan utsättas för under fred, i ett krisläge eller i samband med en snabb inledning av en militär konflikt måste kunna mötas i betydligt större omfattning och med större effektivitet än för närvarande. Vår grundberedskap liksom vår förmåga att med i huvudsak fredsorganiserade resurser höja denna beredskap måste väsentligt förbättras.

● ● Den snabba elektroniska utvecklingen innebär såväl för oss som för en angripare nya förutsättningar. Moderna spanings- och informationssystem gör det möjligt att med större säkerhet och snabbhet uppläcka både fasta och rörliga mål. Tekniken kan också användas för att kraftigt förbättra precisionen i nästan alla typer av vapen.

P g a en angripares förbättrade upptäckts- och verkansmöjligheter kan vi förutse tilltagande svårigheter att genom dolda förflyttningar

kraftsamla våra förband. Ökad vikt måste därför läggas vid systemlösningar som innebär att förbandens eldkraft kan koncentreras med hjälp av lång räckvidd och hög precision. Sådana lösningar ställer krav på att vi utvecklar nya typer av informationssystem som möjliggör övervakning och ledning av strid inom stora områden.

● Trots den snabba elektroniska utvecklingen har medlen för spaning och målupptäckt under vatten inte i avgörande grad förbättrats. Ubåtssystemet kommer därför även i framtiden att vara av stor betydelse för vår samlade sjömåls-effekt.

● ● Flygstridskrafternas mångsidighet och flexibilitet är av stor operativ betydelse. Effekten och den höga insatsberedskapen måste även framgent säkerställas genom en god balans mellan flyg-, bas- och stridsystemen. Stor vikt måste också läggas vid fortsatt utveckling och anskaffning av motmedel.

Ledningssystemets samordnade roll är mycket väsentlig. Det måste successivt anpassas till stridskrafternas utveckling. Nödvändiga förändringar bör dock göras först efter ingående studier av de samlade konsekvenserna. Detta är inte möjligt att göra i denna perspektivplan.

● ● Vår försvarsindustris teknologiska kompetens är av stor betydelse för att vi snabbt skall kunna tillgodogöra oss den militärtekniska utvecklingen. Den medför också ett relativt oberoende i förhållande till andra länder och har därigenom säkerhetspolitisk betydelse. Det är angeläget att vidmakthålla en bred teknologisk kompetens vid svensk försvarsindustri. Det får dock inte innebära så stora merkostnader för försvaret, att den samlade försvarseffekten minskar.

● ● Sammanfattningsvis konstaterar ÖB, att det säkerhetspolitiska läget inte varit så allvarligt på mycket länge. Vi måste i den försvarspolitiska planeringen utgå från att det nuvarande spänningsläget består och kan förvärras. ■

teckna, ring!



APROPÅ FLYGPLAN AKTUELLA

(inte bara)

I VÅRT NÄROMRÅDE

Det förekommer då och då att människor flyr genom luften från öststaterna till den fria västvärlden. I de allra flesta fall har dessa flykter företagits med flygplan An-2 'Colt'. Det har inte bara blivit så. Det finns i själva verket många skäl till att just "Annushka" (Lilla Anna), som de sovjetiska piloterna kallar flygplanet, har blivit flyktingars speciella favorit. Trots att "hon" är lite ålderstigen, är "hon" oöm, säker och lättflugan. Och "hon" kan lasta "precis" så mycket så att flyktingar finner risken värt ett flyktförsök. Med An-2.

An-2 specificerades efter andra världskriget av dåvarande sovjetiska jord- och skogsbruksdepartementet. Mycket stor vikt lades vid att konstruktionen skulle vara enkel, att flygplanet skulle kräva ringa skötsel, kunna utnyttja små och enkla flygfält samt att det skulle vara lättflugan. Det skulle med andra ord vara ett renodlat arbetsredskap som skulle kunna utnyttjas av förhållandevis utbildad personal. – Konstruktören Oleg Antonov svarade verkligen upp mot den specifikationen!

Man får inte ha bråttom när man skall resa med An-2. Marschfarten ligger en bit under 200 km/h. Men fram kommer man och den låga farten kompenseras av att man inte behöver färdas särskilt långt till eller från flygplatsen. Automatiska slots i övervingens framkant, stora klaffar på både över- och undervingen samt ett mycket robust landställ medför att flygplanet kan utnyttja både korta och ojämna fält. Man kan nästan flyga från dörr till dörr.

Att An-2 är ett lättflugan flygplan bevisades vid en av flykterna från Polen till Sverige. Flygningen skedde en vinternatt under rykande snöstorm. Föraren – som inte var flygutbildad – lyckades trots

Den välkände sovjetiske flygplankonstruktören OLEG ANTONOV avled i april vid 78 års ålder efter en långvarig sjukdom. Partichefen Konstantin Tjernenko och andra ledare under-tecknade dödsrunan. Oleg Antonov är mannen som döljer sig bakom beteckningen "An" på sovjetiska flygplan. Hans första konstruktion var An-2, ett enmotorigt transportplan som fortfarande används i Sovjetunionen, inom WP och i många andra länder. Det kontor som Antonov ledde från 1946 har också ritat och konstruerat flera större transport- och passagerarplan. De senaste är An-74 (serieversionen av An-72) och An-400 'Condor' (världens största strategiska transportflygplan). – Här koncentreras dock vår text till An-2 'Colt'/'Annushka', som blivit aktuell i Sverige pga flera flyktingflygfärder.

An-2 COLT en fullvuxen arbetshäst

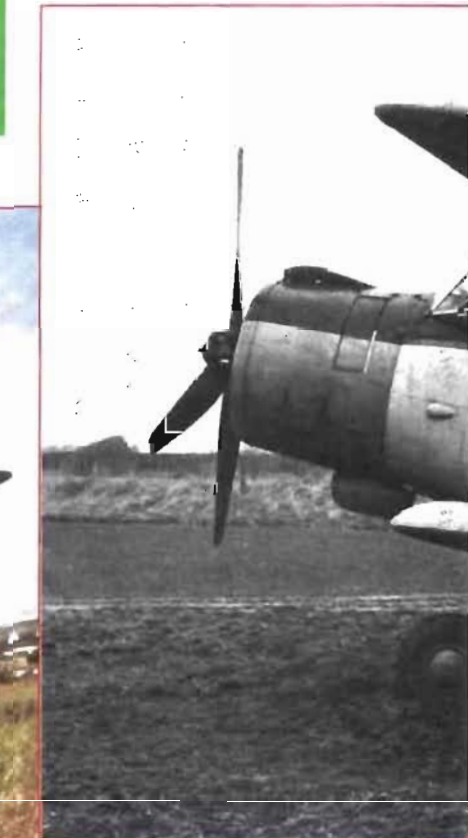
Av Bengt Ridderstråle

I Polen licensstillerkas An-2 av WSK-Mielec. Här ses en modifierad version av jordbruks-/besprutningsflygplanet An-2R som kallas IL Lala-1.



detta ta sig fram på lägsta höjd över Östersjön för att så småningom landa på en åker strax utanför Kristianstad. Såväl flygplanet som dess last – 15 personer och en hund – klarade denna våldiga färd utan några som helst skador!

●● Näst efter Douglas DC-3 (C-47 "Dakota") har inte något transportflygplan tillverkats i lika många exemplar som An-2. Efter andra världskriget har det inte byggts nå-





tionen vid PZL-fabrikerna 1960. Till dags dato har mer än 10 000 An-2 lämnat fabrikerna i Mielec och produktionen fortgår ännu – mer än 36 år efter flygplanets jungfrufärd!

Under årens lopp har An-2 tjänstgjort i minst 26 olika länder, såväl inom öst- som västvärlden. För tillfället utnyttjas An-2 inom 17 olika flygvapen – framför allt i socialistiska och kommunistiska länder. I Sovjet utgör flygplanet en väsentlig del av landsbygdens infrastruktur. Det trafikerar t ex omkring 3 500 flyglinjer och besprutar årligen nära 100 milj hektar odlingsmark. – På senare tid har Sovjetunionen överfört en hel del An-2:or till Afghanistan och försett dessa med nya nationalitetsbeteckningar.

●● An-2 'Colt' är med sina 5 500 kg som högsta startvikt det största enmotoriga kolvmotorflygplan som satts i serieproduktion. Tomvikten är litet mer än 3 000 kg. Flygplanet kan officiellt ta en nyttolast på drygt 2 ton eller 12 passagerare. Det berättas dock att flygplanet i praktiken burit betydligt större laster under sitt strävsamma liv. Det största passagerarantal som finns dokumenterat är sannolikt 20 personer. Denna notering gjordes i samband med en flykt från Polen till Bornholm.

I samband med en av flykterna till Sverige kallade massmedierna An-2 för ett urmodigt besprutningsflygplan. Det antydde även att det skulle vara så ålderstiget, att det var riskabelt att nyttja. Ett sådant avfärdande är dock djupt orättfärdigt!

gott flygplan som antalsmässigt kan konkurrera med "Annushka".

Prototypen flög första gången 31 augusti 1947 och serieproduktionen började 1950. Under de första tio åren byggdes An-2 i mer än 5 000 ex i Sovjetunionen innan produktionen lades ned. Då hade Kina sedan några år byggt flygplanet på licens. Mins 1 000 av Shenyang C-5, som flygplanet kallas i Kina, har framställts sedan dess.

I Polen påbörjades serieproduk-



Den senaste skapelsen från Antonovs konstruktionsbyrå är transportgiganten An-400 'Condor', som uppges bli kunna bära med sig strategiska SS-20 robotar.

Visst har An-2 en massa år på nacken, men flygplanet är trots detta inte någon anakronism. Med åren har fölet i stället vuxit ut till en veritabel arbetshäst. An-2 är det väglösa landets oundgängliga transportmedel och jordbruksredskap. Dessutom har flygplanet under åren byggts för och nyttjats vid en mängd olika specialverksamheter – ambulanstransporter, skogsbrandsläckning, meteorologisk och geologisk forskning för att nämna några civila områden. Inom militär och paramilitär verksamhet

har flygplanet utnyttjats för transport av fallskärmstrupp, för väpnad spaning m m. – I Kina utgör C-5 (= An-2) faktiskt en väsentlig del av det militära transportflyget.

Nej, det finns verkligen inte något som tyder på att "Annushka" skulle känna av några ålderskrämpor. Tvärtom kommer hon säkert att med bibelhållna krafter fortsätta sitt strävande ett gott stycke in i nästa sekel! Kanske blir "hon" lika gammal eller äldre än sin fader – Oleg Antonov. ■



Polsk flykt i Sverige, 1983.
Foto: Rune Hedgren

Intern-TV-verksamheten:

Med ÖB:s fattade beslut med omars har fastställts att Flygvapnet skall behålla sin TV-studio på Barkarby. Tio års segelitäna förhandlingar och utredningar har för Flygvapnet fått ett lyckligt slut. Värdet av en modern TV-studio är självklar – framförallt sett mot bakgrunden av det stegrade kravet på modern utbildningsmetodik samt snabbare informationskanaler för hela totalförsvaret.



Regissör
HELGE SAHLIN

FV:s TV-produktion säkerställs

... men "herden" går

Första FV-provet med en TV-kamera gjordes på Barkarby redan 1965. Tre år senare bestämde CFV att Flygvapnet skulle ha en egen ITV (intern television). Det var bl a de stora utbildningskraven som flygplanssystemet 37 Viggen skapade, som motiverade komplettering med rörligt bildmaterial. Uppdraget att starta och bygga upp ett ITV-system gick till flygstabens **Helge Sahlin**, regissör till många flygfilmer från 50-talets början. – Helge berättar själv:

– Ja, vi kom in i en liten del av gamla 6:an på F8 1970 och fick överta halva huslängan då Barkarby-flottiljen lades ned 1974. Utrustningen bestod då av en OB-vagn ("Outside Broadcasting") med ett svartvitt 3-kamerasystem. Motståndet från lärare och instruktörer var till en början stort. Många kände sig hotade av att bli ersatt av en TV-apparat. Men med åren kom man underfund med att utbildningen med TV var ett hjälpmedel för läraren och att det aldrig

var meningen att ersätta honom. Bara modernisera, underlätta och förbättra hans utbildningsmetodik. Något som naturligtvis även skulle komma att gagna eleverna.

– 1976 övergick vi till färg-TV-inspelningar. De var inte bara behagligare att se på, utan de tillförde också en tredje dimension. Diagram och kurvor kunde förtydligas med färgade staplar osv. När vi 1965 började med video, kunde ingen drömma om att något dylikt

20 år senare nästan skulle vara var mans egendom.

– Vi satsade från början på en bra teknisk kvalitet. I dag finns U-matic-maskiner och TV-apparater på alla utbildningsplatser inom FV. På studion infördes 1981 sådan avancerad teknik som Chroma-Keysystem. (En teknik som ger möjligheter att förändra miljöer i studion; t ex bakgrundsscenerier vid studiointervjuer.)

– Sommaren 1983 införlivades

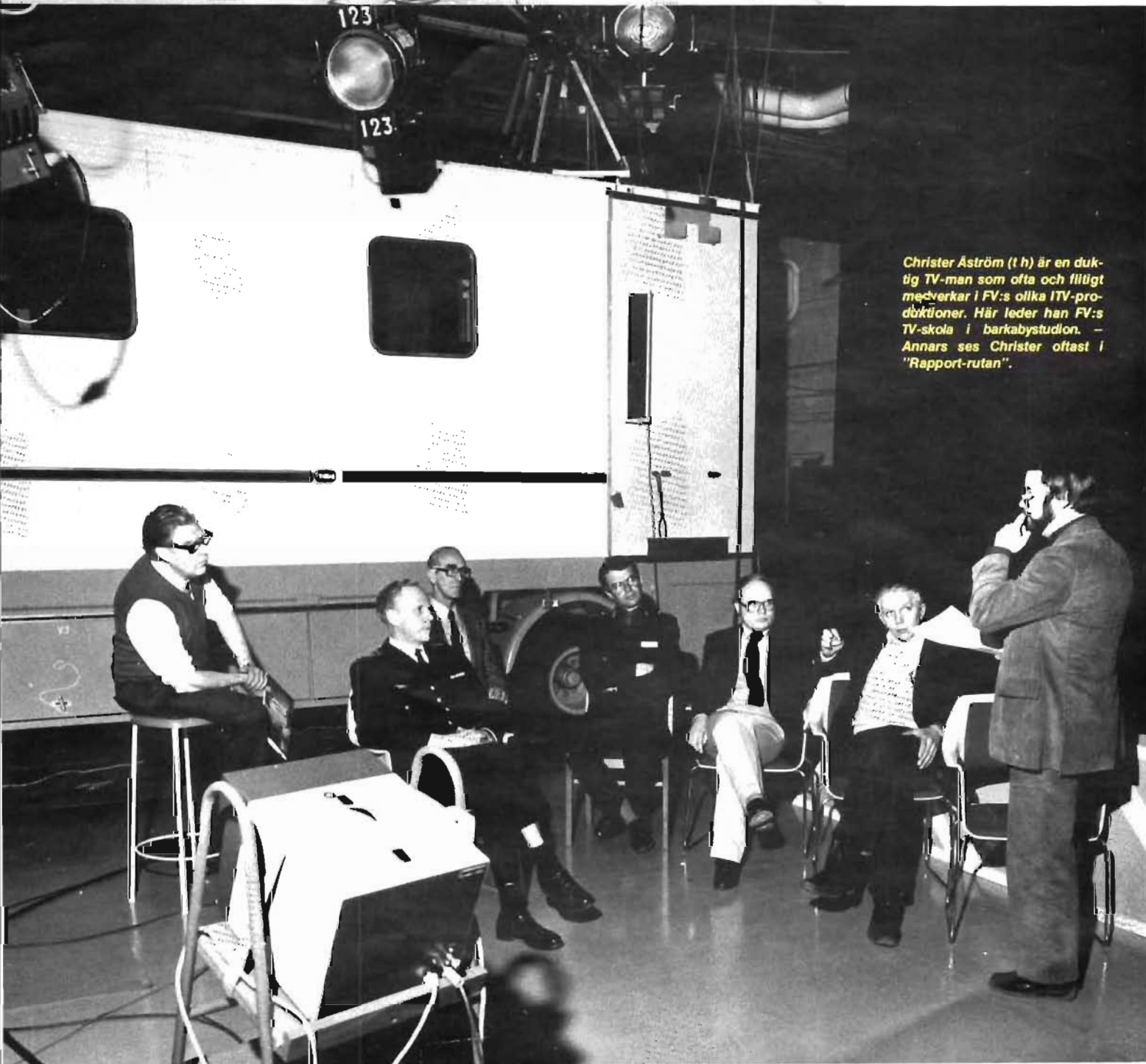
Medio 60-talet:

Första svartvita TV-kameran provas på F8/Barkarby



ett modernt tidskodat redigerings-system tillsammans med tre 1" bandmaskiner och en Grass Valley-bildmixer samt ett bildminne. Ansvarig för all teknik är studioingenjören Erik Pettersson. Tillkommit har också en mindre inspelningsbuss med 1" bandmaskin samt en bärbar inspelningsutrustning.

— Ove Gellermark svarar för att de moderna TV-kamerorna producerar bra och rätt bildunderlag. Vi har en egen kopieringsbank, där vi från 1" band kan kopiera till olika kassettsystem. ITV-studios Carl-Erik Perlebrant har levererat över 9000 programkopior. Kopieringsanläggningen används dagligen av kunder från hela totalförsvaret. Med en 16 mm filmscanner kan vi bli rädda gamla bleknade filmer och återge dem något av sin ursprungliga färg och fräschör. (Det



Christer Åström (t h) är en duktig TV-man som ofta och flitigt medverkar i FV:s olika ITV-produktioner. Här leder han FV:s TV-skola i barkabystudion. — Annars ses Christer oftast i "Rapport-rutan".



Ovan: Eric Sjöstedt basar i dekorations-
verkstaden.

Nedan: C-E Perlebrant övervakar kassett-
kopiering.



Ovan: Programslagsgenomgång på TV-
studion. Fr v: Erik Pettersson, Ove Geller-
mark + Helge Sahlén.

Nedan: Studioingenjör Erik Pettersson i
OP-vagnens kontrollrum.



ta visades i TV "Café Norrköping"
hösten -83.)

– Till studion hör även ett musik-
arkiv med bortåt 1000 melodier,
liksom ljudarkiv samt en dekora-
tions- och målarverkstad, där Eric
Sjöstedt är mästaren tillsammans
med några intresserade vpl.

●●Av dagens produktion görs 70
proc för FV och 30 proc för total-
försvaret samt andra ställiga myn-
digheter. T o m november -83 ha-
de ca 2000 elever slussats igenom
TV-skolan samt föreläsningar – allt
från ÖB till underbefäl. ITV-stu-
dions årsproduktion ligger på 25-
30 TV-program. Det är vad dagens
5-mannakader hinner och orkar

presteras. Utan tvekan ett mycket
fint och hedervärdigt resultat.

Om framtiden är det som vanligt
svårt att sja – särskilt på mycket
lång sikt. Videointegrerade datorer
för användning i FV-utbildningen
väntar runt hörnet. Här kan nuva-
rande ITV-resurser bli en god
grund att bygga på.

Om det timade i förlutna tid är

dock lättare att nostalgiskt orda.
Det finns en "guldgruva" att gräva
ur. Så här formulerar sig Helge
Sahlén när han avslutar samtalet
med Nordens största flygtidskrift:

– Snart går det att lägga minnen
från TV-åldern till minnen från film-
åldern. Dock kan TV-bilden aldrig
återge lufthavets väldighet som t

Fotograf Ove Gellermark vid TV-kameran under rörlig klargöring med jaktViggen för
programmet om 37:ans jaktvapenalternativ.





Nedan: Eftergranskning av programmet "Med blicken framåt". Fr v: Avgående (84-09-30) C Info/Ulf Björkman, pensionär Sahlin, studioreporter Christer Åström + CFV/Svan-Olof Olsson.



Ovan i v: Inspelning av F20:s resa till Turkiet 1958. Fr v: Vpl sred Beverloo, 3 kadetter, regissör Sahlin + fotograf Edlund. (Snygga uniformer..!)

Ovan: Inspelning av "En svensk väg" 1982. Fr v: Rune Gardestam, Helge Sahlin, Ragnar Widäng + Owe Gellermark.



ex vid den hisnande känslan vid premiären på 60-talet på China-biografens stora duk av FV-filmen Attack (som handlade om flygplan 32 Lansen) – en film som översattes till 27 språk och gick ut med 690 kopior över hela världen.

– Storbilds-TV kommer naturligtvis inom en snar framtid att föra

TV-upplevelsen närmare filmupplevelsen. Videons styrka är att den för relativt låga kostnader kan ge mycket information och utbildning.

– Minnet fastnar även vid titlar som "Jaktflyg", "Nattjakt", "Tills vingarna bär", "Horisont" m fl. Många tog glädjande nog för FV hem fina priser vid internationella

filmfestivaler. Nuförtiden blir det mest TV-program. Men än görs trots allt en och annan flygfilm – t ex "En svensk väg" och "Utan spaning, ingen aning".

●●Och nu sätter Helge Sahlin punkt efter 35 års tjänst i flygstaben. Ett par tusen program har framställts med hjälp av ITV-stu-

dions mycket duktiga medarbetare. Alla har de verksamt bidragit till att föra FV framåt. Ett fint och strävsamt gäng mister sin herde. Helge Sahlin går i pension. Flygvapnet mister en omtyckt pionjär och bildskapare av rang. Må hans livsverk och kreativa anda leva vidare.

Red.



Aktuella/nyttillkomna ITV-program

Endast för personal i försvarsmakten

FV 82-222 **Autorotation.**
Programtid 5 min.

FV 82-223 **Vad är APL?**
Tid 32 min.

FV 82-224 **Hkp-utbildning.**
Normal start + landning med trafikvarv.
Tid 3 min.

FV 82-226 **Flyget som jag minns.**

"Männen i luften"
Tid del 1: 39 min;
del 2: 43 min.

FV 82-227 **JA 37 – vapen.**
Jaktalternativ.
Tid 22 min.

Cfs 83-16 **Det svenska totalförsvaret.**
Tid 11 min.

Cfs 83-17 **Att vara statsanställd**
Tid 16 min.

Cfs 83-18 **Planeringssystem.**
Tid 10 min.

FV 83-231 **FV:s kavalkad 83.**
Tid 26 min.

FV 83-233 **Identifiering av fpl/fartyg 83.**
"En officer och identifierare",
Tid 19 min.

FV 83-234 **Flygsäkerhetsanalysen 82/83.**
Tid 28 min.

FV 83-238 **Färdhållning flygbas. "Vinter".**
Tid 23 min.

FV 83-241 **STRIL i luftförsvaret**
Tid 13 min.

FV 83-242 **Hkp-utbildning.**
Brant start + landning.
Tid 2 min.

FV 83-243 **Hkp-utbildning.**
Vertikalstart + landning.
Tid 3 min.

FV 83-244 **Hkp-utbildning.**
Glidstart + glidlandning
Tid 3 min.

FV 83-248 **Demonstrationspass i JA-37 simulator.**
Tid 8 min.

FV 83-249 **Kryssningsrobotar – hur berör de oss?**
Tid 20 min.

Samtliga program är inspelade på Sony U-matic kassett, går även på VHS.

Vid förfrågan om program ring FV:s TV-studio (på Barkaby) 08-36 22 71.

Värnpliktsverket tog den 1 januari i år ett nytt datasystem i anspråk för sin verksamhet. Denna artikel koncentreras till att översiktligt beskriva det nya datasystemet och vad det innebär i olika avseenden – bl a med bärning på Flygvapnet.

Värnpliktsverkets

SYSTEMOMLÄGGNING

Av Stellan Jansson

Värnpliktsverket införde datorstöd 1968 i samband med att dåvarande organisation för bl a inskrivning och redovisning av värnpliktiga översågs och Värnpliktsverket i sin nuvarande form organiserades.

Med hänsyn till den snabba tekniska utvecklingen har det gamla datasystemet sålunda varit i drift ovanligt länge. Även andra förhållanden har förändrats under de gångna 15 åren och nödvändiggjort en modernisering av både den tekniska utrustningen, datorerna, och arbetssätt samt rutiner. Några av de viktigaste faktorerna som härvid inverkat är:

- ◆ Ökade beredskapskrav;
- ◆ Ökade krav på säkerhet och sekretess;
- ◆ Krav på bättre information till allmänhet och enskilda;
- ◆ Snabbare handläggning av enskilda värnpliktsärenden.

Härutöver har Värnpliktsverket, liksom flertalet övriga myndigheter, av statsmakterna ålagt vissa besparingsmål. Bl a minskar verkets personal med nio heltidstjänster som en direkt följd av systemomläggningen.

Resurser och utveckling. – För Värnpliktsverkets uppgifter, som bl a omfattar:

- Planering av värnpliktsresurserna;
- Inskrivning och uttagning till olika befattningar;
- Inkallelser till grund- och repetitionsutbildning;
- Krigsplacering;
- Enskilda värnpliktsärenden (anstånd, uppskov med mera);

används ca 700 dataprogram. De arbetsrutiner som utnyttjar dessa program beskrivs i Värnpliktsverkets föreskrifter för planering, inskrivning och redovis-

ning och omfattar tillsammans ca 300 rutiner.

Utvecklingskostnaden för projektet beräknas till ca 25 milj kr, varav datorer och kringutrustning

ca 20 milj. De rationaliseringsvinster som beräknas uppnås med en avskrivning på tio år betalar i huvudsak gjord investering.

Modern teknik och decentralisering. – Systemomläggningen innebär främst att datorbearbetningen *decentraliseras* från nuvarande två "stordatorer" i Östersund och Kristianstad till *lokal* datorer vid varje värnpliktskontor. En dator stationeras vid Värnpliktsverkets huvudkontor och avses främst tjäna fortsatt utvecklingsarbete.

Den dator som slutligen valts är av märket Honeywell-Bull DPS 7.

Sekundärminnet, som består av fem flyttbara skivminnen, har en kapacitet på 250 milj tecken. Primärminnet har en kapacitet av 0,5 milj tecken.

Till centralenheten kopplas diverse utrustning bl a "synkrona" terminaler för direkt bearbetning (realtidbearbetning) och "asynkrona" terminaler för registrering och bearbetning av större mängder data (batch-bearbetningar).

Den teknik som används för lagring av olika data benämns databas. Populärt beskrivet har alla de data som tidigare var registrerade eller lagrade i separata register tömts över i en gemensam bas.

Databastekniken är i sig inte ny, men den har inte tillämpats på sådana komplexa system som Värnpliktsverket har. Komplexiteten består av det samband som måste finnas mellan de olika typer av data som lagras i systemet. Detta gör det särskilt svårt att bygga upp databasen på ett optimalt sätt.

Därför fick DU inte FV-Nytt nr 1 -84 i rättan tid

FLYGVapenNYTT 1/84 utkom den 27 april och skulle varit slutdistribuerad i vecka 18. Så skedde också till alla ... utom till Dig som är krigsplacerad i FV. Tyvärr! Den omänskliga faktorn slog till. Datorn alltså. För att erhålla ett klarläggande i målet bad Red/FV-Nytt informationssekreteraren vid Värnpliktsverket (VPV) Sten-Inge Andersson om ett svar:

– Orsaken till den kraftiga förseningen var VPV:s dataomläggning. (Se vidstående artikel.) Det är nämligen VPV som förser FLYGVapenNYTT med adressetiketter vad gäller FV:s personal.

– Vad som har skett är att *en* *larm* missades vid konverteringen. Detta uppmärksammades tyvärr inte förrän långt efter det att tidsskriften skulle ha varit distribuerad. Att det tog så lång tid att uppmärksamma detta fel, beror i

sin tur på att VPV under den besvärliga inkörningsperioden var tvunget att prioritera viktigare rutiner; t ex krigsplaceringar och inkallelser.

– Nu är i alla fall felet tillrättat och etikethandlingen skall framdeles fungera normalt. Vissa flygare på försvarsgrensberoende tjänster kan dock bli tvungna att ta kontakt med FS/Info för att få sin tidskrift. Ännu ett tag framöver.

– VPV ber så mycket om ursäkt för krånglet och hoppas att Du som läsare kan ha overseende med de problem vi har dragits med på VPV.

Till detta skall läggas, att nr 1 kommer att utsändas samtidigt med nr 2. Bägge tidskriftsutgåvorna bör alltså vara alla våra drygt 26.000 läsare tillhanda senast medio jull. Nr 2 utkom i månadsskiftet juni/juli. ■

Red.

En omfattande samverkan måste även kunna ske med andra myndigheters datasystem för att registrera t ex alla som skall provas, ge underlag att utbetala ersättning vid grund- och repetitionsutbildning, adressändringar med mera.

Hur märks omläggningen? – Med erfarenhet från tidigare motsvarande systemomläggningar kan självklart vissa störningar uppstå. Hur detta kan komma att märkas för den enskilde är svårt att nu förutse. Bortsett från detta kommer omläggningen att märkas för den enskilde endast i den takt någon förändring inträffar för den enskilde som leder till kommunikation med resp värnpliktskontor. – Främst kommer förändringen att märkas genom *ny utformning och nytt innehåll* i order och olika typer av beslutsaviser.

Den största och mest märkbara förändringen för enskilda sker inom inskrivningen. Den innebär att de prövande får sina besked om uttagningen direkt vid mönstringen.

Handläggningen av enskilda

värnpliktsärenden förväntas gå snabbare. Detta främst genom att handläggare av dessa arbetar med hjälp av terminal direkt mot datorn. I systemet är även inbyggt förmåga att samla upp fler ändringar för en enskild innan ny eller ändrad order utsänds. I det gamla systemet ledde i regel varje ändring till utsändning av ny eller ändrad order.

Sammanfattning och återstående arbete. – Sammanfattningsvis innebär det nya systemet följande fördelar genom den decentraliserade datorbehandlingen och den nya tekniken:

- Hög datordriftsäkerhet både i fred och krig;
- Enkla och användarvänliga rutiner;
- Korta handläggningsrutiner genom realtidsbearbetning via terminal;
- Genom direktvalet får de prövande en god information tidigt;
- Försvarsgrenschefer och militärbefälhavares förbandsomsättningsplanering kommer att ges datorstöd som sparar ar-

bete och underlättar uppföljning av resultat;

- Krigsförbandsuppföljningen kommer att förbättras;
- Statistik och övrig uppföljning moderniseras och förenklas;
- Systemsamverkan med andra myndigheter förbättras.

För att nå alla de ovan uppräpnade fördelarna återstår dock en hel del arbete. Förutom att finslipa de rutiner som nu driftsatts kommer utvecklingen av datorstöd till förbandsomsättningsplaneringen och statistiken att ske t o m 1985.

Målet och grundinställningen från Värnpliktsverkets sida är att datorerna skall utgöra ett *stöd* för verksamheten. En verksamhet som är utsatt för ständiga förändringar, både enskilda och större organisatoriska sådana. Härvid skall datorn utgöra det *hjälpmedel* som behövs för en smidig anpassning.

Av yttersta vikt är också att minska byråkratien för den enskilde och med hjälp av datorernas stora kapacitet snabbt ta fram erforderliga beslutsunderlag. Det bör också framhållas att ju bättre underlag den enskilde själv presenterar desto snabbare och rättvisare beslut.

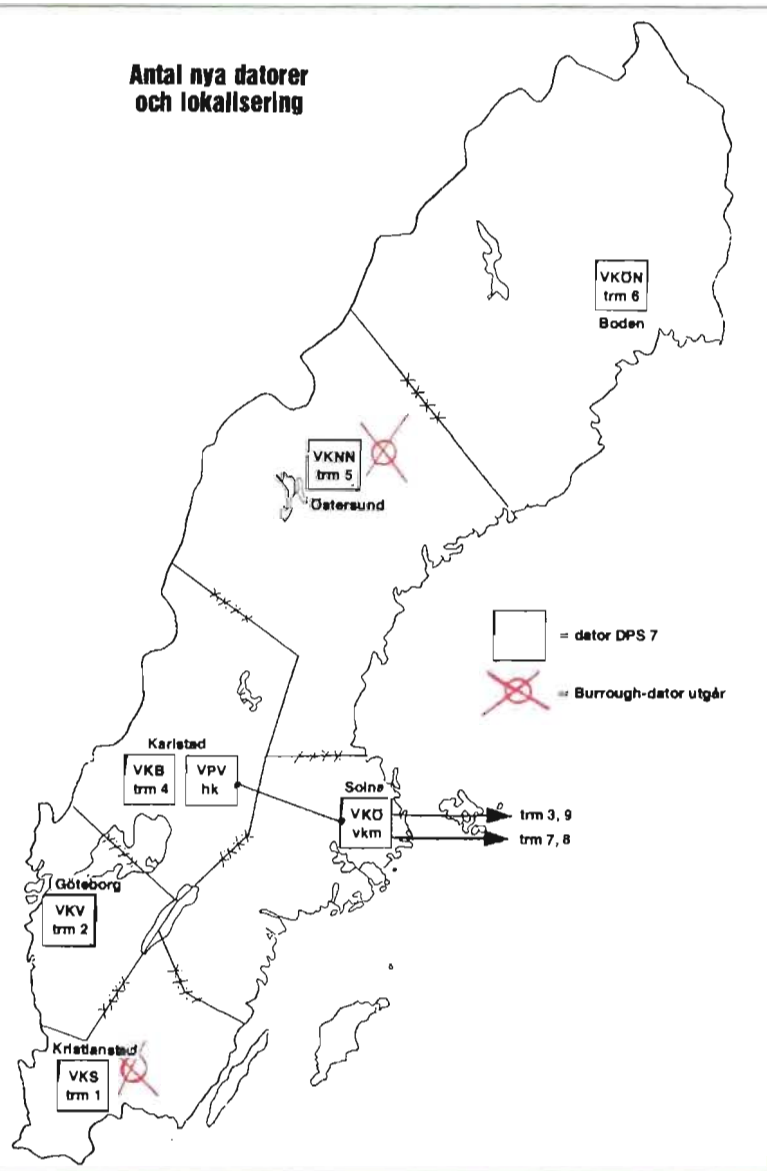
**F14
40
år**



**Flottildag
26 augusti**

Du som inte hade tillfälle att besöka FV:s huvudflygdag på F17 har nu chansen till att få ille plåster på såren. Dm Du tar Dig till Halmstad. – Viggen, Draken + SK 60 avancerar då i de något högre luftskikten, medan Hercules + helikopter demonstreras något lägre. Fall-skärmhoppning, modellflyg + luftballonger kompletterar graciöst. Och på marken sjuder del för övrigt av bl a utställningsliv och förevisningar, m m.
– Välkomna!

Antal nya datorer och lokalisering



Kom till skott FV!

Propagandan för vpl

Det är inte utan att det börjar bli en smula tjugigt det här med samma segrande förband år efter år i vår rikspromaganda för värnpliktiga. P18, KA4 och F5 har alla tre vunnit det senaste tre årens tävling för sina respektive försvarsgrenar.

Ändamålet med tävlingen är att stimulera intresset för bankjutning bland våra värnpliktiga. Man tävlar anlingen med gevär/automatkarbin eller kpist, i båda fallen tre 5-skotts-serier i liggande. I lagtävlingen räknas de tio bästa skyttarna in i förbandets lag. Den bättre hälften av skyttarna får medalj.

Intresset för tävlingen har de senaste åren ökat något och den trenden håller glädjande nog i sig. 1983 deltog 24 förband, en ökning från 4362 enskilda i fjol till 4599 i år, dvs plus 237. Men nog borde de tre försvarsgrenarna kunna åstadkomma långt fler deltagare och deltagande förband. Det här är ju en utmärkt möjlighet att skapa omväxling i skjututbildningen. Och inte är väl den ekonomiska situationen så dålig att endast ett fåtal förband sänder deltagare och deltar på gevär/ak? Med en smula intresse från förbandsledningarnas sida borde helt andra siffror kunna

redovisas. Nu rör det sig nog främst om initiativ från såväl chefer som skytteintresserat befäl. Det visar de tre senaste årens prislistor där samma förband är bland de främsta: Från FV F5, F6 och F14.

Den frivilliga skytterörelsen är – utöver en idrottsorganisation – också en frivillig försvarsorganisation, som med stor ekonomisk insats bidrar till det svenska folkets förmåga att bättre hantera sitt gevär eller automatvapen. Borde då inte Armén, Marinen och Flygvapnet i större utsträckning än nu ställa upp i en propagandatävling för försvarets bästa?

SkytteÖS skulle med glädje se att såväl deltagande förband som antalet deltagande värnpliktiga ökar under 1984. För nog är det något av ett fattigdomsbevis att av alla våra förband endast 24 ställer upp i en för hela försvaret angelägen propagandatävling.

Vi tackar de chefer och övrigt befäl som har förståelse för värdet av SkytteÖS' propagandatävling och uttalar den förhoppningen, att försvaret 1984 kommer att visa än större intresse för vår tävling.

Lennart Löfgren

Frågan om ersättning av Flygvapnets lätta och medeltunga helikoptrar (HKP 2 + HKP 3) har kommit att bli en i tiden utdragen historia. ÖB:s direktiv om samordning av helikopteranskaffning mellan försvarsgrenarna, jämte akuta ekonomiska problem i planeringsarbetet har bl a bidragit till detta.

Av major ROLF PERSSON

FV:s helikoptermateriel är föråldrad. Har sedan flera år varit mogen för en omsättning. De i allt raskare takt stigande underhålls- och driftskostnaderna är i sig skäl nog. Den ekonomiska situationen medger emellertid inte den mest kostnads-effektiva lösningen på problemet. Det är dyrt att vara fattig, är en god sammanfattning av situationen. (Jämför FLYGvapenNYTT 4/81.)

HKP 2 och 3 utnyttjas i dag i huvudsak för lokal flygräddning. Flygflottiljerna F6/Karlsborg och F7/Såtenäs disponerar HKP 2 och F4/Frösön, F10/Ängelholm, F16/Uppsala och F21/Luleå HKP 3. F16 har tillförts en HKP 3B från nedlagda F1/Västerås och har tilldelats flygräddningsuppdrag fr o m våren 1984. För rimlig funktions-säkerhet erfordras emellertid två helikoptrar, varför ytterligare en HKP 3B (ur F17) skall överföras till F16 senast 1985-07-01.

Något nyinköp av lokal flygräddningshelikopter är inte möjligt förrän 1989. Kravet från ÖB på samordnad helikopteranskaffning kvarstår.

I under vintern 1984 utarbetad plan för flygräddningsfunktionens utveckling har följande handlingsväg föreslagits:

- ◆ Drift av HKP 3B skall säkerställas till längst 1989, då ekonomiska förutsättningar för en omsättning/nyanskaffning föreligger.
- ◆ HKP 2 utrangeras enligt av Försvarets Materielverk (FMV) utarbetad plan, som innebär drift av systemet till 1986. Systemets tekniska livslängd har då uppnåtts. Reservdelar står därefter inte att uppbringa. Redan nu är detta svårt.

En förhyrning/"hyrköp" (leasing) av fyra helikoptrar är därför inplanerad, så att den viktiga flygräddningsfunktionen vid F6 och F7

kan bibehållas. Den typ av pansarvärnshelikopter som Armén nu valt skall även FV använda – men i flygräddningsversion. – Här föreligger alltså goda möjligheter till framtida samordning rörande helikopteranskaffning.

CFV:s krav är att den av ÖB/FMV valda helikoptertypen skall kunna undsätta två nödställda flygförare/besättningsmän, varav den ena skall kunna transporteras med/i bår.

Erfarenheterna som erhålls vid prov och försök med de inhyrda helikoptrarna skall delvis ligga till grund för utformningen av lokal flygräddningsfunktion efter 1989. Målet är att en typ skall kunna utnyttjas. Fördelarna rörande utbildning och underhåll är härvid styrande.

Valet av pansarvärnshelikopter för Armén fattades i månadsskiftet juni/juli. (I skrivande stund, medio juni, är dock resultatet oklart.) Oavsett fabrikationstyp innebär dock valet en klar kvalitetsförbättring visavi första helikoptergenerationens HKP 2/Alouette.

●● När det gäller det större räddnings-/HKP 4-systemet, förestår även här ett vägval i slutet av 80-talet. Sedan fyra av FV:s totalt tio HKP 4:or överlämnats till Marinen för förstärkning av den viktiga ubåtsjaktfunktionen, återstår sex HKP 4:or i FV-tjänst. Denna förlust måste kompletteras med fyra nya helikoptrar för att FV skall kunna bibehålla sin nödvändiga flygräddningskapacitet.

HKP 4-parken måste dessutom antingen 1) omsättas samtidigt (1989), eller 2) modifieras för drift in på nästa sekel.

FLYGVapenNYTT utlovar en fortsatt bevakning av de intressanta turerna i helikopterfrågorna. ■

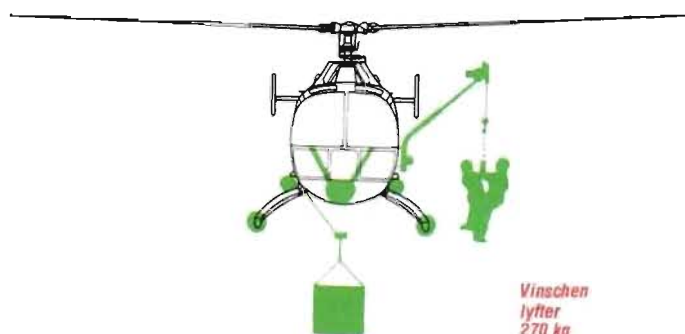
Rolf Persson, FSIHkp

FV:s roterande helikopterfrågor



MBB

BO 105



Vinschen lyfter 270 kg

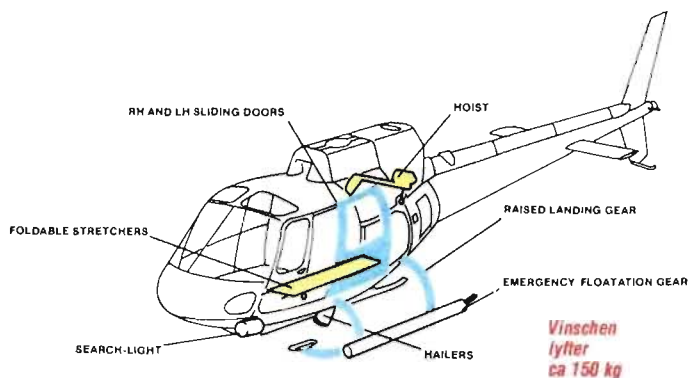
HKP 2 & 3 går ur tjänst:

**FV HYRKÖPER
fyra lätta
helikoptrar
i SAR-version**





écureuil 2 355 F as



Svenskt TOW-sikte till Arméns nya pv-helikoptrar

Saab Instruments (enhet inom Saab-Scania Combitech-gruppen) har i hård internationell konkurrens fått kontrakt på siktes- och vapensystem till Arméns pansarvärnshelikoptrar. Kontraktssumman ca 90 mkr. – Valet av sikte m m har också spelat en viss roll vid valet av Arméns pv-helikopter.

Systemet består av ett gyrostabiliserat optiskt sikte monterat på helikopterns tak, styr- och kontroll-elektronik samt avfyrningslavetter. Systemet skall användas för skjutning av pansarvärnsrobot 55, TOW. Robot 55 finns i Arméns markförband, varför det ansetts lämpligt att använda den även för helikopterförbanden.

Som exempel på utvecklingsmöjligheter kan siktet förses med tillbehör för mörkerseende, laser för

avståndsmätning och målutpekning.

Saab Training Systems *skjutsimulator* innebär att skytten kan öva genom att skjuta elektroniska "robotar" (lågeffekt-laser) mot samverkande mål ute i terrängen. De simulerade robotarna upplevs flyga fram i luften med samma bana och hastigheter som verkliga robotar. Skjutskickligheten kan genom realistiska övningar snabbt förbättras, samtidigt som kostnaderna kan minskas. ■

Red.

Pripis Bertil var hedersgäst och invidingästare när flygtekniska föreningen (FTF) i maj arrangerade ett helikoptersymposium i Helix-80 (84) ombord på Silva Regina tur och retur Helsingfors. Demonstration i de bägge huvudstäderna med olika redningshelikoptrar ingick. Bland de 165 deltagarna märktes repre-

sentanter för alla större helikopterindustrier i världen vilka redovisade sin syn på helikopterns roll i framtiden. Ordföranden i FTF flygsektorn Sven-Olof Hokborg, berättade också en konferens mellan det och väst i Stockholm den 7-11 oktober 1985. ■

Schweiz valde Black Hawk

Schweiz har köpt nya helikoptrar för militära transporter och räddningstjänst. Det blev en internationell version av Sikorskys UH-60A 'Black Hawk', som sedan flera år är i tjänst inom USA:s tre vapenslag. Schweiz är första landet i Europa som valt 'Black Hawk'.

Det schweiziska beslutet kom efter fyra års noggrann utvärdering,

inkluderande jämförande flygprov mellan franska Aerospatiales 'Super Puma' och 'Black Hawk'.

Schweiz kommer att använda sina Black Hawk-helikoptrar (med typbeteckningen S-70S) för mil-tp och SAR-tjänst. Detta kräver bl a att 'Black Hawk' kan utrustas med skidlandställ för operationer i alpin terräng med stort snödjup. ■

Red.



Förutom de tyska och franska hkp-typerna deltog amerikanska Bell/Boeing 406 CS i UB:s slututvärdering.





Norrbottens län

Thulin-medaljen

i guld utdelades 1984 till generalmajor GUNNAR LINDQVIST, FMV-Flygmateriel. Medaljen överräcktes vid Flygtekniska Föreningens årsmöte den 24 maj. – Thulinmedaljen delades ut för 36:e gången sedan instiftandet 1944. Enl reglerna skall medaljen endast tilldelas "person som utfört en utomordentligt förtjänstfull flygteknisk gärning".

Red.



Den siste av de första död

Nils Kindberg blev 91 år. Erhöll aviatördiplom 1915, det 25:te. Blev legendarisk provflygare och leveransflög finska FV:s första flygplan. Skrev på ÖB:s uppdrag FV:s beredskapshistoria (70 volymer). Blev överstelöjtnant 1950. Medarbetade i FV-Nytt in på sent 70-tal.

Red.



FAMN-tag på stjärnnivå

Föreningen Artister Mot Narkotika/FAMN gästade med bl a Lill-Babs F21 och Luleå i början av maj. På Kallax fick Lill-Babs se hisnande konstflyg och själv spaka simulatören. Vid FAMN-gruppens uppträdande i sporthallen på kvällen tackade hon C F21/Se ON bl a på detta sätt ...

Red.

Brittiske flygvapenchefen på Sverigebesök



Chefen för Royal Air Force, Air Marshal Sir KEITH WILLIAMSON, gästade Sverige och FV medio

maj. Det var ett svarsbesök på CFV:s besök i Storbritannien 1981. Sir Keith hade ett digert program framför sig: F13, Saab-Scania/Linköping, Forsvarsdepartementet, FS, F4 och Jokkmokk. – Bilden ovan visar att sprången över polcirkeln gick väl (vittne i mitten är kommunalrådet Astor Burman). T v skall förflyttningsflygning i SK 60 påbörjas. Men något tycks distrahera genit Olson? Dock inte Sir Keith.

Red.



Foto: Axel Blom

FlygvapenNytt

Prenumerationspris: 15 kr/år
Postgronummer 31 69 97-6
Kassa 103:6 Flygstaben

Nr 3 utkommer ca oktober
Manusstopp 20 augusti



Ansvarig utgivare:
Redaktionschef:
Redaktör:
Prenumeration:

BENGT LÖNNBOM
ULF BJÖRKMÄN
JAHN CHARLEVILLE
GUNNEL WIRENIUS

BCRÅ:s svar: avskriften välkommen. Redaktörerna i förhållande till att redigera all material. – Endast "Lästaren" ger uttryck för CFV:s åsikter. För uppräddade artiklar svarar (sej. kort) lära för redigering och layout redaktören. 271403/1984/01 av tekniskare medges. – 4-11-1984 (sej. kort) angivet

ADRESS:
FlygvapenNytt
Flygstaben/Info Box 80004
104 50 Stockholm

TELEFON:
08-788 75 80
el 57
vx 788 75 00

Export av svensktillverkade flygplan tillhör det ovanliga. Atminstone av stridsflygplan. Men nu har det hänt ... s a s. Två A 32 Lansen har "sålts" till USA! Låter inte det sensationellt, så säg. Men en underlig affär var det. Ett delbyte till på köpet. För de två Lansen-planen plus en TP 79/DC-3, en J 34 Hawker Hunter och en Skyraider fick Sverige (läs Flygvapenmuseum Malmslätt) EN "ynka gammal" Spitfire (Mk 19). Ett föga kristligt byte kan tyckas. Sådant är dock attraktionsvärdet på ett av andra världskrigets mest omtalade och sägenomspunna flygplantyper. Om man inte vill betala i reda pengar, förstås. Då handlar det om sjuåfriga tal. Och för den som inga pengar har, han får...
o s v.

Till skillnad från A 32 AttackLansen (vars sista exemplar går ur svensk flygtjänst om drygt ett år) beräknas J 32 JaktLansen i måldragar- o/e stor/ECM-versioner att leva vidare i aktivt tjänst en bit in på 90-talet.



A 32 Lansen 'exporterad' till USA

– ett dyrt byte som blev billigare än skrotning

Spitfire:n fick vi hem från Canada redan i oktober 1982. Och våra egna bytesobjekt har också hunnit flytta hemifrån. Det var bara Lansen-planen från gamla anrika FC (= FMV-PROV) som inte hunnit flyga ur boet. Men nu är även en av dessa "gone with the wind" och tagits omhand av den nye ägaren, den californiske flygentusiasten och restaurantkedjeägaren David C Tallichet Jr.

– Det var först meningen att 32:orna skulle båttransporteras över Atlanten. Men det visade sig emellertid praktiskt ogenomförbart, berättar FV-NYTT:s lokalredaktör o/e presschefen Vanje Brännström, FC.

Kapten Rolf Carlson (FMV-PROV) tillsammans med sin kanadensiske elev TERRY KINGSLEY (t h) efter första DK-/inflygningspasset vid FC medio april. Skolflygningen gjordes med bytesobjekt nr 2 (numer registrerad N 4432V), den A 32:a som fortfarande väntar på att få göra skutten över Atlanten. – Det spörjs om det kan bli till hösten och då i rote med inköpt 32209?





– Dels var det arrangemanget för dyrt, dels kunde inte 32:ornas vingar demonteras i lämplig transportstorlek. Därför blev det lämpligaste sättet för vidarebefordran helt sonika att flyga över Lansenplanen, förklarar major Brännström.

●● Sagt och gjort. Det blev en rekordlång flygsträcka. Den längsta ett svensktillverkat stridsflygplan tillryggalagt ... som enkelresa. Totalt ca 12.000 km. Inte fy skam av

en pensionär ... med ca 30 år på nacken.

Transportförare var f d engelsmannen (med RAF-förflutet), nuvarande kanadensaren *Terry Kingsley*. Han var bl a meriterad genom sina leveransflygningar av brittiska Hawker Hunters till Indien.

Kingsley anlade till Sverige och första överskeppningen medio april. Hemma i Montreal hade han noga hunnit ta del av översänt teoretiskt underlag betr beskrivning och handhavande samt 32:ans

speciella förinstruktion. Därför behövde Kingsley bara två dagar för kompletterande och fördjupande teoristudier i SFI. Och med FC:s kapten Rolf Carlson som lärare gick inläringen som en dans.

– På tredje dagen, säger mj Brännström, bar det av upp i luften för två DK-flygningar. Perfekt flygväder och med kn Carlson vid chefsspakarna i flygplan 32284 (f d Viktor 24). Därefter var det dags för Kingsleys första EK-pass. Men då i flygplan 32120 (f d Viktor 20) som omregistrerats till den amerikanska beteckningen N 4767 R. Alla tre flygningarna gick helt utan anmärkning. En duktig elev, minsann.

Så här sammanfattade bl a Terry för FV-Nytt sina Lansen-intryck: Ett trevligt veteranflygplan med 50-talsprestanda. A nice old lady.

●●● På fjärde dagen/skärtorsdagsförmiddagen inleddes skutten över vida Atlanten. Den planlagda ruten till Los Angeles gick via Stu-

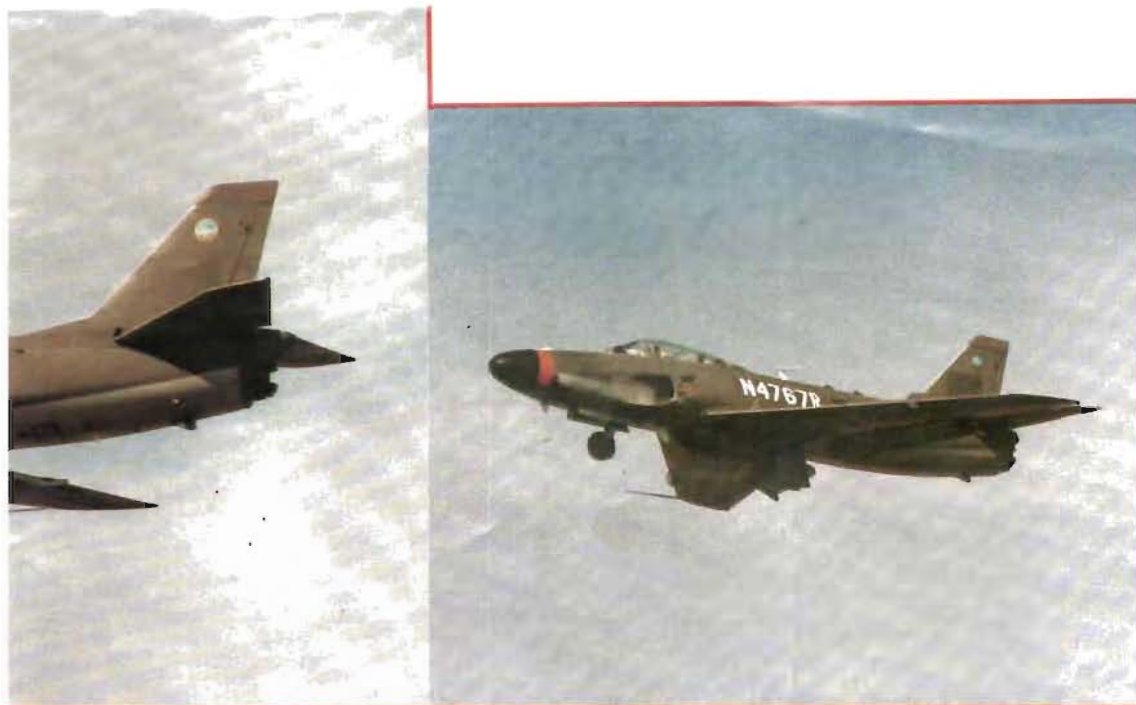
rup, Stornoway/Skottland, Keflavik/Island, Narsarssuaq/Grönland, Goose Bay och Toronto/Canada, St Louis + Dallas + Albuquerque/USA.

Enligt vad som meddelats FC förflyt flygningen relativt smärtfritt. Dock har ett och annat problem förevarit. Major Brännström berättar:

– Vid landning på Stornoway visade det sig, att den adapter för påfyllning av syrgas (som tillverkats av FC för att passa NATO-standard) inte gick att använda, eftersom basen inte var utrustad med NATO-standard. Detta innebär att Kingsley fick göra en kort flygning till en NATO-bas för påfyllning av syrgas och därefter åter till Stornoway för tankning samt överflygning till Island.

– I samband med tankning från tankbil på Keflavik uppstod problem med att vingtanksmätarna inte visade fullt. Trots att dessa var fyllda. Detta berodde på att trycket i slutfasen av tankningen inte redu-





Mr. Larry Kingsley i A-12 och maskin. Inom till ny ägare under



cerades, vilket är ett krav vid tankning av flygplan 32 och för att Brä-mätarna skall visa rätt. Problemet löstes med hjälp av telefonsamtal

till Anders Hellberg vid FMV:PROV.

– Dessutom har en del mindre problem uppstått, men dessa har

lösts med kompletterande infor-mation på telefon. Resten klarade Kingsley själv, han hade ju bl a lärt sig utföra A-service på Lansén.

– Efter ca två veckors uppehåll (då Kingsley ägnade sig åt sina ordinarie arbetsuppgifter) fick vi besked om att han medio maj star-tat från Ohio för vidare färd väs-terut och Los Angeles/Californien, sammanfattar Vanje Brännström.

Den andra 32:an har dock ännu inte hämtats hem. Nya tankar dväljs. Tallichet vill köpa ännu en FC-32:a ... för att eventuellt fly-ga hem i rote. – Ska're va, så ska're ...

●●● Men för att få ett militärt stridsflygplan flygbart enl civila normer fordras en hel del kompletterande utrustning. Och den långa flygsträckan tarvade säkert även vissa medföljande reservdelar. Hur sköttes detta och vilka fick ta sig an dessa nödvändiga 'detaljer'? FV-Nytt låter mj Brännström utreda det hela:

– Som orientering kan nämnas att många av Provningsavdelningens tekniska personal lagt ned en hel del övertidstimmar för att iordningställa de två flygplanen före leverans. För att säkerställa navigeringen och uppfylla civila bestämmelser installerades följande extra utrustning, som tillhandahölls av den nye ägaren:

King KX 155 Nav/com system	2 st
King KR 86 ADF	1 st
King KN 64 DME	1 st
King KMA 24 Com/audiokontroll	
med markerreceiver	1 st

Instrument

King K1 209 VOR/Loc/Glidestope	1 st
King K1 208 VOR/Loc/Indicator	1 st
King KT 76 ATC/Transponder	1 st

– Flygplanen försågs med fem nya yttre antenner med anledning av den nya installationen. Ett LO-RAN-system placerades i framsits och tillhörande antenn monterades i baksits. Som om inte detta var nog, monterades/medskickades dessutom:

1 st huvudhjul
1 st noshjul
2 st batterier
3 st dunkar med startvätska.

●● Nå men vad kostade det här museala kalaset? Vanje Brännström bläddrar bland papper/skrivelser och säger:

– CFV hemställde om Kingsleys inflygning. Avgifter för bränsle kommer att utkrävas. Dock inte för drift- och arbetskostnader.

– För inflygning och kontrollflygning har åtgått 3.600 l bränsle å 1:94, dvs 6.984:–. Därutöver har förbrukats full tank vid avfärden från FC, vilket enl uppgift från Flygvapenmuseum ingår i avtalet med ägaren.

Efter denna klarläggande redogörelse betr extra utrustning och övriga kostnader kan inte FV-Nytt undandra sig frågan: Hade det inte blivit billigare att skrota kärorna? Snabbt och snärtigt kommer presschefen Brännströms svar:

– Hade dessa två Lansén-flygplan gått till "skrotning"/avrustning, skulle detta arbete och inkl kostnader vida överstigit vad som nu åtgått för montering av erforderlig ny utrustning. M a o kan man säga, att penga- och tidsmässigt har kalaset inneburit en **ren besparing** för FMV:PROV.

●●● Hårdrar man detta konstaterande, finner man till sin glädje att export fortfarande lönar sig framför slit och släng.

Avslutningsvis: När detta nr av Nordens största (och enl alltfler även bästa) flygtidskrift när läsekretsen, har FMV-PROV bara en A 32 Lansén kvar i tjänst; individ 32028. Hon gör tjänst vid bl a robotutprovning och kommer att fortsätta flyga minst ett år till. Den näst sista 32:an (32209) pensionerades nu i sommar. ■

V.B. & J.C.



Här står hon (32284) och väntar på försenad USA-transport.

Masskorsband

Tjänste
Taxe perceue
Sverige

PREN



FÖRSVARSMAKTEN
Flygstaben
104 50 Stockholm



SW • ISSN 0015-4792



60 år för fred och frihet

Foto: Rune Rydén, Fred Stigelin & OLA