

# FLYGVARlden

nytt

Nordens största flygtidskrift

SW • ISSN 00 15-4792

2/94

Foto: Gösta Bolander



**Flygdag  
12 juni  
Välkomna!**



I mitten av mars förrättades examen vid Krigsflygskolan i Ljungbyhed. Det var en liten kull om fem elever ur omgång 931 som då erhöll sina efterlängtnade "vingar". Examensförrättare var flygvapenchefen, generallöjtnant Lars-Erik Englund.

## Fem nya vingar

Under ett intensivt studieår hade Niclas Andersson, Jörgen Axelsson, Mathias Hansson, Claes Parkner och Pierre Ziherl på ett pedagogiskt effektivt sätt fått sig "itutat" konsten att flyga. Numera klarar eleverna grundflygutbildningen utan propellerskedet.

Man går direkt på utbildningen med jetskolflygplan (SK 60).

Denna djärva utbildningslösning är Sverige ensam om. Har väckt internationellt intresse. Vårt uttagningssystem bidrar bl a till att möjliggöra en sådan utbildningsgång.

## Chefens sista examen



Ovan: General Englund med kursletten Pierre Ziherl till höger. Nedan: CFV inspekterar eleverna före examensflygning.



Men "vingarna" är bara början. Eller starten ur processerna, som en idrottsreporter skulle formulera sig. Nu väntar sex månaders grundläggande taktisk utbildning, GTU 1. Först därefter får de nyblivna kadetterna packa och lämna F 5 för fortsatt GTU (2) vid F 16/Uppsala. Ännu längre fram i utbildningscykeln hägrar inflygning på tungt stridsflygplan, t ex Viggen eller Draken; det s k typinflygningsskedet, TIS. Och då har eleven hunnit ungefär halvvägs.

Mars-examen blev chefens för Flygvapnet sista att förrätta; generallöjtnant Englund går nämligen i pension den sista september. Och han minns väl sig själv här på F 5 som volontär 217 erhållandes sina vingar för 42 år sedan.

Cirkeln är sluten. ■

Jahn Charleville

FlygvapenNytt 55 år

Nordens största flygtidskrift: 37.500 ex.

Trycks på miljövänligt papper.

## UR INNEHÅLLET

- Sid 4:** "Bas 90" 10 år  
**11:** Medinflytande  
**12:** Med TP 84 i Bosnien  
**18:** Tema F 17  
**28:** Klädd för fritid  
**40:** Incidenter 1993  
**42:** Flygnytt från Dubai  
**48:** F 7 miljöunik  
**52:** FVRF-nytt

**Nr 3/94 utges i juni**

Manusstopp för nr 4/94 = 15 augusti

## Försvarsmaktens Dag Den 1 juli 1994

Den 1 juli 1994 bildas myndigheten Försvarsmakten. Tilldragelsen manifesteras med olika arrangemang vid Försvarsmaktens skolor och förband landet runt.

Förutom att medvetandegöra övergången till EN militär myndighet, kommer man att tydliggöra samhörigheten mellan Försvarsmakten och övriga delar av totalförsvaret.

I Stockholm kommer bl a en speciell högvaktsceremoni att äga rum denna historiska dag. ■

Red.

Ansvärlig utgivare: **BERNT ÖSTH**  
 Chefredaktör: **JAHN CHARLEVILLE**  
 I redaktionen: **ANDERS EISEN**  
 Prenumeration: **MARIE TISÄTER**

Ljungbergs Tryckeri AB, Klippan 1994-04-28/94-189

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

ÅTERGIVANDE av textinnehållet medges. Källan önskas tydligt angiven.

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

Prenumerationspris 50 kr 1994  
 Postgironummer 31 69 97-6  
 Kassa 103:6 Flygvapenledningen

Fax-nr: 08-788 88 66





## Nya internationella uppgifter

**P**å senare tid har Flygvapnet med transportflygdivisionen ur F 7 deltagit i internationella hjälpflygverksamheter till bl a Somalia och f d Jugoslavien.

Försvarsmakten skall nu höja beredskapen för att delta i internationell verksamhet. Målsättningen för Flygvapnet är att en flygbasjägerpluton/närskyddspluton efter varje genomförd utbildningsomgång skall vara tillgänglig för internationella uppgifter.

● ● Riksdagen har nyligen ställt sig bakom Sveriges anslutning till NATO-samarbetet Partnerskap för fred (PFP). Regeringen har beslutat om en proposition med förslag till ny lag som gör det möjligt för svensk trupp att delta i övningar och annan utbildning för fredsbevarande verksamhet inom PFP:s ram. Om lagändringen godkänns är Sverige berett att redan i höst delta i gemensamma övningar utomlands med fredsbevarande styrkor inom ramen för PFP.

En eventuell svensk medverkan i PFP-samarbetet sker på militär alliansfrihets grund. Varje stat drar själv gränserna för sin medverkan.

● ● Utgångspunkten för Sveriges intresse är den svenska beredskapen att medverka till en gemensam europeisk säkerhetsordning och därigenom stärka respekten för FN-stadgan och ESK:s principer.

PFP erbjuder Sverige en möjlighet att medverka i ett arbete som syftar till att förbättra säkerheten och effektiviteten i fredsbevarande operationer i svåra miljöer (jämför erfarenheter från f d Jugoslavien).

Samarbete inom PFP kan bidra till starkare

demokratisk kontroll av väpnade styrkor och större öppenhet i försvarsplaneringen i de nya demokratierna.

För att förbereda vår personal på bästa sätt inför internationella uppdrag utökas språkundervisningen på officershögskolan. Antalet elever ur Flygvapnet som deltar i kurser och växeltjänstgöringar utomlands kommer att öka.

● ● Överbefälhavaren har fastlagt, att värnpliktiga vid inskrivningen skall tillfrågas om de genom en s k avsiktsförklaring är villiga att efter genomförd utbildning delta i internationella fredsbevarande och/eller fredsskapande insatser.

Avsiktsförklaringen skall gälla för en period om tre år. Den är inte bindande i juridisk mening.

● ● Inom Flygvapnet ökar antalet besök från utlandet. Intresset från andra länders flygvapen att knyta kontakter med vårt flygvapen beror på det vi är kända för, nämligen ett kostnadseffektivt utnyttjande av flygstridskrafterna. De flesta länder har betydligt högre kostnader för att driva motsvarande storlek av stridskrafter.

Det ökande besöksutbytet innebär en ökad belastning på våra förband och skolor. Flygvapenledningen är medveten om detta men anser att det är viktigt att vi visar upp vårt flygvapen och vår försvarsindustris produkter.

Flygvapnet skall därför inriktas och utbildas för att aktivt kunna medverka i en process där Europas länder knyts närmare varandra. ■



## En svensk profil:

Hösten 1983 genomfördes övning MOSES vid Hagshultsbasen i Småland. Övningens syfte var att verifiera konceptet Bas 90. Det var samtidigt startpunkten för utbyggnaden av våra flygbaser enligt Bas 90:s principer.

I dag, drygt tio år senare, är hälften av den planerade utbyggnadens etapp 1 genomförd. Under de gångna åren har erfarenheter av basbataljon 85:s organisation vunnits under bl a genomförda krigsförbandsövningar (KFÖ).

Sedan några månader tillbaka föreligger resultatet av en granskning av konceptet Bas 90 med förslag till utveckling i framtiden.

*Av överstelöjtnant Bo Hofvander*

# BAS 90

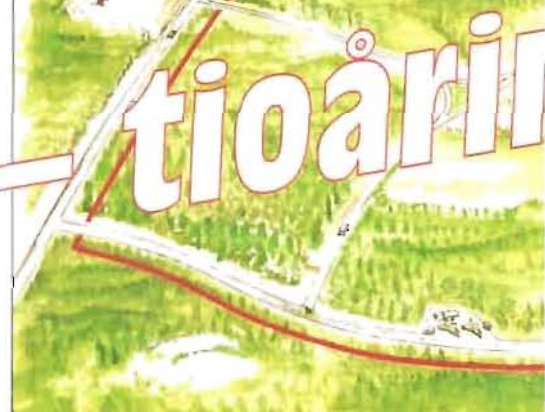


Foto: Rune Rydh







## Försvaret valde spridning

**D**en unika grundidén. – Skydd är en väsentlig komponent då man vill åstadkomma två av flygtaktikens hörnstenar – initialeffekt och uthållighet. Bas 90:s grundidé bygger på *skydd genom spridning*. Genom att tillhandahålla ett stort antal start- och landningsmöjligheter, utspridda över hela landet, ger Bas 90 våra flygstridskrafter en del av den operativa handlingsfrihet som är nödvändig i dagens snabbt skiftande krigsförlopp. Med spridning av våra flygförband i små enheter till många baser ställs en angripare inför nära nog orimligt stora insatser mot våra

flygbaser, om han snabbt vill säkerställa oinskränkt luftherravälde.

Då studien, som utmynnade i Bas 90, genomfördes i mitten på 70-talet, ställdes skydd genom *spridning* mot bl a skydd genom *fortifiering* (betongvärn). Det senare konceptet är dominerande i de flesta länder med kvalificerade flygstridskrafter. Vårt val föll på skydd genom spridning inte bara av ekonomiska skäl. Grundstrukturen i det då existerande flygbassystemet utgjorde en god plattform för utbyggnad enligt Bas 90-principer. Samtidigt ställdes krav på ett väl utbyggt, riktäckande flygbassystem med goda ►



skyddsmöjligheter och god uthållighet inför förverkligandet av ett jämförelsevis litet flerrollsflygplan med (enligt stormaktsmall) begränsad lastkapacitet och aktionsradie, JAS 39 Gripen.

För att kunna inrymmas inom givna personalramar och trots detta kunna utnyttja många flygbaser krävdes basförband med stor rörlighet, så att omgruppering kunde ske mellan baser. Med Basbataljon 85 tillfördes förband med helt fordonsburna enheter samtidigt som bataljonens rörlighet även i övrigt förbättrades. Rörligheten möjliggjorde spridning och alternativ gruppering av förbandsenheter även inom en bas. På så vis kunde gruppering ske utanför de mest utsatta områdena, de primära riskzonerna, samtidigt som snabb insats kunde ske inom olika delar av en bas.

Som komplettering till Bas 90:s grundidé förbättrades en rad funktioner med inverkan på främst flygbasens uthållighet:

► Trots många start- och landningsmöjligheter är det väsentligt att efter ett anfall mot bansystemet snabbt kunna återställa detta i användbart skick. Bataljon 85 tilldelades för detta ändamål kvalificerade



Foto: Lars Sjögren

Personal med arbetsuppgifter i område som belagts med C-stridsmedel utrustas med särskild C-stridsdräkt



Foto t h: Johnny Lindahl ►

ammunitionsröjnings- och banreparationsresurser med hög kapacitet.

► Modern krigföring kräver skydd mot såväl brand- som ABC-stridsmedel. I den nya organisationen har områdesbrandförsvaret förstärkts och skyddet mot främst C-stridsmedel utvecklats.

► Angriparens möjligheter till anfall mot en flygbas med hjälp av markförband har uppmärksammas. Markförsvarsresurserna har i Basbataljon 85 kraftigt förstärkts och blivit rörliga och försedda med modern spanings- och övervakningsutrustning.

► Lednings- och sambandsfunktionerna har kraftigt förbättrats. Ledning av bataljonens och de baserade flygför-







◀ Som komplement till skydd genom spridning byggs vid en del baser fortifikatoriska skydd i form av så kallade krigsberg-tunnlar. Tunnlarna sprängs in i urberget och ger gott skydd även mot tyngre vapen.

variant av befintliga berghangarer, en krigsberg-tunnel. Härutöver studerades även andra former av splitterskydd.

Chefens för Flygvapnet inriktning 1983 innebar, att Bas 90 skulle byggas ut i två etapper. Den första etappen skulle omfatta utbyggnad av bascentral, samband, start- och landningsmöjligheter samt spridda uppställningsplatser för flygplan vid samtliga huvudbaser (som vid den tidpunkten var 33 till antalet). Andra etappen skulle omfatta utbyggnad vid sidobaserna, utbyggnad av friliggande start- och landningsmöjligheter samt kompletterande utbyggnad vid huvudbaserna.

### Bas 90 i dag

Sedan beslutet om utbyggnad av flygbassystemet enligt Bas 90-principer ▶



▲ Foto ovan: Ivar Blixt

bandens verksamhet sker från en fortifierad bascentral. Sambandssystemet består av såväl tråd- som radiosamband med kryptofunktioner för vissa delar. Flera automatväxlar med hög kapacitet ger god redundans (flervals-säkerhet) och flexibilitet.

Redan från början förutsågs att arvet i form av befintliga flygbaser inte alltid skulle medge fullständig utbyggnad enligt Bas 90-principer. Som komplement till framförallt spridning av flygplan inom en bas skapades en enklare

*Hängning av robot 75 Maverick på JAS 39 Gripen. Klargöringstropparna för de olika flygplanstyperna kommer efterhand att ges utbildning och utrustning för klargöring av samtliga krigsflygplanstyper.*



*Markförsvärsförbanden vid flygbaserna är i dag välutrustade enheter med modern materiel och taktik. Bl a hundar används vid bevakning av basernas vidsträckt område.*



fattades, har omfattande ekonomiska inskränkningar ålagts försvarsmakten. För flygbassystemets del har detta inneburit, att antalet huvudbaser minskats till 26 samt att utbyggnadstakten avsevärt nedgått i förhållande till ursprunglig planering. I dag är knappt hälften av huvudbaserna utbyggda och såväl övningsverksamhet som materielanskaffning har genomförts på avsevärt lägre nivå än vad som en gång förutsattes.

Trots det låga tempo i förnyelsen är flygbassystemet i dagsläget inom flera väsentliga områden väl skickat att lösa de uppgifter som ingår i nuvarande målsättning. Jämfört med situationen inom flygbassystemet för tio år sedan är läget i dag inom praktiskt taget alla områden avsevärt förbättrat.

Med Bas 90 infördes flygbastaktik för första gången som ett avgränsat taktiskt område med egna taktiska anvisningar. En ny anda, ett nytt synsätt på verksamheten såg dagens ljus och nödvändigheten av såväl fackmässigt som allmänmilitärt kunnande blev uppenbart inom alla yrkeskategorier. Införandet av ny befälsordning (NBO) med ny officersutbildning bidrog till att sprida kunnande om Bas 90:s grundidéer. Fältmässighet blev efterhand ett erkänt begrepp med i dag allmänt accepterade tillämpningar inom verksamheten.

Redan 1981 påbörjades omstruktureringen av klargöringsorganisationen. Begreppet "rörlig klargöring" introducerades. Våra klargöringstroppar är i dag förband med högsta tänkbara rörlighet, vars förmåga och kvalitet genom åren väckt berättigad uppmärksamhet vid bl a visningar för internationell expertis. Tropparna är samtidigt med sin spridda gruppering inom basområdet det kanske bästa exemplet på den tidigare nämnda fältmässigheten.

● ● 1986 infördes **Basbataljon 85:s** organisation vid samtliga basbataljoner. Med den nya organisationen blev det möjligt att efterhand gå över i en gruppering och taktik som svarade mot Bas 90:s idéer. Detta innebär, att vi i dag har basbataljoner som, oavsett om basutbyggnad enligt Bas 90 princi-

per skett eller ej, i betydligt högre utsträckning än tidigare motsvarar kraven på skydd genom spridning.

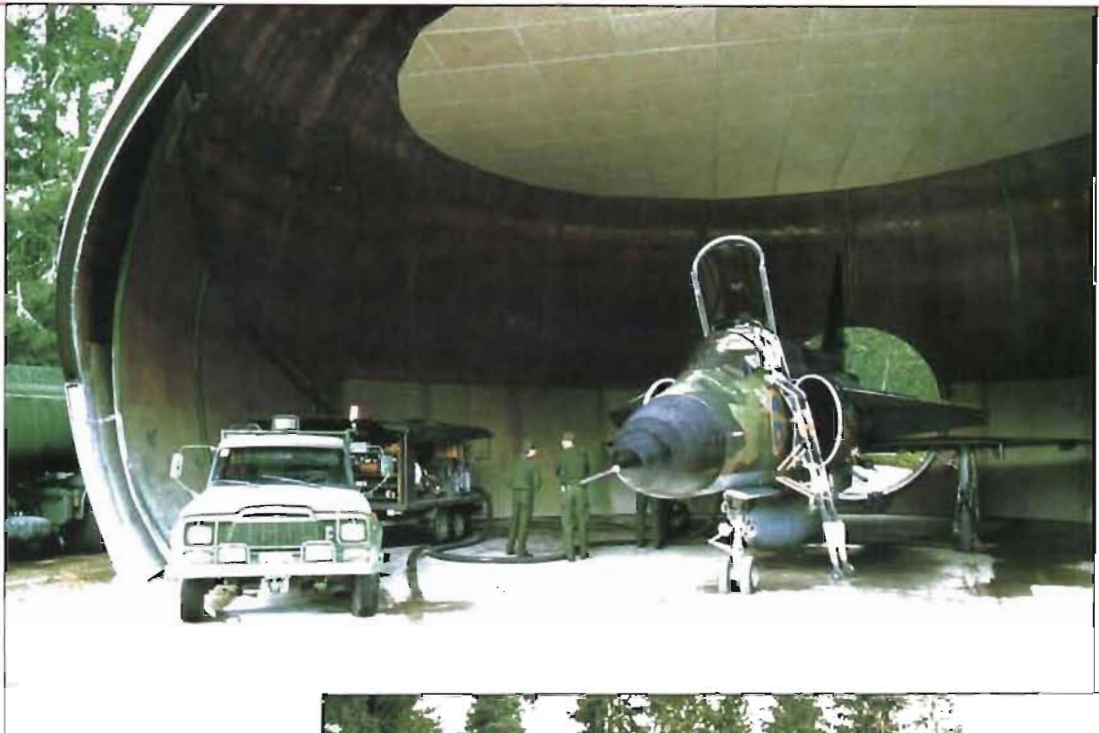
Med Basbataljon 85:s organisation förstärktes som tidigare nämnts ett antal funktioner. I dag har utbildning och materielanskaffning inom flertalet av dessa funktioner lett till förband som i väsentliga avseenden fyller ställda krav.

► Ammunitionsröjningsfunktionen (amröj) disponerar i dag nytillförd materiel för röjning av förekommande moderna vapentyper som t ex substridsdelar från multipelvapen och vapen med olika typer av fördröjd utlösning eller försåt. Bland materielen kan särskilt nämnas ett amröj-for-

don som tagits fram för snabb röjning av bansystem. Materielen tillförs samtliga basbataljoner, där utbildning efterhand genomförs.

► Banreparation kan i dag genomföras med stor snabbhet och hög kvalitet. En modern maskinpark med ny reparationsmateriel och nya metoder har i kombination med effektiv utbildning lett till en funktion med hög kapacitet. Alla väsentliga baser är försedda med huvuddelen av erforderlig materiel. Utbildning genomförs med hög prioritet vid basbataljonerna.

► Skyddet mot brand- och ABC-stridsmedel är i dag det bästa som står att få inom försvaret. Områdesbrandförsva-





ret är vid samtliga basbataljoner förstärkt med bl a modern brandutrustning, som genom transport på lastväxlarflak snabbt kan förflyttas mellan olika områden. Samtidig personal utrustas med personlig utrustning för skydd mot C-stridsmedel. Den består av skyddsmask, C-vätskeskydd, autoinjektor och personsaneringsmedel. För personal med arbetsuppgifter inom kontaminerat område finns härutöver en nyframtagen C-stridsdräkt. Samtliga nya anläggningar som är permanenta arbetsplatser inom en flygbas är försedda med kollektivt C-skydd.

► En av de större organisatoriska förändringarna vid införandet av Basba-

taljon 85 var organiserandet av markförsvarskompaniet. Nu har såväl grundutbildning som materielleverans till flygbasjäger- och närskyddsplutoner kommit långt. Tillsammans med de nyligen tillförda förbandsenheterna från nedlagda värnkompanier har många basbataljoner kraftfulla, välutrustade förband för bevakning och försvaret av flygbaserna.

Som en integrerad del i flygbassystemet finns i dag materiel och anläggningar för ledning och betjäning av transportflygorganisationen i krig. Verksamheten för totalförsvaret, som bl a innefattar hundratalet civila transportflygplan och berör en stor del av våra flygbaser, planläggs och samordnas av Luftfartsverket. Utbyggnad av vändplatser och uppställningsplatser för dessa transportflygplan sker i nära anslutning till övrig utbyggnad vid flygbaserna. Vid ett antal flygbaser byggs ledningscentraler som i krig delvis bemannas med personal ur basbataljonerna.

Införandet av Bas 90:s idéer med ny taktik, basutbyggnad och anskaffning av materiel ställde tidigt stora krav på utbildning och övning. Efter ett antal år med låg utbildnings- och övningsverksamhet har nu såväl fackutbildning som krigsförbandsövningar (KFÖ) fått ökad volym. KFÖ har genomförts under de senaste fyra åren vid huvuddelen av basbataljonerna. Härvid har framförallt för initialeffekten dimensionerande funktioner uppnått god krigsduglighet.

## Framtida utveckling

Sedan några månader föreligger resultatet av en granskning av konceptet Bas 90 med förslag till utveckling i framtiden. I granskningen pekas på de brister som i dag finns i Bas 90 samt lämnas förslag till en framtida organisation av basförbanden. I det förordade förslaget utvecklas basorganisationens rörlighet ytterligare genom att självständiga, lätttrögliga förband skapas, samtidigt som basbataljonens innehåll görs mer anpassningsbart till uppgifter och gruppering. Huvuddelen av föreslagna åtgärder gäller tiden efter år 2002.

I Försvarsmaktplan 94 anges den inriktning som gäller för den närmast liggande utvecklingen av flygbassystemet:

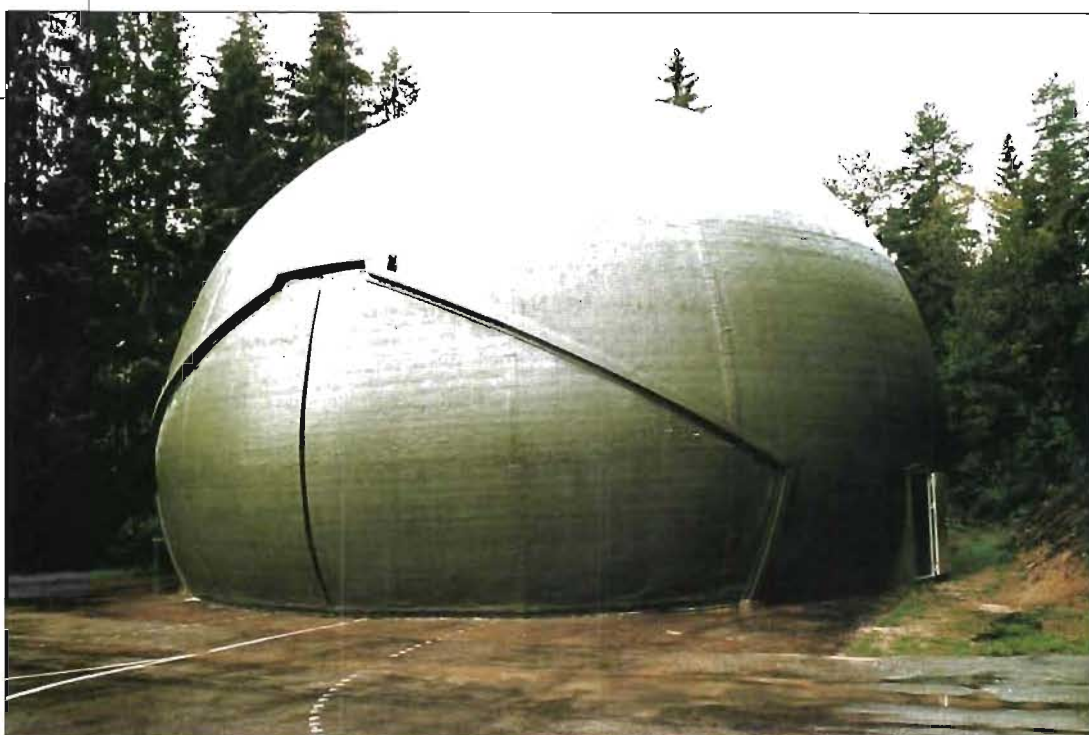
*”Utbyggnaden till Bas 90 fortsätter i begränsad takt. Vid andra periodens slut skall minst 20 huvudbaser vara utbyggda. Ytterligare fyra baser byggs därefter. Under perioden prioriteras bascentral- och sambandsutbyggnad vid huvudbaser och flottilflygplatser.”*

Försvarsmaktplanens inriktning sammanfaller i stort med etapp 1 av basutbyggnaden.

Som framgår syftar mycket av den närtida utvecklingen inom flygbassystemet till att möjliggöra ett taktiskt och operativt riktigt utnyttjande av JAS 39 Gripen redan tidigt under införandet:

► Ovan i försvarsmaktplanen angiven utbyggnad av sambandssystemet utgör en viktig del i det näraliggande införandet av Flygvapnets Lednings- och Informationssystem (LI FV) del för flygbassystemet, PRIMUS BAS. Med detta lednings- och informationssystem kommer order, rapporter och information såväl inom som mellan flygbaser och högre ledningsnivåer att kunna distribueras och utnyttjas i nära realtid. Systemet är samtidigt en förutsättning för bl a hantering av den information som utväxlas mellan ►

*Som skydd mot splitter från bl a yttäckande vapen provas i n olika konstruktioner i glasfiberlaminat. Konstruktionerna medger klargöring och reparation inuti skydden varefter flygplanen kan lämna dessa för egen motor.*







Det nya ammunitionsröjningsfordonet finns nu vid samtliga basbataljoner. Förarhytt och känsliga delar av fordonet är bepansrade. Fordonet används för röjning av bansystem och andra hårdgjorda ytor inom flygbasen.



Utan en effektiv fälthållning skulle våra flygbaser snabbt bli omöjliga att använda. Vintertid är det viktigt att snabbt få undan snö och is. För snörjning används bl a denna nya typ av hjullastarburen snöslunga.

Gripen-flygplanen och ledningsfunktionerna.

► Klargörings-, service- och reparationsorganisationen kommer vid införandet av JAS 39 Gripen att ha fått en för ändamålet anpassad struktur. Klargöringstropparna, som hittills haft en för varje flygplansversion anpassad utrustning och utbildning, kommer samtliga att kunna klargöra såväl Gripen som alla Viggen-versioner. På samma sätt kommer serviceorganisationens möjligheter att på samma bas kunna hantera flera flygplanstyper att öka och möjligheterna att genomföra krigsreparationer att förbättras.

som anges för etapp 2. Denna omfattar bl a följande för Bas 90-konceptet viktiga områden:

► Etapp 1 av utbyggnaden vid huvudbaserna har av ekonomiska skäl genomförts på en miniminivå sett utifrån de krav som ställs för förverkligandet av Bas 90:s grundidéer. En viktig åtgärd är därför, att komplettera utbyggnaden vid huvudbaserna vad avser antalet start- och landningsmöjligheter samt uppställningsplatser för flygplan. Vid vissa baser måste flygplansplatserna kompletteras med fortifikatoriska anläggningar, t ex berg-tunnlar.

► Sidobaserna svarar med sitt stora antal för en viktig del av flygbassystemets uthållighet. Utbyggnaden vid sidobaserna består av utbyggnad av

spridda flygplansplatser och taxivägar samt utbyggnad av samband. För ledningsfunktionen planeras ett rörligt koncept, som också skall vara ett reservalternativ till huvudbasernas bascentral.

För att erhålla avsedd uthållighet inom bassystemet krävs ett stort antal start- och landningsmöjligheter. Etapp 2 omfattar också utbyggnaden av s k friliggande kortbanor som byggs på allmän väg utan att utgöra en integrerad del i någon huvudbasutbyggnad. Speciellt anpassat för Gripen planeras förberedande av s k *länsvägbanor*. Dessa start- och landningsmöjligheter utgörs av redan nu kartlagda avsnitt av vägnätet, som med relativt små insatser kan byggas ut och efter tillförsel av lättroliga basförband kan användas som tillfällig bas.

Under de gångna tio åren har internationella erfarenheter ofta påvisat vikten av till modern krigföring anpassade system och taktik. Detta har gällt inte minst flygstridskrafterna, där såväl initialeffekt som uthållighet varit avgörande för framgång eller misslyckande. Med ÖB:s operativa inriktning har kraven på våra flygstridskrafter ställts högt. Det torde härvid vara en *god investering* att för i sammanhanget små medel säkerställa flygsystemens verkansmöjligheter på hög nivå genom en fortsatt satsning på ett för uppgifterna anpassat flygbassystem. ■

## Fortsatt utbyggnad nödvändigt

Av försvarsmaktsplanen framgår följande för flygstridskrafterna viktiga konstaterande:

*“För att JAS 39 skall uppnå planerad effekt krävs att större stödsystem (till exempel stridsledningssystem och bassystem) uppnår full funktionalitet. Om något system ej uppnår specificerade egenskaper, kan JAS 39 verkansmöjligheter komma att reduceras.”*

För att flygbassystemet skall uppnå full funktionalitet krävs en fortsatt utbyggnad enligt den inriktning



Efter anfall med C-stridsmedel är det viktigt att snabbt kunna sanera fordon och utrustning. Även enkla metoder, som här sprutning med hetvatten, ger god effekt.



# Medinflytande för värnpliktiga

**En värnpliktig i Flygvapnet berättade för mig under ett av mina flottiljbesök att han och de andra på hans stationskompani kunde prata med sina befäl om allt som tänkas kunde, varvid han gav några exempel såsom flickor, bilar och fester. När jag frågade om de kunde diskutera tjänsten skruvade han lite på sig och sa, att det gick inte för då blev befälen sura och irriterade.**

Exemplet är allt för vanligt inom Flygvapnet. Det som skrämde mig när vi talade var, att det inte fanns något formaliserat medinflytande. Det fanns inga kanaler där de värnpliktiga kunde göra sig hörda. Jag finner det märkligt, att vi värnpliktiga inte har samma rättigheter som övriga samhället. När försvaret inte följer de regler som finns<sup>1</sup>, har vi inte längre möjlighet att påverka vår situation.

Medinflytande är inget självändamål. Det skall givetvis vara ett samarbete för att främja verksamheten. Men det räcker inte med att Sveriges

värnpliktiga är införstådda med det. Även alla befäl inom Flygvapnet borde vara införstådda med det. Och inte bara införstådda. Alla befäl borde också ha en grundläggande kunskap om varför vi har ett medinflytandesystem. Och hur det är tänkt att fungera.

I dag ingår medinflytandet i ett block av ämnen på Flygvapnets officershögskola. Detta innebär att läraren kan prioritera ner medinflytandet till förmån för andra ämnen som just för tillfället kan kännas viktigare. En sådan situation är inte ovanlig, då nästan alla på officershögskolorna

kommer direkt från genomförd grundutbildning och i och med det anses ha den kunskap som behövs. Sveriges värnpliktiga har under åren märkt att så emellertid inte är fallet.

Många unga befäl, som precis har gått ut OHS, har ett behov av att hävda sig gentemot de värnpliktiga, som ofta är ungefär lika gamla. En bättre utbildning i medinflytande, vilket med medinflytande som ämne skulle bli fallet, skulle även de våga använda sig av sin kunskap och därför genomföra en bättre utbildning av sina värnpliktiga. Samtidigt skulle de kanske klara av att bli självständiga som ledare i stället för att bara vara chefer.

Sveriges värnpliktiga hoppas att befälskåren inom Flygvapnet kommer att föregå med gott exempel när det gäller formellt medinflytande. ■

*Magnus Edin  
Medinflygandeansvarig  
Värnpliktsrådet*

<sup>1</sup> FFS 1987:30, FFS 1988:36, FFS 1988:37, FFS 1991:8, FFS 1991:33, FFS 1993:33, TFG 890032 samt även Chefens för Flygvapnet produktionsverk.

## Flygvapenledningen svarar

**Svar till Magnus Edin beträffande hans debattinlägg.**

Flygvapnets viktigaste uppgift är att producera bra krigsförband. Bra krigsförband utgörs av rätt utbildad och kompetent personal, som är samövad i sina krigsuppgifter samt utrustad med kvalificerad och modern materiel.

En väsentlig del av personalen är våra värnpliktiga, som i dag utgör drygt 80 procent av personalstyrkan i vår krigsorganisation.

För att den värnpliktige skall uppnå bästa möjliga resultat under sin tjänstgöring krävs ett positivt arbetsmiljö. Det skall inte råda något mot-

satsförhållande mellan värnpliktiga och befäl. "Team-känslan" är viktig för att alla skall tillgodogöra sig utbildningen och uppnå utbildnings- och produktionsmålen.

Medinflytandet inom Försvarsmakten skall vara en naturlig del i det vardagliga arbetet. Magnus Edin har helt korrekt hänvisat till författningar m m som reglerar formerna för medinflytande från "plutonens timme" till ÖB:s Värnpliktskongress. Ett ytterligare stöd för att rätt hantera medinflytandefrågorna utgör den nyligen utgivna "Handbok medinflytande för värnpliktiga 1994", som framtagits i samarbete mellan ÖB och försvarsgrenscheferna under ledning av Personalutvecklings- och arbetsmiljösektionen i Högkvarteret.

Inom såväl Flygvapnet som Försvarsmakten i övrigt är det väsentligt, att vi utnyttjar alla medel och möjligheter för att skapa en positiv anda samt att tillvarata HELA PERSONALENS kompetens och idéer för att producera krigsförband av bästa kvalitet.

Värnpliktsrådet gör ett mycket gott arbete ute på våra arbetsplatser genom att bland annat känna av arbetsmiljön.

Låt oss alla infria Magnus Edins förhoppningar att göra Flygvapnet till föregångare inom medinflytandeområdet. ■

*Överstelöjtnant Thomas Bergqvist  
Flygvapenledningen*





Foto ovan:  
Jahn Charleville

Text & foto:  
flottiljläkare Ulf Nylöf

# Svens

# "Saraj



En av de svenska transportbesättningarna före ett uppdrag till Sarajevo. Fr v: Lt Tommy Sundberg, kn Birger Johansson, kn Lars Mäkitalo, lt Harry Johansson, mj Kenny Bengtsson, fk Patrik Eliasson.

Stridigheterna i ex-Jugoslavien, i Bosnien, föranledde FN att be bli Sverige om hjälp med humanitära transportflygningar. Från regeringen gick budet till Försvarsmakten. Under tiden mitten av januari till mitten av april har Flygvapnets TP 84 Hercules bistått med dessa hjälpflygningar.

F 7:s flottiljläkare Ulf Nylöf har medföljt "Sarajevo Airlift" i sin egenkap av läkare för att kontrollera vår



Med FlygvapenNytt till krigets Bosnien:

# K luftbro: Sarajevo Airlift"

Det är ovanligt besvärligt att röra sig här på flight deck på "UN 710". Ja, det är benämningen på vår svenska TP 84 Hercules/"Gustav 844", på väg mot Sarajevo på flygnivå 190 (5700 m). Inte nog med att övningsledningen har anbefallt fallskärm, vi har också pistolbälte och en skottsäker väst, tung som 5G.

Det är det reella hotet mot oss som beordrar den här utrustningen, här är det verkligheten som är övningsledning kan man säga. Hotet är i form av luftvärn, kanoner och robotar och på låg höjd även finkalibrig eld. Vi har skottsäkra hjälmar att ta på oss, cockpit är inklädd med kevlarplattor, vi har motmedelsutrustning i flygplanet, med sensorer för inkommande robotar samt rems- och fackelfällare.

Det är krig i vårt fredliga Europa. ▶

*På finalen in till Sarajevo.*



*Under-  
rättelse-  
genomgång  
i Ancona för  
de svenske före  
start mot Sarajevo.*

*personals hälsostatus. Han konstaterade att hälsan var utmärkt och stämningen mycket god. Inga tendenser till psykiska stressreaktioner kunde konstateras.*

*Doktor Nylöf ger här en ögonvittnesskildring av hur en arbetsdag i kriget ser ut. Från svensk horisont.*







*Egenskudd i form av IR-facklor är numera ett måste vid sådana här FN-uppdrag. Här laddas magasinerna med nya facklor.*

I dag är det major **Kenny Bengtsson** och överstelöjtnant **Per-Erik "Pepe" Brolén** som flyger in mot Sarajevo. Kaptan **Lars Mäkitalo** navigerar, löjtnant **Tommy Sundberg** är färdmedkaniker, i mellansitsen därutöver två lastmästare, löjtnant **Harry Johansson** och fänrik **Patrik Eliasson**. Vi vill inte vara fler ombord än nödvändigt med tanke på riskerna. Vi flyger för UNHCR i dess luftbro med förnödenheter till Sarajevo.

### *Facklor robotskydd*

Vädret är dåligt i Sarajevo. Vi planar brant ner i molnen med ställ ute och 50 procent klaff för att hålla farten nere. Kenny gör en PAR-inflygning. Det känns tryggt att veta, att molnen döljer oss från illvilligt inställda skyt-

tar på marken. Vi hör plötsligt en rad hårda smällar. Är vi beskjutna? Nej, det är en serie facklor som avfyras automatiskt från vårt flygplan. Vi är "pålästa" av något, vi vet inte vad.

Vi bryter ut ur molnen på finalen. Sarajevos start- och landningsbana sträcker ut sig emot oss i diset. Vi ser sönderskjutna hus överallt. Tomma fönster, där har det brunnit, där har det rasat, där ett stort hål i fasaden. Några små figurer rör sig mellan husen. Vi undrar hur de har det. Vi hör ytterligare en serie facklor smälla. Här på finalen med tung last, låg fart och låg höjd, är vi hjälplösa. En sittande fågel om någon vill skjuta på oss. Vi kan inte göra några undanmanövrer, bara fortsätta ner mot banan. Om vi måste dra på för oss flygbanan in över centrala Sarajevo på låg höjd. Där kan man räkna med att alltid bli beskuten av handeldvapen.

*Lastning av palletter är ett precisionsarbete - man måste vara van - måste passa in exakt i lastrampssparet - tidspress rader. -- Löjtnant Stig Karlsson tackar Herculesen*



Våra tyska kolleger träffades nyligen av gevärseld. En kevlerplatta under pilotens säte träffades. Plattan räddade hans liv och därmed kanske också övriga ombordvarandes.

### *Prickskyttar*

Vi tar mark. Kenny bromsar och rullar in på plattan. Han vinkas in av en fransk soldat med skottsäker väst och blå hjälm. "Gå inte ut ur flygplanet, du kan bli beskuten av prickskyttar från hög-husen därborta". Vilket bedrövlig ställe att hamna på, självklart går jag inte ut.

Två gaffeltruckar tar emot våra fyra rullpalletter fyllda med bönor i säckar. Det tar fem minuter att lasta ur. Vi har en motor i gång och startar







*Itörd skyddsväst och tallskärm flög men tur-o-retur Ancona-Sarajevo-Ancona. Här överstelöjtnant Per-Erik Brolén vid spakarna.*

snart upp övriga tre. Ute på banan drar Kenny och "Pepe" på direkt. Vi är snabbt i luften åt samma väderstreck som vi landade från. Molnen omsluter oss välkomnande och lägger sin beskyddande gråvita dimma runt oss. Snart är vi på ovansidan, här är det "bara" luftvärnsrobotar som hotar oss.

Hur är det att hoppa fallskärm

från främre sidodörren på en Hercules? Hur går det om man landar i vatten med den blytunga skyddsvästen? Nej hu, jag tar en mugg kaffe i stället.

### *Lastning på sekunden*

Tillbaka i Ancona i Italien, vår "hemmabas". Våra egna truckar lastar in fyra nya rullpaller. Det är bråttom även här. Vi får inte missa vår nästa "slottid" i Sarajevo. Vi har bara 20 minuter på oss att lasta och tanka. Missar vi vår ankomsttid i Sarajevo får vi inte landningstillstånd utan måste gå hem igen med lasten. Den livliga trafiken i UNHCR:s luftbro tillåter inga förse-



*Den svenska Herculesen (TP 84:an) på den italienska flygbasen i Ancona. Avisningsvätska sprutas över flygkroppen före start till Sarajevo.*

ningar som blockerar för efterföljande flygplan.

Förutom vi svenskar flyger även amerikaner, tyskar, briter och kanadensare. Lasten består av bönor. Dessa kommer med fartyg från USA. Vi lastar 15,5 ton varje gång, 252 säckar stuvade på fyra rullpaller, dvs metallplattor med samma bredd som flygplanets lastutrymme. Dessa rullas in på stålrullar i flygplansgolvet. Mycket effektivt. Lasten på varje pallett är säkrad med ett lastnät. Ibland består lasten av mjöl, ibland barnmat.

Vår markpersonal gör ett imponerande arbete. De är alla specialister på sina områden. Då och då dyker det upp tekniska problem på flygplanet. Häromdagen var det APU:n (kraftaggregatet). De arbetade med aggregatet långt in på sena kvällen. När markpersonalen inte flyger med i besättningen arbetar de med iordningställande av palletter, spänner lastnät och kör truck. Humöret är alltid på topp och gapskratten är många.

### *Att gripa in*

Vi flög en "medevac" häromdagen, 29 bårfall och 35 sittande passagerare. Kaptan **Birger Johansson** och major **Kenny Bengtsson** vid spakarna. Det handlade om skadade från en granatattack mot Sarajevos marknad. De måste evakueras och få vård på italienska sjukhus. Många av dem var barn. De lagkamrater som nyligen kört truck med bönsäckar, bar nu skadade och talade lugnande till skräckslagna sarajevobor. Kanadensarna, med stor erfarenhet från sjuktransporter av denna typ, hjälpte oss. Syster Sue visste precis hur bårställningarna skulle arrangeras och i vilken ordning patienterna skulle lastas. Flera av dem var dåliga, några mycket dåliga.

Jag gillade inte den bleka ansiktsfärgen på en man. Visste inte om han skulle klara sig. En helikopter mötte på plattan och förde honom i ilfart till sjukhuset i Ancona. Övriga lastades i ambulanser. Våra unga lagkompisar såg lite betänksamma ut inför sådana syner. Själv är jag som läkare mindre känslig för detta. Jag känner ▶





◀ *Inlastning i den svenska Herculesen av skadad exjugoslav i Sarajevo.*

starkt även för en annan patient, en liten vettskrämd pojke som kramar hårt om sin nalle.

### *Hjärtstillestånd*

För närvarande är vi 22 man här i Ancona på den italienska ostkusten, under ledning av överstelöjtnant "Pepe" Brolén. En underrättelseofficer är från F 10, övriga från F 7 på Såtenäs. Alla är medlemmar i ett väl samtrimmat lag med erfarenheter från tidigare liknande utlandsupp-



◀ *Den svenska Herculesen fylld med skadade från Sarajevo. Fänrik Patrik Eliasson lugnar en anhörig.*

drag. Denna kommandering hör dock till en av de mer riskfyllda. Det är nog ändå så, att man kan leva med en högre risknivå när man vet, att man på något sätt räddar livet på nödställda medmänniskor.

Detta blev påtagligt för en vecka sedan då kapten **Anders Wahlström** och major **Olle Lansmark** under uppehållet i Sarajevo, lät sig övertalas att ta med sig en svårt skadad 11-årig pojke tillbaka till Italien. Han bedömdes utan chans att överleva ytterligare en natt i Sarajevo. Trots att ilastningen av pojken medförde att senast tillåtna starttid från Sarajevo överskreds, med ökad risk för be-



◀ *Splitterskadad Sarajevobo förs ut ur det svenska flygplanet för transport till sjukhus.*

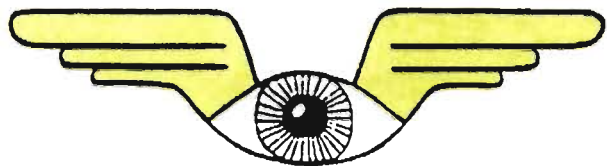
skjutning, gjorde man detta. I luften fick han hjärtstillestånd, som medföljande sjuksköterska dock lyckades häva.

Vi har senare tytt den italienska texten i tidningen, där det framgår att han klarade sig och mår bra. Sådant väger upp mycket av obehaget att flyga i ett hotfullt luftrum.

● ● Det är väl ingen som tror att livet på transportflygdivisionen på Såtenäs är enahanda jämfört med tjänsten på en Viggen-division? Om så skulle vara finns det brister i vetandet. Som dock nu bör vara avhjälpna. ■



# "BRIGHT EYE"



## – internationell räddningsövning

Av Bengt Martinson, ARCC/CEFYL Arlanda

*"The most important work is to save lives" (Det viktigaste arbetet är att rädda liv.) Med de orden öppnade ställföreträdande chefen för tyska flottan 1993 års planeringskonferens i Glucksburg inför 1994 års "Bright Eye"-övningar.*

"Bright Eye" föddes egentligen under andra världskriget med syfte att rädda flygande besättningar som hoppat över eller nödlandat i Nordsjön. Så småningom blev de samordnade övningarna en angelägenhet för NATO men fortfarande med inriktning Nordsjön.

Från mitten av 60-talet har "Bright Eye"-övningar genomförts årligen, vilka planerats året före.

Till 1993 års planeringskonferens inbjöds Sverige att delta, då "Bright Eye" är en angelägenhet snarare för räddningsorganisationerna än för NATO. Östersjön har också efter de politiska förändringarna starkt ökat i intresse, dels på grund av ökad flyg- och sjötrafik, dels av miljökäl.

●● Planeringen har hittills inriktats mot områdena nord, mitt och syd med Bodö/Reykjavik i norr, Stavanger/Torshavn/Edinburgh/Karup i mitt samt Aarhus/Glucksburg i syd. Sverige kommer att delta med CEFYL\* och helikoptrar i både område syd och mitt under 1994. En övning äger rum i sydvästra Östersjön och en i Skagerack.

Tyvärr spelas båda dessa övningar

av sjöfartsolyckor, där flygräddningen deltar genom att sjöräddningen saknar egna resurser. Det svenska deltagandet kommer därför att leda av ARCC/CEFYL, medan räddningsförloppet totalt leds av MRCC Aarhus.

Ändamålet med räddningsövningarna är:

- ▶ Att öva samverkan mellan olika räddningscentraler,
- ▶ att samordna räddningsinsatser,
- ▶ att öva samverkan på olycksplats av flygplan och helikoptrar från olika nationer,
- ▶ att träna engelska som arbetspråk,
- ▶ att hantera olyckor med farlig last.

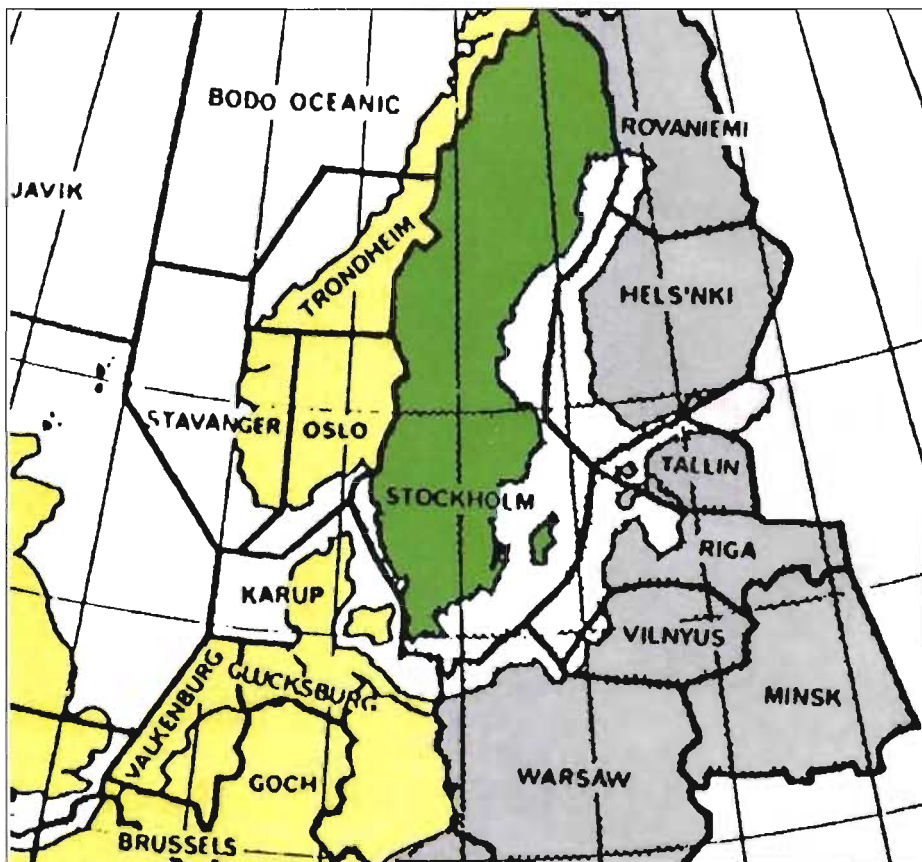
Alla "Bright Eye"-övningar ge-

nomförs över hav. Detta är grundtanken. Samtidigt har "slagsida" uppstått, då merparten av övningarna behandlar fartygsincidenter.

För att få övningar över land har en planering påbörjats mellan RCC Bodö och ARCC/CEFYL för en gemensam övning någonstans på Nordkalotten.

Att delta i "Bright Eye" ger en bonus: Att kunna rädda liv, att samordna insatser och att träffa andra länders räddningsstyrkor. Allt för den gång en verklig katastrof inträffar och vi enligt lagar och avtal skall samarbeta över gränserna. ■

\* ARCC/CEFYL är en förkortnings-sammansättning som också går under namnet Flygräddningscentralen på Arlanda. ARCC = Air Rescue Coordination Center.



Gult = NATO.  
Grönt = Sverige  
Grått = Fria regioner/ej NATO.  
Rosa = Ryska regioner.





*Blekinge flygflottilj/F 17 i Kallinge nära Ronneby är en vital 50-åring. Flottiljen har till uppgift att producera krigsförband åt cheferna i Södra och Mellersta Flygkommandot samt att upprätthålla beordrad beredskap. Med två divisioner Jaktviggen, basförband samt stridsledningseenhet är vi en betydelsefull och modern komponent i luftförsvaret av södra Sverige. På grund av F 17:s strategiska läge i sydöstra Sverige är F 17 även den flottilj som svarar för merparten av Sveriges jaktflygberedskap.*

# EN MODERN FLYGFLOTTILJ

*Av överste Boo-Walter Eriksson*

**F 17** producerar förutom jaktflygdivisioner (JA 37 Viggen) även flygräddningsgrupper med Super Puma-helikoptrar (HKP 10), transportflygförband, basbataljoner, strilbataljon, verkstadsbataljon och sambandsförband. Grundutbildning av radarförband PS-870 och närskyddsplu-

toner sker även för andra mobiliseringsmyndigheter. Vissa av förbanden produceras åt Mellersta Flygkommandot (FK M). Detta medför att F 17 har två "hussar" som ställer krav på flottiljen. En stimulerande uppgift som vi anser oss kunna lösa effektivt.

F 17 har goda förutsättningar för att producera







# FLYGFLOTTILJ I SVERIGES TRÄDGÅRD

Foto: Gösta Bolander

bra krigsförband. Närheten till övningsområden över hav eller över glesbefolkade områden av Småland medför att piloterna kan börja öva nästan i samma stund som de fällt in landningsstället. Den civila flygtrafiken är av ringa omfattning i denna del av luftrummet. Detta medger möjligheter att till fullo öva svensk taktik.

F 17 har bra byggnadsbestånd. Med tillförslen av Viggen-systemet i början av 80-talet byggdes ny flottiljverkstad och två nya hangarer. Även övriga byggnader och övningsinstallationer är av hög standard. Senaste tillskottet är en nybyggd kasern med plats för 120 värnpliktiga.

F 17 har stor betydelse för länet genom att luftfartsverket och den civila flygtrafiken erbjuds plats på flottiljområdet. Ronneby flygplats är hjärtat i länet och svarar för att bra kommunikationer luftledes finns med Stockholm och Köpenhamn. I framtiden är flygplatsen även viktig för flygförbindelserna söder och sydost ut mot Polen och Baltikum. Med det militära och civila samutnyttjandet av flygplatsen och övriga resurser erhålls stora samhällsvinster.

För det privata flygintresset är det väl sörjt, med en flygklubb som byggt en ny hangar på flottiljområdet.

Samutnyttjande är ledord även för Marinen. Dess 13:e

helikopterdivision – med ubåtsjakt som huvuduppgift – är sedan 1987 baserad vid F 17. Den av ÖB beordrade sjöräddningsberedskapen i södra Sverige löses av F 17:s flygräddningsdivision och Marinens ubåtsjaktdivision i bästa gransämja.

● ● Jag anser att det vore en för alla parter fruktbar idé att söka kontakter med Finland, de baltiska staterna, Polen och Tyskland för att förbättra möjligheterna att samordna räddningsinsatser i Östersjön samt erbjuda Estland, Lettland och Litauen vår hjälp med flyg- och sjöräddning. Organiserade samövningar och erfarenhetsutbyte är bästa garantin för lyckade räddningsinsatser, om katastrofer inträffar.

F 17 har för 93/94 en budget på nära 500 miljoner kronor. Vi är cirka 350 yrkesofficerare, 150 reservofficerare och 300 civila. Utbildning sker av 500-550 värnpliktiga/år samt en omfattande frivilligverksamhet. Efter Ronneby kommun är flottiljen den största arbetsgivaren i kommunen.

Vi vid F 17 har framtidstro och framtidshopp och anser att flottiljen har en given plats i Flygvapnet/Försvarsmakten och har stora uppgifter på 2000-talet med två eller tre divisioner JAS 39 Gripen. Vi är redo att anta nya utmaningar. ■



Flottiljchefen, överste Boo-Walter Eriksson, hälsar läsekretsen välkommen till flygdagen den 12 juni – F 17 50 år!



Välkomna

den 12 juni:

# F 17 firar 50

Av överstelöjtnant Lars Lundell

Foto: Gösta Bolander



I juni 1994 genomförs Flygvapnets huvudflygdag – tillika F 17:s jubileumsflygdag. Det är nämligen 50 år sedan flottiljen uppsattes. Flygdagstemat är dock: Flygvapnet i dag och i framtiden.

Förberedelserna är i full gång och kommer att ta mer och mer tid och personal i anspråk fram till flygdagarna, då i stort sett hela flottiljen är engagerad.

**F**lygdagen genomförs söndagen den 12 juni med närvaro av HM Konungen. Under lördagen genomförs generalrepetition, då alla F 17-anställda och frivilligpersonal inbjuds.

Programmet blir identiskt bägge dagarna och pågår mellan kl 09.00 – 17.00. Under förmiddagen blir det modellflyg- och veteranflyguppvisning. Kl 13.00 håller flottiljchefen öppningsanförande och därefter genomförs

flyguppvisningen med våra moderna flygplan och helikoptrar. Vi hoppas även få en försmak av framtiden genom medverkan av JAS 39 Gripen.

En omfattande markutställning skall belysa en stor del av funktionerna och materielen ingående i våra flygdivisioner samt bas- och strilbataljoner.

Boka redan nu in den 12 juni och mycket välkomna till Blekinge flygflottilj! ■



# år



# Från B 3

# till Jaktviggen

Av överstelöjtnant Sigvard Forsberg

Vårt militära försvar lämnade under andra världskriget mycket övrigt att önska. Det krävdes – trots lugnande besked till allmänheten från regeringshåll – en kraftig upprustning av främst Flygvapnet, för att landets oberoende skulle kunna hävdas.

Under dessa premisser arbetade 1941 års försvarsutredning. Resultatet, 1942 års försvarsbeslut, medförde för Flygvapnets del bl a en förstärkning av jaktförsvaret med tre flygflottiljer. Den fjärde flygflottiljen blev F 17, som närmast skulle utgöra en *marin resurs*. Flottiljen skulle ubåtsspana, fälla minor och torpeder samt även i övrigt biträda de marina stridskrafterna. Flottiljen förlades i relativ närhet till örlogsstaden Karlskrona – på Bredåkra hed utanför Ronneby.

F 17, Kunglig Blekinge flygflottilj, sattes upp i juli 1944 med överstelöjtnanten **Torsten Rapp** som chef. Arbetet var färdigt i juli. Rapp och hans lilla stab inrättade sig provisoriskt i Badhus nr 1 i Brunnsparken i Ronneby. – (Torsten Rapp blev sedermera general ... i egenskap av ÖB.)

De flygplan som under hösten 1944 tillfördes F 17 var inte av modernaste snitt. Det var flygplan B 3 (tyska Junkers Ju86) som i brist på modernare flygplan överfördes från F 1 i Västerås. I gengäld fick F 1 nya, fräscha, SAAB-tillverkade B 18 A. På B 3 vidtogs modifieringsåtgärder, så att dessa kunde bära minor och torpeder.

Det brast även beträffande annat än flygmaterielen 1944. Det tog sin tid innan F 17 hade personal på alla poster och innan flottiljen uppnådde full stridseffekt.

F 17 blev så småningom ett effektivt flygförband. Flottiljen har under de gångna 50 åren haft alla uppgifter en flygflottilj kan få. F 17 har efter B 3-epoken varit attackflottilj med T 18B och A 32 Lanser, jaktflottilj med J 35 Draken samt spaningsflottilj med S 37 Viggen. F 17 har t o m, om än en kort tid, varit sektorflottilj.

F 17 är i dag en jaktflottilj med två divisioner JA 37 Viggen, en strilenhet och en helikopterdivision (HKP 10 Super Puma).

Samverkan med Marinen har återupptagits men på annat sätt än 1944. 13. helikopterdivisionen ur Marinen är sedan 1987 baserad på Ronnebybasen.

● Om allt detta och om F 17 av i dag står att läsa i en rikt illustrerad jubileumsbok, "Från B 3 till Jaktviggen". Den ges ut i

samband med F 17:s flygdag 12 juni 1994. Priset har satts lågt: 200 kr (400 kr för bibliofil exemplar). Förbeställning kan göras redan nu, genom insättning av 225 respektive 425 (porto inräknat) på postgiro 31 39 17-7. Märk talongen "F 17:s jubileumsbok".

## Historiska hållpunkter

- 1942 Riksdagsbeslut om F 17.
- 1944 Flottiljen organiseras 1 juli. Flygplan B 3 tillförs från F 1.
- 1947 Ombeväpning till T 18.
- 1952 Permanent bana klar.
- 1954 Jetåldern börjar med A 21R.
- 1956 Ombeväpning till A 32 Lanser.
- 1958 Civilflyget till Källinge.
- 1964 HKP 3 (Agusta Bell) tillförs.
- 1965 Rb 68 Bloodhound till F 17.
- 1966 HKP 4 (Vertol 107) kommer. Flygräddningar startar.
- 1973 Ombeväpning till J 35F Draken (blandflottilj).
- 1975 Lanserperioden slut efter 19 år.
- 1978 Sektoransvar (under tre år). Strilenhet till F 17. Beväpning med S 37 Viggen. Luftvärnsrobotsystemet Rb 68 läggs ner.
- 1979 Produktion av PS-860-kompanier påbörjas.
- 1981 Ombeväpning till Jaktviggen/JA 37.
- 1983 F 17:s helikopterdivision organiseras.
- 1987 13. helikopterdivision ur Marinen baseras vid F 17.
- 1990 HKP 10 Super Puma ersätter HKP 4.
- 1993 S 37 överförs till F 10. En division Jaktviggen tillkommer; från F 13.

## PS

1994 års jubileumsbok "Från B 3 till Jaktviggen" ges ut i samband med flygdagen 12 juni 1994. Priset är 200 kr (400 kr för bibliofil exemplar). Förbeställning kan göras redan nu, genom insättning av 225 respektive 425 (porto inräknat) på postgiro 31 39 17-7. Märk talongen "F 17:s jubileumsbok".

Red.





*Någon gång under mitten av 1970-talet myntades för första divisionen/Qvintus Röd devisen "Lyckliga de för vilken arbetet är som en lek". Riktigt hur den kom till kan nog ingen svara på. Den har dock alltid varit lite av en ledstjärna i vårt arbete som*

## Qvintus Röd

**G**ivetvis skall den inte tolkas ordagrant. Men att arbeta som jaktpilot kan faktiskt vara så inspirerande, att man gott kan påstå att den glädje som flygningen innebär, gör att det känns som en del av en själv. Med rätt grundidé skapas förutsättningarna för att utvecklas till proffs i luften. Och det är vårt mål.

Under 80-talet har många nya piloter utbildats vid första divisionen/Qvintus Röd och utbildningen har bedrivits i den här andan. Det är viktigt för ett lyckat resultat att skapa rätt förutsättningar för våra elever. Men det är inte bara piloter till krigsdivisionen som vi utbildat. En hel del andra flygförare har omskolats till Jaktviggen-piloter i vår anda. Detta har i kombination med att utbilda egna piloter gett oss många bra erfarenheter. Såväl piloter från Högkvarteret som milosta-ben, flygkommandon och FMV har utbildats här och bedriver flygtjänst hos oss. Att nämna speciellt är att vi för tillfället har två generaler (varav en nyutnämnd ÖB) flygande vid divisionen.

Det är roligt att se att samma entusiasm för flygning finns hos dessa her-rar som hos våra unga fänrikar. Fram-förallt att se den ödmjukhet som finns under alla dessa olika typer av grad-beteckningar. Det stärker verkligen tron på att flyga är något som förenar piloter.

### Flygandets hemlighet

Ibland funderar man över vad det är som gör det så inspirerande med att vara jaktpilot. Frågan är inte helt lätt att besvara. Mycket ligger i de utma-ningar som man stöter på i luften. Flygningen har så stor dynamik att nya situationer uppstår nästan varje flygpass.

Nya tolkningar och beslut skall snabbt tas. Oftast sker det med lyckat resultat. Ibland händer det emellertid att man misslyckas. I arbetet ingår då

# "Generalernas



*I luften är alla "vita"/medlemmar i samma kampvilliga lag. Med Jaktviggen upprätthålls den viktiga incidentberedskapen.*

*Av kapten Kurt Johansson &  
förste driftsingenjör Urban Blomquist*

### Nu åter på F 17:

## Flygsimulator för JA 37

*1986 flyttades F 17:s då-varande JA 37-simulator till F 16. 1993 sattes den gamla fina simulatorbyg-gnaden vid F 17 åter i*

*stånd. Från F 13/Norrkö-ping har flottiljen fått en annan JA 37-simulator. Den blev snabbt installe-rad och driftsatt.*



*seriösa jaktpiloter. Kanske kommer devisen från Qvintus Röds födelse i mitten på 1940-talet, vem vet? För på något sätt är det som om devisen bara fanns där. Kanske är den ett arv från tidigare pilot-generationer vid divisionen?*

*Av kapten Anders Bongvall*

*Foto: Gösta Bolander*



# jaktdivisionen"



*Fikadags på divisionen. I dag är det som omväxling tårta som energitillskott. Vem ser att det är vår blivande ÖB, generallöjtnant Owe Wiktorin, som sitter där borta ... Vid väggen.*

**P**iloterna vid F 17:s två Jaktviggen-divisioner har nu möjlighet att träna på "hemmaplan" till en tiondel av kostnaden i luften.

Simulatorn är också ett värdefullt hjälpmedel för den taktiska utbildningen (TU JA 37) i det utvecklingsarbete som sker för Jaktviggen vid F 17.

Flygvapnets JA 37-simulatorer har under senare år modifierats för att kunna motsvara de uppgraderingar (editioner) som gjorts på Jaktviggen. Nu finns bl a flygplanslik centraldator och radar samt ett radarmålsimuleringsystem.

Flygträningsmöjligheterna har i och

med detta utökats och spänner över ett stort register som bl a omfattar:

- ▶ Nödträning
- ▶ Allmän flygträning
- ▶ Handhavande av målinmätningssystem
- ▶ Handhavande av beväpningssystem
- ▶ Träning mot störningsalstrande flygplan
- ▶ Taktiskt uppträdande
- ▶ Bekämpande av mål med träffutvärdering.

Förbättrat instruktörssystem med nya färgbildskärmar och större antal flygande mål är under utveckling. ■

att överföra erfarenheter, både bra och dåliga, till andra piloter så att allas kunskaper ökas. Ett område som vi arbetar speciellt med är flygsäkerhet. Vi diskuterar ofta runt ämnet för att hålla säkerheten på så hög nivå som möjligt. Men hela tiden måste det vägas mot de taktiska krav som ställs på jaktflyget. Det finns ett gammalt klassiskt ordspråk som säger: "No guts No glory." Det gäller att hitta en bra balans mellan dessa konkurrerande krav.

## Bättre utbildningsresultat

Utbildningen av piloter har under de senaste åren utvecklats med moderna hjälpmedel. Datorer som spelar upp vad som gjorts under passet har gett utbildningen en kick framåt. Nu kan vi genom våra datorer se tredimensionellt hur våra luftstrids-scenarier utspelar sig. Analyser och utvärdering av vad som hände under passet görs nu ur många olika synvinklar. Framförallt kan kunskap överföras på ett betydligt bättre och effektivare sätt än tidigare. Så dagens utbildning med nya hjälpmedel ger oss ett bättre utbildningsresultat än tidigare.

Men att flyga utan en bra omgivning är ju inte helt lätt. Som jaktpiloter ingår vi ju i ett stort lag. Utan ett bra kompani som lagar och håller igång våra Jaktviggas är vi ju inte så mycket värda. Väl upp i luften har vi våra "Myror" och "Cobror". Det är anropssignalen på våra jaktstridsledare, som genom sina ledningsanvisningar hjälper oss att lyckas med våra flygpass. Och någonstans i bakgrunden finns alla de som arbetar för att vår organisation skall fungera, såväl inom flottiljen som i Högkvarteret och vid FMV.

Det är kanske med alla dessa människor som devisen "Lyckliga de för vilken arbetet är som en lek" verkligen kommer till sin rätt. ■



# En ny jaktdivision föds

*Sedan beslutet att lägga ned F 6 och F 13 har en stor omstrukturering genomfört verksamheten vid Flygvapnets olika förband. Om några erfarenheter samt hur vi gått tillväga under omskolning/utbildning till Jaktviggen-förare berättas här.*



*Av major Roger Möller  
Foto: Gösta Bolander*

Under januari 1993 startade den första omgången av F 17:s spaningsförare ur 2. divisionen "Qvintus Blå" samt F 13:s spaningspiloter ur 1. divisionen "Martin Röd" sin omskolning till Jaktviggen vid F 13. En GFSU:Ä finns numera inte beskriven i våra "Anvisningar för jaktutbildning, JA 37" (AJU JA 37). En utbildningsplan konstruerades av F 13-divisionen "Martin Blå", där så mycket som möjligt av en GFSU (grundläggande flygslagsutbildning) skulle inrymmas under en tidsperiod om cirka nio månader. Grundsynen i utbildningen är, att piloten efter genomgången GFSU skall ha goda kunskaper om det egna vapensystemets alla möjligheter och begränsningar, så att han efter krigsplacering skall kunna tillämpa ett flexibelt uppträdande även vid förändringar i den förväntade hotbilden.

GFSU JA 37 indelas i tre faser och ett antal sk paket.

- 1) En vapensystemfas där det egna beväpningssystemet "gnuggas in".
- 2) En anfallsutbildningsfas där vår egen taktik styr de olika anfallsövningarna.
- 3) En "hotbildsfas" där en så riktig taktisk/teknisk hotbild som möjligt styr vårt agerande.

Härutöver tillkommer "paket" innehållande t ex luftmålsskjutning, attackföretag, jaktskydd, IMC/mörkeranfall m m. Denna utbildning tar normalt ca 20 månader och gäller de piloter som gått den normala utbildningsgången inom Flygvapnet.

## Annorlunda förhållanden

Den första omgången spaningspiloter bestod av fem erfarna, välutbildade piloter på Spaningsviggen. Det underlättar naturligtvis utbildningen, när inte lika mycket tid behöver läggas på att nöta in flygsäkerhetsregler/risker m m. Trots allt hade dessa fem flugit själva viggenplattformen i ett antal år. Utbildningen fortskred under fjolårsvarren med inriktning att efter ombase-



Ovan: S 37:a med gamla Qvintus Blå-emblemet.



Numera regerar gråa Jaktviggen Qvintus Blå. För cirka ett år sedan var det kamouflagemålade Spaningsviggen.





ring före juli kunna återuppta utbildningen, då i "nya" lokaler på F 17 i Ronneby/Kallinge. Dessutom skulle ytterligare fyra spaningspiloter ur F 17 samt en attackförare ur F 6 ansluta och påbörja en GFSU:Ä JA 37.

## Ny era inleds

En 50-årig epok tog slut på Bråvalla och en ny era påbörjades vid F 17/Ronneby. Återigen var F 17 hemma-hamn för två jaktdivisioner. Omgång 1 påbörjade sin luftmålsskjutning efter semesteruppehållet. Den nya 2. divisionen "Qvintus Blå" består av förare från fem olika divisioner med erfarenhet från Drakens jaktsystem samt Jakt, Spanings- och Attackviggen. En tung faktor att räkna med i framtiden. Samtidigt emellertid tung att "dra" just nu med två olika GFSU:Ä-omgångar, allt från en nybliven FFSU AJ 37 till erfarna uvar ur spaningssystemet.

Fram till juluppehållet hade utbildningen av såväl tekniker ur F 17:s 2. kompani samt nya piloter gått helt enligt plan. Omgång 1 avses bli krigsplacerad nu under första hälften av 1994. Omgång 2 torde komma ifråga redan under 94/95.

En omstrukturering/omplacering av piloter mellan divisionerna kan komma att bli aktuell, men det får framtiden utvisa. En framtid som just nu ter sig ljus vad gäller vår verksamhet vid 2. divisionen "Qvintus Blå". Vi är beredda att möta framtiden ... på alla sätt.

● Avslutningsvis vill jag såsom den siste divisionschefen vid F 13/Bråvalla och den förste jaktviggendivisionschefen vid nya 2. division "Qvintus Blå" tacka samtlig inblandad personal, som på ett professionellt och förtjänstfullt sätt lyckats genomföra denna förändring så smärtfritt. ■

## TU JA 37:

# Taktisk utprovning

*Av major Knister Sjöberg*

**Med en rörelse som är mjuk men ändå bestämd tar Fokkern mark på Ronneby flygplats. När vi ilar över flygplansplattan in till flygstationen kommer det kalla regnet mer från sidan än uppifrån. Det råder ingen tvekan om vilka som är våra besöksmottagare. Jerry Pousette och Magnus Olsson tar emot flygklädda. Vi skyndar in i bilen för att åka runt flygfältet till flygflottiljen F 17. Vi skall besöka den taktiska utbildningen på Jaktviggen, TU JA 37.**

Jerry klarar ut de nödvändiga tillstånden för att passera flottiljvakten. Men TU JA 37 skyddas av ytterligare höga stängsel och grindar. Chefen för TU JA 37, Bengt Larsson, ursäktar vädret, beordrar fram kaffe med wienerbröd och förklarar att fotoförbud råder. Allt i en mening. Över kaffekoppen lutar han sig fram och med ett avväpnande leende säger han: Jag vet din första fråga. Vad sysslar TU JA 37 med?

TU JA 37 har till uppgift att taktikutveckla och taktikutprova funktioner som finns i eller berör Jaktviggens flygsystem. Jaktviggen, eller JA 37 som flygets folk oftast säger, kommer att vara ryggraden i vårt luftförsvar under många år framöver. Målet för vårt arbete är att JA 37 skall kunna verka effektivt även när hotbilden förändras.

## Mångårig erfarenhetsbas

TU JA 37 började sin verksamhet under 70-talet, då Jaktviggen provflögs vid FMV:PROV på Malmen (invid F 13 M). En första instruktörsgrupp lade grunden till JA 37:s taktik. Samtidigt förberedde man den första omskolningen av jaktpiloter från Draken-systemet. TU-enheten leddes då av Åke Lindqvist. Den första jaktdivisionen omskolades till JA 37 vid F 13/Norrköping. Divisionen "Martin Blå" och TU JA 37 arbetade under många år tillsammans.

Flygtaktiken utvecklades och provades under många flygpas. Slutsatserna kom på pränt i dokumentet Taktikansats JA 37. I anvisningar för jaktutbildning (AJU) förbereddes den första grundläggande flygslagsutbildningen

(GFSU). Varje utbildningssteg och varje flygövning är detaljerat beskriven.

Under åren som gick förändrades omvärlden och Jaktviggens piloter hade att möta nya luftangreppshot. Samtidigt gav den tekniska utvecklingen möjligheter som tidigare varit okända. TU JA 37 utvecklade och levererade tillsammans med FMV (Försvarets materielverk) och svensk industri ett antal förbättringar och nya funktioner. Många av dem samlade i programpaket, de så kallade editionerna. (Se bl a FlygvapenNytt nr 3/90 och 2/93.)

● Nya vapen tillfördes. Jaktrobot 74 är i dag en viktig del av Jaktviggens vapenarsenal. Vid skjutning med automatkanonen siktar flygplanet själv mot målet. Piloten behöver bara övervaka. Jaktviggen är det enda (kända) operativa flygplanet som har den möjligheten.

## Hur blir framtiden?

Just nu försöker vi finna de erfarenheter från höstens stora försvarsmaktsövning "Orkan" som kan ligga till grund för taktikutveckling. Vi arbetar på en ny systemutvecklingsplan för Jaktviggen. Tillsammans med FMV och industrin tar vi fram programpaket edition 33 (klart 1995) samtidigt som vi förbereder en större modifiering. En modifiering som är den största enskilda förändring av Jaktviggens som görs under hela flygplanets livscykel. Ett projekt med planeringsdator i Jaktviggen (PLA/JA 37) har just startat. En funktion som vi tror mycket på. ■



*Piloten och hans operatör lämnade det brinnande planet med bara några få sekunders mellanrum. Två rödgula flammor mot en blek vinterhimmel och en kaskad av skum och eld när flygplanet slog ner i havet framför dem. De överlevde båda själva uthoppet och låg snart och kämpade för sina liv i nollgradigt vatten. Deras position, 57 grader nord och 20 grader ost, gav en punkt långt ute över Östersjön – långt öster om Gotland. Ingen av dem visste i det här läget om den andre levde eller var död. Vad de däremot båda visste, var att för att inte frysa ihjäl måste man snabbt komma upp i livbåten och starta nödsändaren.*



*Av kapten Leif Möller*

*Foto: Gösta Bolander*



# Den viktiga flygräddningen





En värnpliktig ytbärningsman hjälper den ...



... nödställde upp och in i räddningshelikoptern.



Efter knappt 30 minuter dök räddningen upp i form av en liten prick vid horisonten. En liten stund senare satt den första av flygarna leende och såg på medan hans unga kollega halades ombord på räddningshelikoptern "Qvintus 97" från F 17.

– Spassiba tavaritj! utbrast han och kysste den svenske navigatören på båda kinderna. Spassiba tavaritj ...!

Flygarna, som var från det dåvarande Sovjetunionen, var i säkerhet. Resten var en sak för diplomaterna.



flyga hela den rutt det saknade planet lämnat in, innan det gav sig ut på uppdraget. En nog så osäker och tidsödande uppgift. Hittade man ändå en nödställd ute till havs gick det att landa och hämta upp honom. Förutsatt att inte sjön var för grov. I så fall fick man förlita sig på att det fanns något fartyg i närheten som kunde ta över och rädda den eller de som kämpade i vågorna.

● ● I dag finns inga sådana problem. För närvarande har Flygvapnet tio tunga, fullt utrustade helikoptrar i försvarets och det allmännas tjänst. Nya moderna Super Pumor med kapacitet att rädda liv alla tider på dygnet och i alla väder. Fem av dessa helikoptrar finns i dag vid F 17, Ronneby.

Att dessa arbetshästar kan användas till mycket mera än till sin huvuduppgift – att snabbt hämta upp den pilot som tvingats lämna sitt flygplan med fallskärm – har allt fler fått upp ögonen för. Inte minst inom den civila sjöräddningen. Som ett resultat av detta har Sjöfartsverket och Överbefälhavaren tecknat ett avtal om snabba räddningsinsatser till sjöss. Fyra helikoptrar (Säve, Berga, F 17 och Visby) skall stå i

ständig dygnet-runt beredskap för att flyga ut grupper av brand- och rökdykare till fartyg som står i brand.

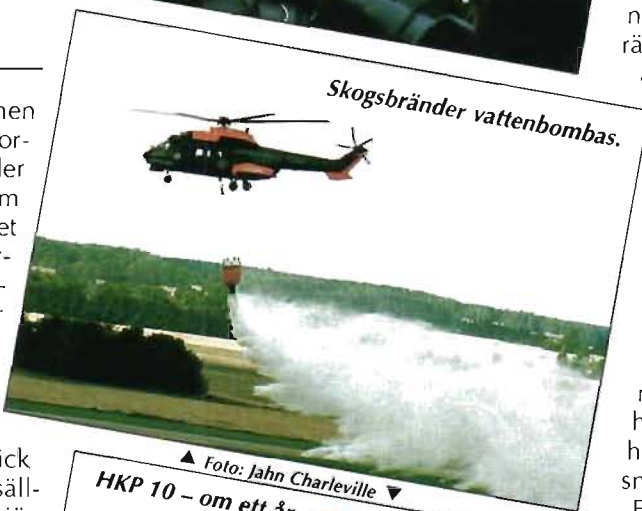
– Inte en gång till, som en av räddningsledarna sade efter färjebranden ombord på Scandinavian Star. Ett otäckt minne. ■

## Upprinnelsen

Hela flygräddningsorganisationen (FRÄD) startade sedan en tysk Dornier Do 24 någon gång under andra världskriget fick problem och nödlandade i Sverige. Planet kvarhölls och Flygvapnet fick därmed sitt första riktiga sjöräddningsplan. En organisation för flygräddning startades några år senare. 1948 närmare bestämt.

TP 24:an, som Do 24:an döptes till, var i tjänst vid F 2 i Hägernäs fram till 1951, men fick redan två år efter krigets slut sällskap av tre TP 47 Catalina. Ett sjöräddningsplan som i början av 50-talet skulle vara på alla svensks läppar, efter det att ett av planen skjutits ned av ett sovjetisk MiG-jaktplan.

Catalinan hade långt ifrån den utrustning som krävdes för att vara säker på att finna en pilot som rapporterats saknad. Besättningen var tvungen att



Skogsbränder vattenbombas.

▲ Foto: Jahn Charleville ▼



HKP 10 – om ett år tolv i Flygvapnet.



# SÄKRA VÅ

*Nu presenterar vi årets upplaga av Linje Flygvapnet  
Den tuffa kollektionen av trendriktiga kläder och accessoarer speciellt framt  
Allt av högsta kvalitet och till mycket förmånliga priser.*

**Sportbag** i bävemylon. Fickor på kort- och långsidorna. Kraftiga dragkedjor upptill. Reglerbar axelrem.  
Pris: 165:-

**Vindjacka** i nylon med foder i 100 % bomull nedtill. Ärmslut med kardborrband.  
Storlekar: small-xx large. Pris: 350:-

**Vindoverall** i 65 % bomull och 35 % polyester.  
**Jackan** är bomullsfodrad. Ärm-muddar som kan dras ned över handen med hål för tummen.  
**Byxorna** är bomullsfodrade. Resår plus åtdragbara band i midjan. Fickor med dragkedja. Kardborrlåsning och dragkedja nedtill på byxbenen.  
Storlekar: small-xx large.  
Pris: 500:-

Leverans till enskilda beställare sker mot postförskott. Frakt och postförskottsavgift tillkommer. Leverans till Flygvapenförband, Flygvapenledning, frivilligföreningar och andra organisationer med anknytning till Flygvapnet sker mot faktura med betalningsvillkor 30 dagar netto.

*Beställning genom Flygvapnets Uttag.  
på tfn 08-788 89 24, tfx 08-788  
Eller skriftligen under adress FUC, 107*

Alla priser är inkl. moms och gäller från 15/4 tills vidare. Full bytesrätt på levererade varor inom 10 dagar från leverans.



# ARTECKEN.

egna för Flygvapnet.

ll. Dragkedja och knäppning. Samt dragsko

**T-shirt** i 100 % bomull. Två varianter: med och utan vingemblem.  
Storlekar: small-xx large.  
Pris: 65:-

**Jerseytröja** i 100 % bomull. Tennismodell med broderat märke.  
Storlekar: small-xx large.  
Pris: 165:-

**Shorts** i nylon med innerbyxa i 100 % bomull. Resår och utanpåliggande dragsko i midjan.  
Storlekar: small-xx large.  
Pris: 140:-

**Midjeväska** i 100 % bävemylon. Med dragkedja, reglerbart band och snabbblås.  
Pris: 65:-

ngsCentrum  
9 41.  
4 Stockholm.



**Badlakan**, 70x140 mm. 420 g skuren bomullsfrotté. Märke i tvättakta trefärgstryck. Levereras förpackat i plastpåse.  
Pris: 115:-

**Combi schampoduschtvål** 200 ml. Specialförpackning för Flygvapnet.  
Pris: 17:-

**Sockor** i 80 % bomull och 20 % polyamid med invävd logo. Frottéinsida i foten.  
Storlek 40-45.  
Pris: 35:-

**Scarf** 80x80 cm. 100 % siden. Specialdesignad för Flygvapnet. Två varianter: marinblå med guldtryck och vinröd med guldtryck.  
Pris: 195:-

**Baseballmössa** US CAP i marinblå polyester/bomull med broderat emblem i fyra färger. Reglerbart spänne i nacken.  
Pris: 40:-

**Bälte** i skinn. Vändbart marinblått/vinrött. Varierbar längd. Spänne med emblem i samma utförande som slipshållaren.  
Pris: 123:-



**Slips** i 100 % siden. Specialdesignad för Flygvapnet. Två varianter: marinblå med guldtryck och vinröd med guldtryck.  
Pris: 145:-

**Slipshållare** i högsta guldsmedskvalitet med emblem i matt-blank guldmatt. Levereras i presentförpackning.  
Pris: 81:-

**Manschettknappar** i samma utförande som ovan.  
Pris: 117:-

**Pins** i samma utförande som ovan.  
Pris: 14:-

Beställning genom DHL Presentreklam AB  
på tfn 08-630 06 42, tfx 08-630 06 78.  
Eller skriftligen under adress DHL, Box 7148, 103 07 Täby.

Leverans till enskilda beställare sker mot postförskott. Frakt och postförskottsavgift tillkommer.

Leverans till Flygvapnenförband, Flygvapnenledning, frivilligföreningar och andra organisationer med anknytning till Flygvapnet sker mot faktura med betalningsvillkor 30 dagar netto.

Vid orderbelopp på mindre än 150:- debiteras expeditionsavgift på 25:-.



# PARASAILING



Att spara en halv miljon om året åt försvaret är inte särskilt svårt. Allt man behöver göra är att bygga om en gammal Stril-station, måla den röd, ordna en grillplats med havsutsikt och se till att inget saknas för att gästerna skall trivas. Resten sköter sig själv. Åtminstone nästan.



## SÄLJÖ — Hopparnas Hilton

Av kapten Leif Mölter

Foto: Gösta Bolander

Det krävs en duglig organisation också så att det hela inte skall gå omkull. Och det finns det också. Båttroppen från F 17 sköter den detaljen med den åran.

Men det är klart – vill man tvunget stå på öronen så finns det både fria windsurfingbrädor och vattenskidor för den som så önskar. Chefen för troppen, kapten Östen Aliksson, kan det mesta om framstupa sidolägen och hjärtmassage, så det är bara att prova på.

Men låt oss för en stund lämna de unga "själv-mördspiloterna" åt sitt öde och ta oss inomhus för att se vad som där försiggår.

### Helpension = 200 kr

Kapten Spångberg, pilot och "människoplågare" från FOA 59 med förflutet från fallskärmsjägarna, instruerar en grupp aspiranter inför den stundande parasailingen. – Vi låter honom hållas med det.

Inifrån köket hörs sång och slammer av grytor. Dagens lunch har anlänt

och en doft av nykokt potatis får en liten grupp av flygsäkerhetsfolk från Stockholm att kasta långa blickar ut mot serveringen, där maten när som helst kan dyka upp.

Tänka sig, en helpension för bara 200 kronor; och så får man guidad tur till Karlskrona på köpet.

Anläggningen på Säljö har fram till i dag sparat in många gånger mer än vad den kostat att renovera. Det finns 32 bäddar, matsal, konferensrum med tillhörande utrustning, dusch, bastu och inte mindre än sex

båtar. Två av dem är gummiflottor och gör säkert mer än 40 knop.

### Fallskärmsträning

Vad själva parasailingen beträffar så går den till på så sätt, att den fullt flyg-utrustade föraren står på en specialbyggd flotte ett par meter från vattnet. Bakom honom håller två medhjälpare i en fallskärmskalott medan de väntar på att dragbåten skall nå sina dryga 20 knop och att den ett par hundra meter långa draglinan skall rassla ut från bryggan. Ett minst sagt spännande ögonblick för novisen har det sagts. I samma stund linan sträcks håller de upp kalotten och den övande far iväg som ett jehu mot skyn. Vid rätt fysik och utan "lovehandles" ända upp till en höjd av cirka 100 meter.

Efter någon minut när mannen eller kvinnan där uppe vant sig vid situationen kopplas linan loss. Den "nödställde" faller

– på precis samma sätt som om det gällt ett verkligt hopp eller utskjutning – ner mot vågorna.



Från 100 meters höjd tar det cirka 30 sekunder.

När piloten skär igenom ytan är han väl förberedd. Han har övat in de åtgärder varje flygplanstyp föreskriver för att inte trassla in sig i linor eller kalott. Inom några sekunder befinner sig en av tidigare nämnda gummiflottar på plats för att övervaka, så att inget går gale. När träningshoppet är klart och piloten är upplockad, blir det racerlopp in till bryggan för ett nytt hopp. Strävan är att varje pilot skall hinna utföra åtminstone två hopp per dag.

– Vid det första hoppet brukar de mest titta på utsikten, säger kapten Spångberg på förfrågan om varför.

● Det finns som sagt mycket roligt och nyttigt ute vid Flygvapnets Konferens- och Säkerhetsmaterielcenter. Inte minst finns det frisk luft.

Och inte nog med det heller. Det är nästan gratis också – för försvaret vill säga. För oss andra kostar det faktist ett samtal till bokningen nere på F 17.

Men den smällen får man väl ta. – Väl mött i sommar. Den blir bra. Vi lever på hoppet ... ■



Ovan: Från en brygga på Säljö södra udde startas parasail-träningen.

Nedan: F 17:s säkerhetsarmada i defileringsstegen.



## Ny materielförrådsfilosofi för HKP 10

**När Flygvapnet stod i begrepp att ersätta sina räddningshelikoptrar av typ HKP 4/Vertol 107 för flygräddningsuppgifter stannade valet för franska Super Puma. I Försvarmakten/Flygvapnet benämnd HKP 10.**

Vid anskaffningen av HKP 10 erfordrades även ganska stora underhållsresurser i form av verktygssatser för tillsyn och service samt reservdelar och utbytesenheter.

För att underlätta och snabba upp en omgruppering till krigsbas framkom ganska snart, att detta nya system skulle bygga på containerhantering för underhållsutrustningen.

Tankarna utvecklades och de tre första "containrarna med lösa lastväxlarramar" anskaffades. De levererades

till F 17 i fjol höstas för utprovning. Dessa är nu utrustade med verktyg, reservdelar respektive utbytesenheter.

Containrarna används i fredsproduktionen i stället för konventionella materielförråd.

Vid eventuellt "pådrag" finns underhållsutrustningen i respektive container, varvid mycket små arbetsinsatser erfordras för att omgruppera. En lastbil utrustad för lastväxlhantering måste tillföras för omgruppering. ■





# Våra värnpliktiga

Av kapten Mongan Rennemark

Foto: Gösta Bolander

*Vid F 17:s stationskompanier arbetar vi målmedvetet för att utveckla och alltfört förbättra utbildningen av våra värnpliktiga. Målet är att, med de värnpliktiga som stomme, producera bra basförband, som "i alla väder" ser till att våra flygplan kan komma i luften.*

Flygvapnet är unikt i sättet att utnyttja värnpliktiga i flygsystemen. De väl utvalda värnpliktiga får efter fem veckors utbildning utföra mottagning, kontroll och avlämning av bl a Jaktviggen. Detta betyder ett stort ansvar för de värnpliktiga. Deras färdigheter härför kontrollerar våra tekniska officerare fortlöpande.

Många utländska besökare har med misstroende åsett klargöringstroppens värnpliktiga, då de på ett tillsynes rörligt sätt klargör en Jaktviggen på mycket kort tid. De vill liksom inte tillerkänna värnpliktiga möjligheten att fullgöra ett så avgörande arbetsmoment.

Det har vid uppvisningar givits kommentaren att det svenska flygvapnet bara vill imponera genom att klä ut tekniker som värnpliktiga.

Vid ett tillfälle då rörlig klargöring förevisades spände en utländsk general ögonen i en officer och frågade:

Hur mycket fuskar ni?

Vi fuskar inte. Det har vi inte råd med, blev svaret.

Efter ett besök från Singapore önskade besökarna få våra kursplaner för flygplansmekaniker översatta till engelska. De ville se hur en svensk 20-åring med så kort utbildning blir godkänd att ansvara för klargöringstjänst på flygplan.

## Hög motivation ett krav

Huvuddelen av våra värnpliktiga mekaniker krigsplaceras i en **klargöringstropp**. Där utgör de stommen. Vårt system med rörlig klargöring innebär att klargöringstroppen är fordonsrörlig och därmed snabbt når till avlägsna klargöringsplatser.

Några mekaniker krigsplaceras i **serviceplutonen** som utför felsökning, reparation och service på flygplan. Även detta utförs med rörlighet och fältmässighet. Hangarer byts mot miljöskydd i form av enkla tält. Här erfordras framförallt duktiga "skruvare".

Materialplutonen som består av

materieltropp och verkstadstropp behöver väl utbildade aggregat- och materielmekaniker, som tillser att klargöringsmateriel m m hålls tillgänglig. På rätt plats, i rätt tid och i rätt skick. De skall kunna köra våra specialfordon med olika släp påhängda. Säkerhetsmaterielmekaniker ansvarar för piloternas säkerhetsmateriel – t ex hjälm, flytväst m m. – Vilket ansvar för en värnpliktig!

## Bra blir bättre

För att förbättra värnpliktsutbildningen ytterligare, tänker vi/F 17 under två värnpliktsomgångar prova några förändringar.

- ▶ Stationskompaniernas värnpliktiga skall rycka in två gånger per år mot tidigare fyra. En omgång praktiserar och får flygplanen i luften, medan den andra utbildas.
- ▶ All utbildning efter AMU (= Allmän Militär Utbildning) – de första sex veckorna – genomförs i stationskompaniets egen regi, med instruktörer som mellan utbildningarna själva arbetar med flygplanen.
- ▶ Efter ett praktiskt skede avslutas värnpliktstiden med krigsförbandsutbildningen. Denna utbildning syftar till att förbandet skall kunna verka under alla förhållanden.
- ▶ Värnpliktiga grupp- och plutonsbefäl får uppgifter att utbilda och leda delar i krigsförbandsutbildningen och därmed praktisera sin ledarskapsutbildning.

Vår strävan är att utbildningen genomförs praktiskt och i övningsform för att sammanföras till en tillämpad övning på en av F 17:s krigsbaser. Efter denna slutövning skall de värnpliktiga mucka. Det skall ge effekten

*Motormontering på krigsbas med "miljöskydd" över flygplanskroppen.*





# - en svensk profil som imponerar!

ökat ansvar och delaktighet i personalhantering och utbildning med mera till alla. Kompaniets tekniker bildar klargöringstroppar som fungerar som "arbetslag" med delegerat ansvar.

En av dessa troppar ansvarar för en värnpliktsomgång under *hela* värnpliktstiden. De svarar för utbildning, kompletterande utbildning vid inställd flygtjänst, uppföljning m m. I denna "utbildningstropp" skall den blivande krigsförbandschefen (troppchefen) ingå.

## Varför ändrar vi?

Vi tror på *ökad delegering* och att detta skall vara en *nivåhöjning* för teknikern. Det ökar närheten till våra värnpliktiga, genom att rätt befäl lot-sar dem genom hela värnpliktstiden. I rollen som chef, utbildare och fackman har fackmannen dominerat teknikerns vardag. Vårt system ökar chefs- och utbildarrollen och svarar bättre mot krigets krav. Krigsuppgiften för tekniker och värnpliktiga i stationskompaniet ställer stora krav på enskilt agerande och egna beslut. Detta kräver träning som ledare, vilken vi nu ökar i fredsorganisationen.

Vi tror oss ha sammanställt en bra form för att genomföra vårt uppdrag. Det är inte av egen kraft. Vi har på den lates vis kikat på andra förbands försök och stultit ihop det vi ansett bäst.

Vi vid F 17 är helt säkra på att ökad påverkansgrad genom delegerat ansvar och delegerade *medel* är högst väsentligt för arbetstrivselen.

Med ökad trivsel ökar effektiviteten! Vi/F 17 ser framtiden an. Vi är väl förberedda även för tider med mindre men vassare personalstyrka, såväl värnpliktiga som anställda. ■

Vecka till muck ...	Utbildning:
V 10	Bastaktikutbildning Sambandsutbildning
V 9	Klargörinsutbildning fpl J 35 och AJ 37
V 8	Allmän militär utbildning repetition och komplettering
V 7	Ammunitionsutbildning Flygammunion
V 6	Förarbevisutbildning Soldatprov
V 5	Klargöringstjänst Yngre värnpliktiga utbildas
V 4	Rörlig klargöring Grupperingsövning
V 3	Tillämpningsövning fältmässig. Samordnas
V 2	Materielvård. Besök egen krigsbas
V 1	Fysisk prov. Hörsellkontroll. Persedelvård MUCK

att minnet av "lumpen" är den intensiva, professionella utbildning och övning de fick i slutklämmen.

## Ny arbetsordning

Vi har efter ett förslag av en av våra yngre (modernt utbildad) tekniska officerare arbetat fram en försöksorganisation för stationskompani riktad mot krigsuppgiften. Förändringen skall ge

Värnpliktiga flygplansmekaniker  
prövar fältmässig klargöring med  
Viggenmotorn igång.







**När beskeden om nedläggning av F 6 och F 13 kom, beslutade F 17 att organisera en ledningsgrupp, vilken hade att se över behovet av personal på olika enheter och föreslå eventuella utökningar. Tidigt fastställdes att alla som var intresserade av att tjänstgöra vid F 17 skulle ges den möjligheten. Ett beslut som senare skulle visa sig underlätta mycket för personalhandläggarna, eftersom de då lättare kunde placera personalen i enlighet med egna önskemål.**

*Av major Håkan Lundqvist*

## Att ta hand om kamraterna från F 6 och F 13

Vid F 17 ordnades inget informationskontor utan allt sköttes inom fastställd organisation. Eftersom det totala antalet hitflyttande inte var så stort, kunde handläggningen skötas smidigt ändå. Men beredskap fanns för att organisera ett informationskontor.

För att underlätta för F 6- och F 13-personalen att söka till F 17 arrangerades besöksresor hit. F 13 valde att flyga hit. F 6 åkte buss.

Efter en inledande orientering om F 17 gjordes en rundvandring inom flottiljen. Besökarna gavs också möjlighet att besöka arbetsplatser efter egna önskemål. Under dessa besök gjordes en inledande förfrågan om intresse av att tjänstgöra vid F 17. Vi redovisade våra vakanser. Vi påpeka-

de ännu en gång, att alla som var intresserade skulle beredas möjlighet att komma till F 17.

● ● Andra halvan av besöket genomfördes hos Ronneby kommun. Först gavs information om vilken service och vilka aktiviteter som kommunen kan bidra med. Här fick i stort sett samtliga förvaltningar möjlighet att visa vad de förmår. Här var också representant för det största bostadsföretaget och representant för arbetsförmedlingen i Ronneby.

Därefter vidtog en rundtur i och runt vår kommun. Dessvärre hade besökarna valt fel årstid för besök i denna vackra stad. De flesta var likväl ganska imponerade av Ronneby. F 17 gavs den uppfattningen att samtliga

deltagare var nöjda med såväl den information och det mottagande som F 6- och F 13-kamraterna fick under besöket.

● ● Vid hemkomsten till respektive förband fick den nedläggningsdrabbade personalen ånyo anmäla intresse för vid vilka förband de helst skulle vilja tjänstgöra. Sammanställningar utsändes. Det visade sig, att det antal som angett F 17 som förstahandsalternativ inte var så stort som vi trott eller önskat. Vissa av våra vakanthållna befattningar skulle inte komma att fyllas av de som sökte hit.

Vi anser, att vi haft ett gott samarbete med respektive förbands informationskontor och de enskilda, så att de flesta hamnat på de

befattningar de önskat. Största problemet har varit att ordna arbete åt medflyttande. Detta har vi tyvärr inte ännu nått ända fram med. Även om flottiljen är kommunens näst största arbetsplats, kan vi inte få plats med alla på F 17. Och dessvärre är arbetslösheten än så länge stor i kommunen.

Ett annat stort problem är "förlustförsäljning" av hus/bostäder. Över detta råder enbart "makterna".

● ● F 17 har anställt/kommer att anställa sammanlagt 83 nya medarbetare från nedläggningsförbanden. Häri inkluderas personal under grundutbildning vid Flygvapnets skolor och reservofficerare. Omkring 15 kommer att kvarstanna på Bråvalla för fortsatt tjänstgöring. – Totalt sett blev det alltså inte så många som kommer och förstärker F 17 i Ronneby.

Det är vår förhoppning, att samtliga som valt F 17 känner sig välkomna och upplever att vi givit dem det stöd de förväntat sig. Och vi skall fortsätta att stödja kamraterna och deras familjer. Även vi skall förbli ett starkt lag. ■



*Flottiljschefen öv Boo-Walter Eriksson välkomnar personal från F 13, Norrköping. Foto: Gösta Bolander*



# Från ubåts- jakt till trans- port



Närstudie utifrån på F 17:s transportflygplan TP 101 Beech King Air 200. Foto: Gösta Bolander

Av kapten Björn Lundqvist

**Ett litet tvåmotorigt passagerarflygplan av typ Cessna 404 inhyrdes av försvaret i början på 80-talet. Den specialutrustades med radar, Sonar bojar för undervattenspaning samt FLIR (Forward Looking Infrared Radar). Syftet med flygplanet var havsövervakning för att tidigt kunna upptäcka ubåtar.**

Flygplanet (TP 87) flögs av piloter ur Flygvapnet under tiden som Marinen utbildade egna piloter. Vi var några "äldre", rutinerade piloter vid F 17 som fick uppdraget att vid sidan om sedvanlig flygning med Viggen stötta Marinen med detta. Under denna period växte behovet av persontransporter till Norrköping, där F 17:s piloter då bedrev sin simulatorflygning.

Även flygräddningshelikoptergruppen, förlagd till Visby, var i stort behov av flygtransport vid sina besättningsbyten. Detta behov ledde till att en annan Cessna 404 inhyrdes för att lösa dessa transporter samt i övrigt genomföra transportflygningar åt försvaret. I

takt med att vår verksamhet blev känd ökade behovet av våra tjänster. Det var inte så konstigt, vi kunde erbjuda en flygtransport till halva priset direkt till destinationen utan anslutningsflyg och långa marktransporter samt krångliga bagagehanteringar m m. Man sparade både pengar och restid. Dessutom stannade pengarna inom försvaret – utom den del av priset som gick till underhåll och drivmedel.

Den ökade efterfrågan ställde större krav på piloterna. Vi blev tvungna att skaffa oss civil trafikflygarutbildning



för att kunna bedriva passagerartransporter fullt ut inom och utom landet. Cessnan/TP 87:an visade sig dock ha för dålig tillgänglighet i tekniskt avseende med ett så högt flygtidsuttag. Avisningssystemet var dessutom underdimensionerat för vår krävande användning av flygplanet. Vi behövde ett lätt flygplan avsett för linjetrafik och med bra prestanda.

Valet föll på **Beech King Air 200**, ett välrenommerat och beprövat turbopropflygplan. Flygplanet går i Flygvapnet under benämningen TP 101.

Transportflygning gick inte längre att kombinera med viggenflygning. Därför bildades en transportflyggrupp med fyra fasta tjänster. Vårt uppdrag i fred är att genomföra transportflygningar åt försvaret, regeringen, kungahuset samt vissa statliga verk. Vår krigsuppgift är att sätta upp en transportflygdivision med inmöntrade civila, lätta flygplan samt dessas piloter.

Vi flyger cirka 900 timmar per år. Under 1993 har vi haft äran att transportera cirka 3200 passagerare. Destinationerna har varit många – från Bardufoss i norr till Skopje i söder, Tartu i öst till Edinburgh i väster. Vår last har varit allt från kungar och granater till vanliga soldater.

Inget är omöjligt för oss. Ring så flyger vi! "Volare necesse est." ■



F 17:s TP 101:a på besök i Zagreb. Man rusar inte gärna iväg över gräsmattorna där. Foto: Per-Åke Nilsson



# Vid Tekniska enheten duggar

Av flygdirektör Lars Bengtsson

Foto: Gösta Bolander

**Verksamheten vid F 17:s tekniska enhet består i stort av förvaltning, drift och underhåll av flygplan och basmateriel samt anskaffning av teknisk materiel och tjänster.**

**De senaste åren och framtiden pekar på förändringar i förutsättningar och uppgifter inom enhetens verksamhetsområde. För att anpassa oss till dagens och morgondagens krigs- och fredsuppgifter krävs en kontinuerlig förändringsprocess inom enheten. Detta har hittills bl a resulterat i en omorganisation av kontorsdelen och en pågående verksamhetsanalys inom flottiljverkstaden.**



nomfört ett stort antal ommålningar av J 35J Draken.

Tillförseln av ATS-10 bänkar vid vår televerkstad innebär att vi blivit regional verkstad. Vi har därmed fått utökade uppgifter med underhållsåtgärder på avionik- och elektronikenheter för hela flygkommandot.

Flygvapnets största **säkerhetsmaterielverkstad?** – Vi underhåller all flygsäkerhetsutrustning i våra krigsflygplan och helikoptrar samt besättningarnas personliga utrustningar. Här genomförs också motsvarande underhåll av utrustningar för Marinens 13:e helikopterdivision. För kustbevakningens räkning utför vi underhåll på räddningsflottar. För den av chefen för Flygvapnet centraliserade parasailverksamheten vid Säljö (öster Karlskrona) och egna säkerhetsmaterielövningar genomför "säk-mat-verkstaden" service, underhåll och framtagning av övningsmateriel.

**Fordonsverkstadens** verksamhet har inriktats mot specialfordon och därmed anpassning till krigsuppgiften.

## F 17 konkurrerar med Svensk bilprovning?

Detta är redan möjligt!

Den nybyggda kontrollhallen och fordonsverkstaden erhöll ackreditering i februari 1994 av SWEDAC, styrelsen för teknisk ackreditering. Detta är vi ensamma om i försvaret! Ackrediteringen innebär godkännande för provning och kontroll av egna fordonsreparationer, så kallade 2:or.

Ett delmål har därmed uppnåtts genom att personal, utrustningar och rutiner inom verksamheten uppfyller kraven för kvalitet enligt ISO 9000 och AQAP-4.

**N**ya uppgifter med därtill hörande materiel som sedan i somras har tillförts tekniska enheten är en simulator för Jaktviggen och testbänkar, ATS-10, för avionik- och elektronikenheter. Både simulator och testbänkar är redan i full drift. Dessutom utökade uppgifter med tillsyn av Attack- och Spaningsviggen. Modifiering av AJ-versionen till AJS 37 pågår sedan 1 1/2 år. I flottiljverkstaden pågår igångsättning av ett fjärde tillsynslag för att öka tillsynskapaciteten.

Omorganisationen av **tekniska kontoret** har bl a inneburit att systemavdelningen Flygs uppgifter har fördelats på ställföreträdande chefen för tekniska enheten, teknikavdelningen och driftavdelningen samt att beslutsprocesser har delegerats.

**Teknikavdelningen** har förutom den traditionella Ki-funktionen (kontrollingenjör) även hand om uppgifter rörande kvalitet och flygsäkerhet (FSO-Mark) samt den nyinrättade kontrollhallen för fordon.

**Driftavdelningen** har förändrats. Nya uppgifter har tillkommit – t ex bildandet av en logistikdetalj, vilket innebär ett samlat grepp om flygmaterielhanteringen. Planeringsdetaljen i den nya organisationen svarar även för HKP 10-frågor.

Inom **flottiljverkstaden** pågår integrering av verkstaden, ekonomiskt och verksamhetsmässigt i F 17:s flottiljor-

ganisation. Verkstadens datastöd är under uppbyggnad och integrering med övriga ADB-system.

## Tillsynsproduktionen ökas

I **flygplanshallen** går tillsynsproduktionen för närvarande på högtryck med tre tillsynslag, förstärkta med personal från F 6 och F 13. Beroende på nedläggningen av dessa två flottiljverkstäder, men med i stort sett behov av bibehållen tillsynskapacitet inom Flygvapnet, ökas tillsynsproduktionen vid flottiljverkstaden med ytterligare ett tillsynslag bestående av flygtekniker. Modifiering av AJ-, SH- och SF-versionerna till AJS 37 genomförs nu (efter ett första introduktionsår) mycket effektivt.

Tillsyn av HKP 10 genomförs regelbundet med en blandning av personal från tekniska enheten och kompani.

**Motorverkstaden** har utöver ordinarie uppgifter ett resande servicelag som genomför byte av kompressorskivor och inloppsdelar på Viggens motor RM8 A och B inom Flygvapnet. Planering pågår för en ökning av motorunderhållskapaciteten.

**Målarverkstaden** har utöver ordinarie ommålningar av Jaktviggen ge-



# utmaningarna tätt



①



③



②



④

① Landställslucka bearbetas.

② Simulatorinstruktör.

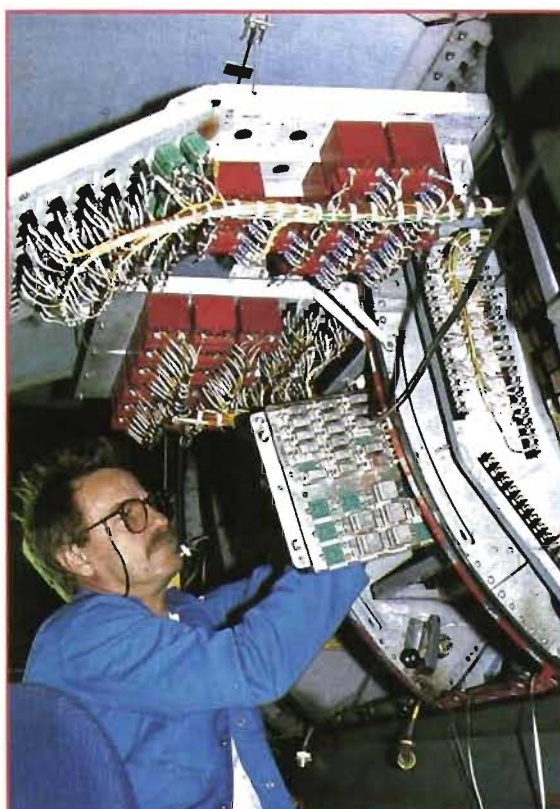
③ Helikopteröversyn.

④ Motorverkstaden.

Fordonskontrollhallens primära syfte är dock att ge flottiljens fordonspark en kvalitetshöjning såväl trafiksäkerhetsmässigt som underhållsmässigt.

**Basteledetaljen** har just flyttat in i nybyggda, ändamålsenliga lokaler. Orsaken härtill är att "bastelefolket" tidigare huserade i den gamla simulatorbyggnaden, som nu behövs igen. Vi har nämligen åter fått en **simulator** till F 17 (se separat artikel).

Satsningar inom yttre och inre **miljö** pågår för fullt. Bland annat kan nämnas att en arbetsgrupp "Ag komposit" har genomfört sitt utredningsuppdrag vid flottiljverkstaden. Detta har gett ökat kundande och bättre möjligheter för en säker hantering av komposit för vår personal. Arbete pågår också med att studera och utveck-



Viggenflygplan modifieras till AJS-version.

la arbetsmetoder och utrustningar för vibrerande verktyg.

● ● Tekniska enhetens framtids-tro är ljus. Under den kommande tioårsperioden kan en ökning av uppgifter tillkomma i form av utökat underhållsansvar för bland annat delar av AJS 37-systemet. Detta grundas på att vi nu är unika (söder om Luleå) med kompetens för underhåll av samtliga Viggen-versioner och inom några år ensamma (söder om Mälardalen) om flygverkstadsunderhåll på flygplan 37 Viggen.

**Kontinuerlig förbättring eller KAIZEN är numera ledord vid F 17:s tekniska enhet. (kai=ändra, zen=förbättra.)** ■



## Våra viktiga värnpliktiga:

Av kapten Staffan Håkansson



F 17 får stå som exempel på:

# Flygvapnets grundutbildning

Vid utbildningskompaniet vid F 17 arbetar cirka 35 fast anställda, varav tre personer är civila. Huvuddelen av de drygt 500 värnpliktiga som varje år rycker in till F 17 utbildas helt eller delvis vid utbildningskompaniet. Utbildningskompaniet är organisatoriskt uppdelat på två skolor, **Soldatskolan** och **Markförvarsskolan**. Hur värnpliktsutbildningen bedrivs vid F 17 är till övervägande del densamma som vid övriga flottiljer.

**S**oldatskolans huvuduppgifter är att kvartalsvis genomföra grundläggande allmänmilitär utbildning och gruppbefälsutbildning med värnpliktiga. Skolan svarar även för flottiljens utbildningsanordningar.

**Markförvarsskolans** huvuduppgifter är att årligen utbilda två krigsplaceringsbara närskyddsplutoner, vidmakthålla dressyrstatusen på flottiljens tjänstehundar, svara för vakt-hundstjänsten samt utbilda beredskaps- och insatsstyrka.

### Elva månader med FV

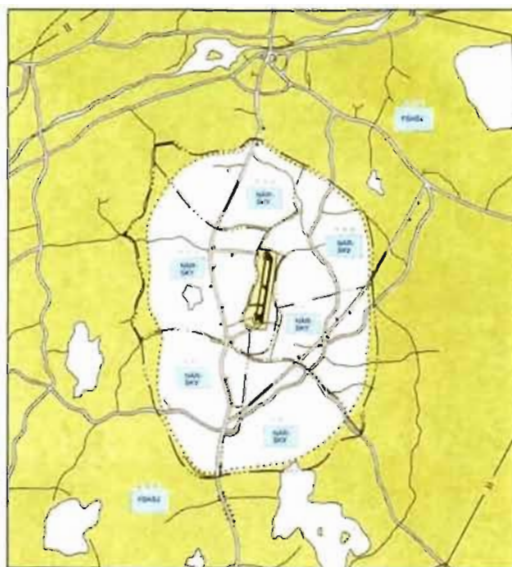
Inryckning av värnpliktiga sker fyra gånger per år: Januari, april,

juli och oktober. Värnpliktstjänstgöringen i Flygvapnet är cirka elva månader. Alla värnpliktiga börjar med sex veckors militärutbildning. Målet med sexveckorsutbildningen är att varje man skall kunna hantera sitt eldhandvapen, kunna tjänstgöra som post vid en grupperingsplats, försvara sig själv och grupperingsplatsen samt känna till och kunna åtgärderna vid anfall med A-B-C-stridsmedel.

Efter de sex veckornas AMU (allmän militär utbildning) fortsätter de värnpliktiga med befattningsutbildning, BU. En del värnpliktiga åker till Halmstad, Ljungbyhed eller Östersund på centraliserad befattningsutbildning.

De som blir kvar vid F 17 påbörjar sin befattningsutbildning här och utbildas till båtförare, flygplansvapenmekaniker (JA 37), materielmekaniker, aggregatmekaniker, elmekaniker, helikoptermekaniker/ytbärgare samt bilförare.

När sex veckors AMU och BU är genomförd överförs de värnpliktiga till flottiljens olika kompanier, plutoner, troppar och övriga avdelningar för att där tjänstgöra i sina befattningar.



Exempel på markförvarskompaniets gruppering under bevakningsskedet.



## Närskyddet

Två plutoner stannar dock kvar på Markförvarsskolan efter AMU. Det är närskyddsplutonerna som fortsätter sin utbildning i nio och en halv månad.

Närskyddsplutonens huvuduppgift är att skydda verksamheten vid våra krigsbaser. På en krigsbas kan det finnas sex närskyddsplutoner med var sitt område, som vävs samman så att det blir ett sammanhängande system. Inom plutonsområdet löses uppgiften med fast och rörlig bevakning. Fast bevakning sker från bevakningsplatser och med hjälp av tekniska bevakningshjälpmedel. Rörlig bevakning sker med hundpatruller. Plutonsområdet mineras kraftigt med tramp- och trådminor. Samtliga grupper i plutonen ligger i hög beredskap för att kunna spärra av mindre terrängavsnitt vid fientlig aktivitet.

I närskyddspluton ingår en plutonchef och hans ställföreträdande samt två signalister. I plutonen ingår det också fyra grupper om åtta man. Varje grupp har en gruppchef och en ställföreträdande, två hundförare, två fältarbetsmän och två sjukvårdare. Gruppen är beväpnad med Ak 5 samt en kulspruta m/58. Hunden är ett komplement till soldaten. Den har många egenskaper som människan inte har. Tillsammans blir de ett bra arbetslag.

## Huvudmålen

Huvudmålet för respektive befattning i närskyddsplutonen är:

► **Fältarbetsman** skall såväl under dager som mörker kunna minera och sätta ut tekniska bevakningshjälpme-

del. Han skall även kunna utföra sprängnings- och förstöringsarbeten.

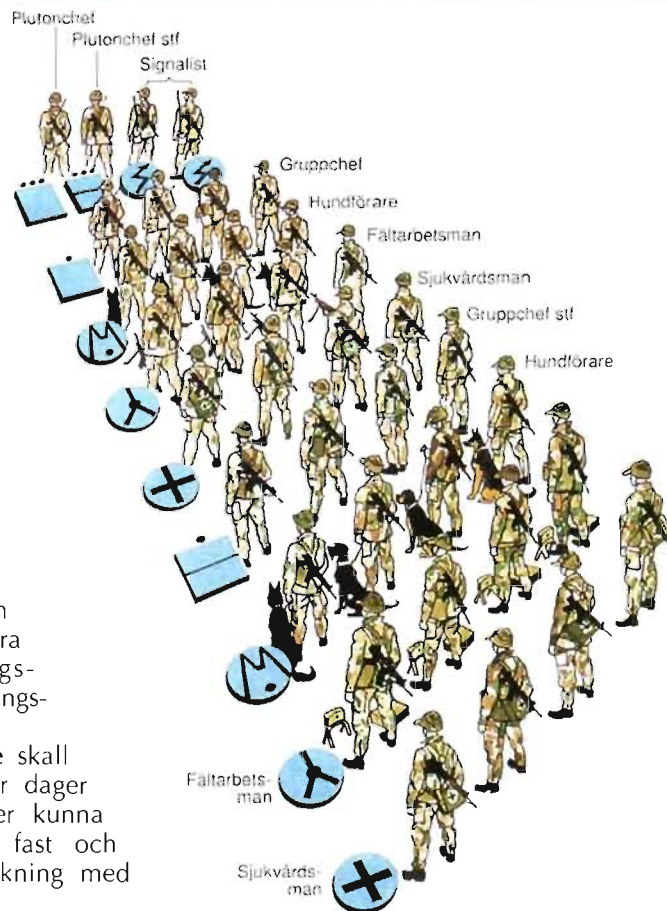
► **Hundförare** skall såväl under dager som mörker kunna genomföra fast och rörlig bevakning med hund.

► **Sjukvårdsmän** skall kunna första hjälpen, kunna upprätta och betjäna samlingsplats för skadade samt transportera skadade.

► **Signalist** skall kunna signalskydd, kunna utföra linjebyggnad samt signalering med fälttelefon och radio.

► **Närskyddsgruppchef** skall kunna planlägga och leda försvarsstrid, grupps stormning och bevakning i tilldelat plutonsområde samt kunna utnyttja fältarbetsman, sjukvårdsmän, sambandsman och hundförare för att lösa gruppens uppgift.

Inom Markförvarsskolan finns också **Hundpluton**. På Hundplutonen



Närskyddsplutonen i slutanordning.

arbetar en yrkesofficer och tre civilanställda, som även är instruktörer i Svenska Brukshundklubben. Hundplutonen har cirka 15 värnpliktiga hundförare. De har till sin uppgift att träna, rasta, motionera och utfodra flottiljens tjänstehundar.

Vid **Övnings- och Skjutfältsavdelningen**, som sorterar under Soldatskolan, tjänstgör två fast anställda och fyra värnpliktiga. Uppgiften är att underhålla alla skjutbanor och stridsutbildningsplatser som finns vid F 17. En viktig uppgift i säkerhetsarbetet är att sköta och se till att alla riskområden är aktuella enligt säkerhetsinstruktionen.

## Sveriges modernaste

Utbildningskompaniet är i dag en modern arbetsplats. Under hösten 1993 har Hundplutonen fått en ny hundgård med tillhörande expeditiionsbyggnader, "Sveriges modernaste". Lagom till 50-årsjubileet 1994 har en ny kasern för 120 värnpliktiga tagits i bruk.

På utbildningskompaniet råder en anda av optimism och framtidstro. Satsningen på en ny hundgård och kasern får ses som ett stöd för denna anda. ■

► **Närskyddsgruppchef och hundförare med hund i lagarbete.**





# Ubåtskränkningarna fortsätter i Sverige Viggenflygplan in över tyskt vatten

ÖB överlämnade den 1 mars 1993 års incidentrapport till regeringen.

► Under 1993 har tre kränkningar av lufttrum skett. Andra avvikelser från normalbilden har inte förekommit.

Två svenska Viggenflygplan har kränkt utländskt territorium vid ett tillfälle under året. Överträdelsen skedde över tyskt territorialhav.

► Vid minst tre tillfällen har undervattenskränkningar konstaterats. Underlaget bygger främst på tekniska indikationer av hög kvalitet. Säkerheten i analysresultaten är betydande och lämnar inte utrymme för andra möjligheter än att dessa indikationer har orsakats av främmande ubåt.

► Totalt har elva kränkningar av svenskt sjöterritorium skett under 1993. Ett fartyg har kränkt sammanlagt sex gånger under tre dygn. I övrigt har inga incidenter skett som avviker från normalbilden.

## Incidenter i luften

Under 1993 har tre (3) kränkningar av svenskt lufttrum skett.

Antalet kränkningar var dock färre än 1992, då nio kränkningar konstaterades. Andra avvikelser från normalbilden har inte förekommit.

En av kränkningarna skedde i form av överflygning av svenskt territorium från Ålands hav till Oslo. De övriga två kränkningarna har ägt rum söder och sydost om Skåne.

Samtliga tre fall ha identifierats av vår luftbevakning. I två av fallen har även beredskapsjakt kunnat identifiera kränkande flygplan.

Flygning i restriktionsområden för luftfart utan tillstånd har skett vid 47 tillfällen vilket innebär en minskning av antalet jämfört med 1992 (62 till-

fällen). Genomflygningar av reguljär flygtrafik på g a väderskäl utgör en stor del (20 tillfällen) av antalet. Privat flygtrafik har svarat för övriga otillåtna genomflygningar.

## Svenska incidenter

Svenska militära enheter har kränkt utländskt territorium vid ett tillfälle under året. Överträdelsen skedde med två Attackviggen över tyskt territorialhav.

En befarad kränkning med ett transportflygplan vid svensk-finska landgränsen är under utredning.

## Incidenter till sjöss

### Undervattensverksamhet

ÖB:s sammanfattande slutsatser efter utvärdering och analys av 1993 års inkomna rapporter är:

Främmande undervattensverksamhet riktad mot svenskt sjöterritorium har fortsatt även under 1993.

Vid flera tillfällen

under året har undervattenskränkningar konstaterats. Underlaget bygger främst på tekniska indikationer av hög kvalitet. Säkerheten i analysresultaten är betydande och lämnar inte utrymme för andra möjligheter än att dessa indikationer har knytning till främmande ubåt.

Indikationer och indikationsmönster visar att verksamheten varit avsiktlig såväl på territorialhavet som på svenskt inre vatten.

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

Inte vid något tillfälle har ubåtstyp, ubåtsklass eller nationalitet kunnat fastställas.

Rapporterna utgörs såväl av optiska iakttagelser – som gjorts av personer som vistats i skärgård och vid kust – som av tekniska indikationer från militära enheter och system.

Ett fåtal fotografier har inkommit under året.

Samtliga rapporter och fotografier har utretts och analyserats. De allra flesta rapporter har kunnat ges naturlig förklaring eller har varit alltför vaga eller ofullständiga för att med någon grad av säkerhet kunna knytas till främmande undervattensverksamhet. På grund av långa avstånd eller oskarpa bilder har icke heller sådan knytning kunnat göras med något fotograferat objekt.

Emellertid har flera tekniska registreringar av hög kvalitet med möjlighet till ingående analys erhållits under 1993.

### Våra motåtgärder

Ubåtsskyddsverksamheten har bedrivits främst inom ramen för Marinens ordinarie förbandsproduktion. Våra motåtgärder har huvudsakligen bestått av ubåtsskyddsoperationer med resurser ur Kustflottan och regionala förband samt kontinuerlig övervakning i vissa viktigare skärgårdsområden. I övrigt har ubåtsskyddsförband över året upprätthållit beredskap för att kunna ingripa

Incidenter med luftfartyg 1-4 kvartalet 1993

	1 kv	2 kv	3 kv	4 kv	S:a
Kränkning	1	1	0	1	3

	Ryssland	NATO	Övr
Kränkning	0	3	0



vid indikationer på främmande undervattensverksamhet.

## Genomförd verksamhet

Vid tre tillfällen under året har längre och kraftsamlade ubåtsskyddsoperationer genomförts. Därutöver har ubåtsskyddsverksamhet genomförts vid ytterligare några tillfällen med varierande resursinsats.

Vid samtliga tre ubåtsskyddsoperationer har insatta enheter indikerat främmande undervattensverksamhet. De indikationer som taktiskt (i realtid ombord) klassificerats som "ubåt" har vid flera tillfällen vid efteranalys (vid analyscentral) konstaterats härröra från främmande undervattensfarkoster.

När ubåtsjaktenheter erhåller kontakt som taktiskt klassificeras "ubåt" så kan, med hänsyn till tidsfaktorerna, endast den taktiska klassificeringen ligga till grund för beslut om vapeninsats.

Under ubåtsskyddsoperationen i augusti genomfördes en vapeninsats med ubåtsjakttorped (torped 45) mot en kontakt taktiskt klassificerad som "ubåt". Efteranalys har visat att vapeninsatsen emellertid gjordes mot en hydrofoneffekt som inte härrörde från ubåt.

## Inriktning inför 1994

Ubåtsskyddsverksamheten har under en följd av år varit en prioriterad verksamhet som inneburit en stor ekonomisk ansträngning. Regeringens kompletterande regleringsbrev för Marinen budgetåret 93/94 innebär inte någon förändrad prioritering av ubåtsskyddet. Andra verksamheter måste i stället anpassas så att anbefalld ram kan innehållas.

## Övervattensfartyg

Totalt har elva (11) kränkningar av svenskt sjöterritorium skett under 1993. Detta resultat medför en ökning av antalet med en kränkning jämfört med 1992. Dock har ett fartyg kränkt sammanlagt sex gånger under tre dygn. I övrigt har inga incidenter förekommit som avviker från normalbilden.

Kränkningarna har skett sydväst om Göteborg, väster om Kullen och söder om Karlskrona, samt i samband med hamnbesök i Hudiksvall och Visby.

Genomfart av territorialhavet utan föranmälan har under 1993 ägt rum vid 55 tillfällen (42 under 1992). De flesta av dessa genomfarter har skett söder om Skåne och runt Gotland.

Den vanligaste orsaken till genom-

Försvarets Materielverk (FMV) har av Saab Missiles beställt en komplett nyutveckling av vrid- och eleverbart kastarsystem för anti-ubåtsgranater (AU).



AU-systemet avses att installeras på Marinens patrullbåtar och minjaktfartyg samt kustkorvetterna Göteborg och Stockholm. Totalt kan 21 fartyg bli aktuella för installation.

Systembordet är vridbart i såväl sid- och höjddled. Skottviddsområdet kan därigenom varieras, vilket ger systemet den flexibilitet som ett modernt, komplext vapensystem måste ha.

Utveckling av eldledning ingår i beställningen.

Det nya vridbordssystemet är en vidareutveckling av Saabs ASW-600-system (tidigare benämnt ELMA), som sedan 1983 är operativt inom Marinen.

fart utan föranmälan är, som tidigare år, att fartygen följer handelsfartygslederna (trafikseparationszonerna) som i flera fall går genom svenskt territorium. Andra orsaker kan vara bristande kunskaper om de svenska tillträdesbestämmelserna eller att fartygens befälhavare ansett sina fartyg vara handelsfartyg (inte statsfartyg).

Avsteg från meddelat tillstånd har gjorts vid fyra tillfällen (nio under 1992).

Utvecklingen i Östeuropa under de senaste åren har bl a fått till följd att fartyg som normalt klassas som statsfartyg ibland utnyttjas i kommersiell verksamhet. Därvid har i några fall oklarheter uppstått om fartygens status som statsfartyg eller som handelsfartyg. Fartyg har också övergått från att vara statsägda till att bli privatägda, vilket inte alltid meddelats svenska myndigheter.

Vid två av de elva kränkningarna har avvisning av fartygen skett. I övriga fall har inte avvisning skett. Detta beror på att brottet mot våra tillträdesbestämmelser upptäckts sent eller att resurser inte funnits tillgängliga för ingrepp.

Vid genomfarter utan föranmälan har fartygen med några få undantag erinrats om de svenska tillträdesbestämmelserna.

## Incidenter till lands

Utländsk militär personal i uniform eller militära fordon har inte utan tillstånd uppehållit sig på svenskt territorium under 1993.

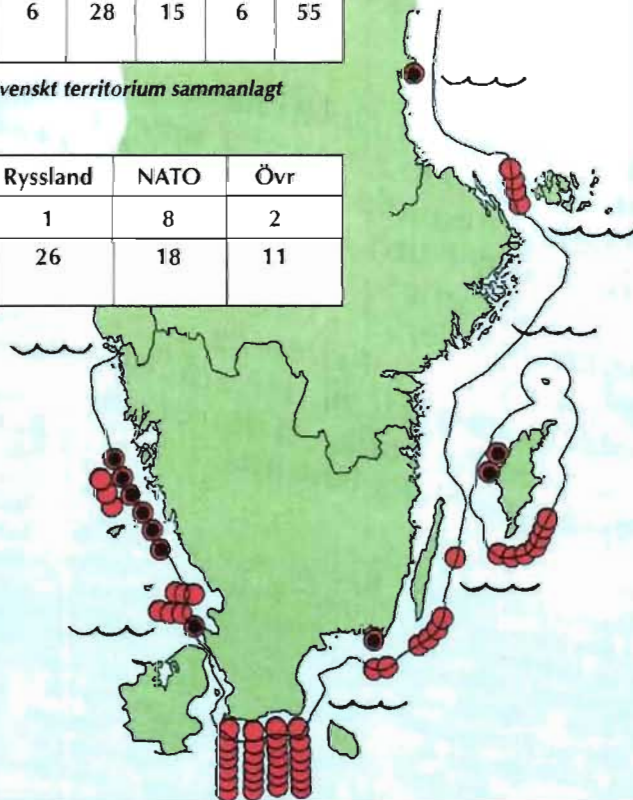
HKV/INFO

### Incidenter med övervattensfartyg i 1-4 kvartalet 1993

	1 kv	2 kv	3 kv	4 kv	S:a
● Kränkning	2	1	2	6	11*
● Genomfart utan föranmälan	6	28	15	6	55

\*) Varav ett fartyg kränkt svenskt territorium sammanlagt 6 gånger under 3 dygn.

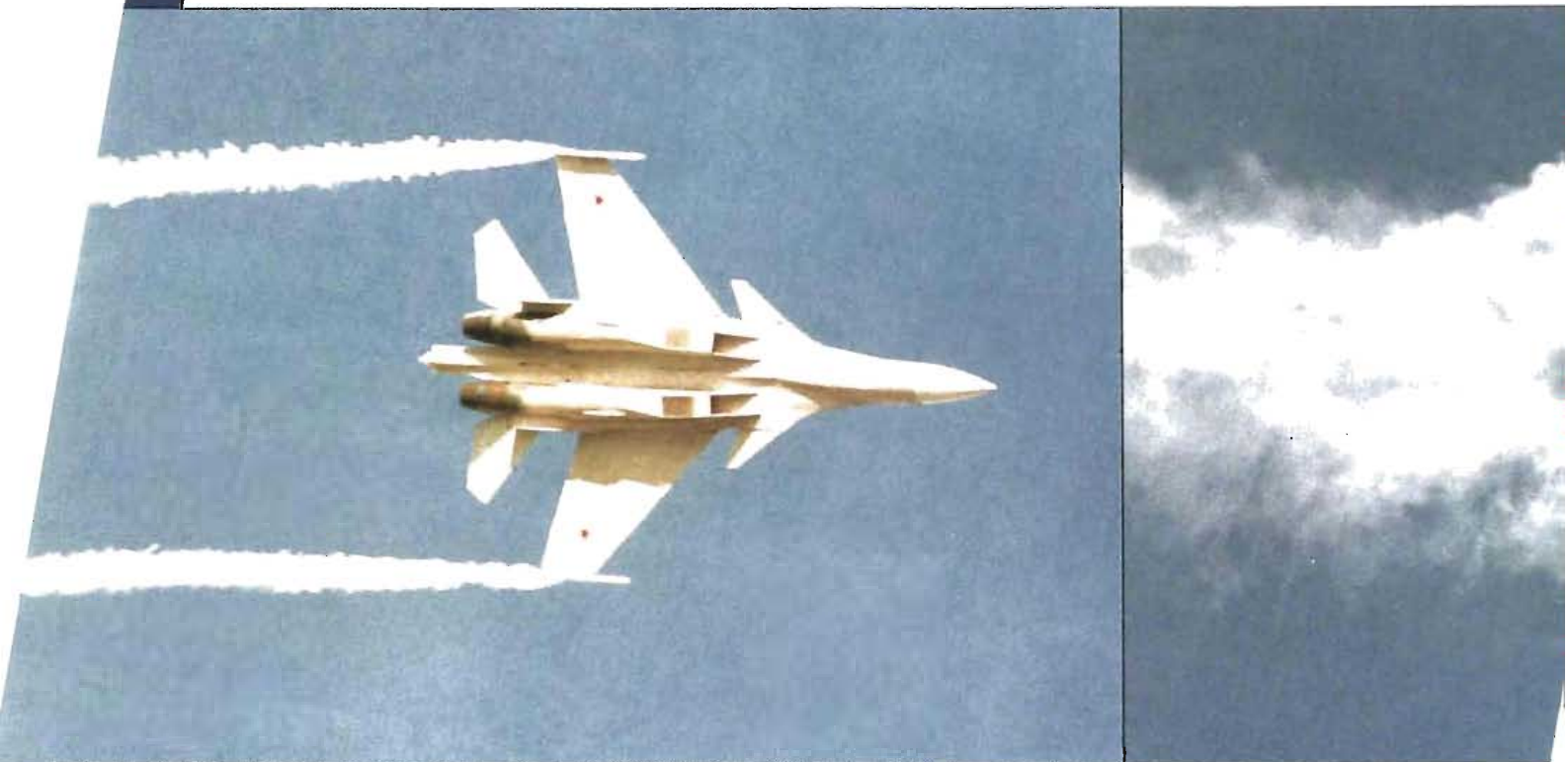
	Ryssland	NATO	Övr
Kränkning	1	8	2
Genomfart utan föranmälan	26	18	11





## Med FlygvapenNytt i Dubai:

Text & bild: Ulf Hugo & Gunnar Wistrand,  
FMV: Flygmaterielledningen



# Nappar araberna på

*Den internationella flygutställningen i Dubai har för tredje gången genomförts. Flygexpon har seglat upp och blivit den tredje största internationella utställningen i världen efter Le Bourget och Farnborough. "DUBAI '93" hölls på Dubais internationella flygplats i Förenade Arabemiraten den 7-11 november 1993. De stora dragplåstren var alltjämt de olika ryska flygplanen och olika vapen därtill. Utvecklingen i Ryssland står ingalunda stilla. Behovet av exportinkomster är mycket stort. Pådrivande.*

Utställningen öppnades av Förenade Arabemiratens försvarsminister, general Shejk Mohammed bin Rashid Al Mak-

toum. I likhet med de tidigare utställningarna 1989 och 1991 var 1993 års utställning mycket välorganiserad. Allmänheten var även detta år utestängd från utställningsområdet, vilket gör det mycket lättar-

betat för fack- och pressfolk. Uppställningsområdet för flygplanen utgör dessutom en speciell, avgränsad del av utställningsområdet, dit särskilt passertillstånd erfordras. Väl inne på detta område ges rika tillfällen att närstudera flygplan och utställd vapenmateriel utan avspärr-

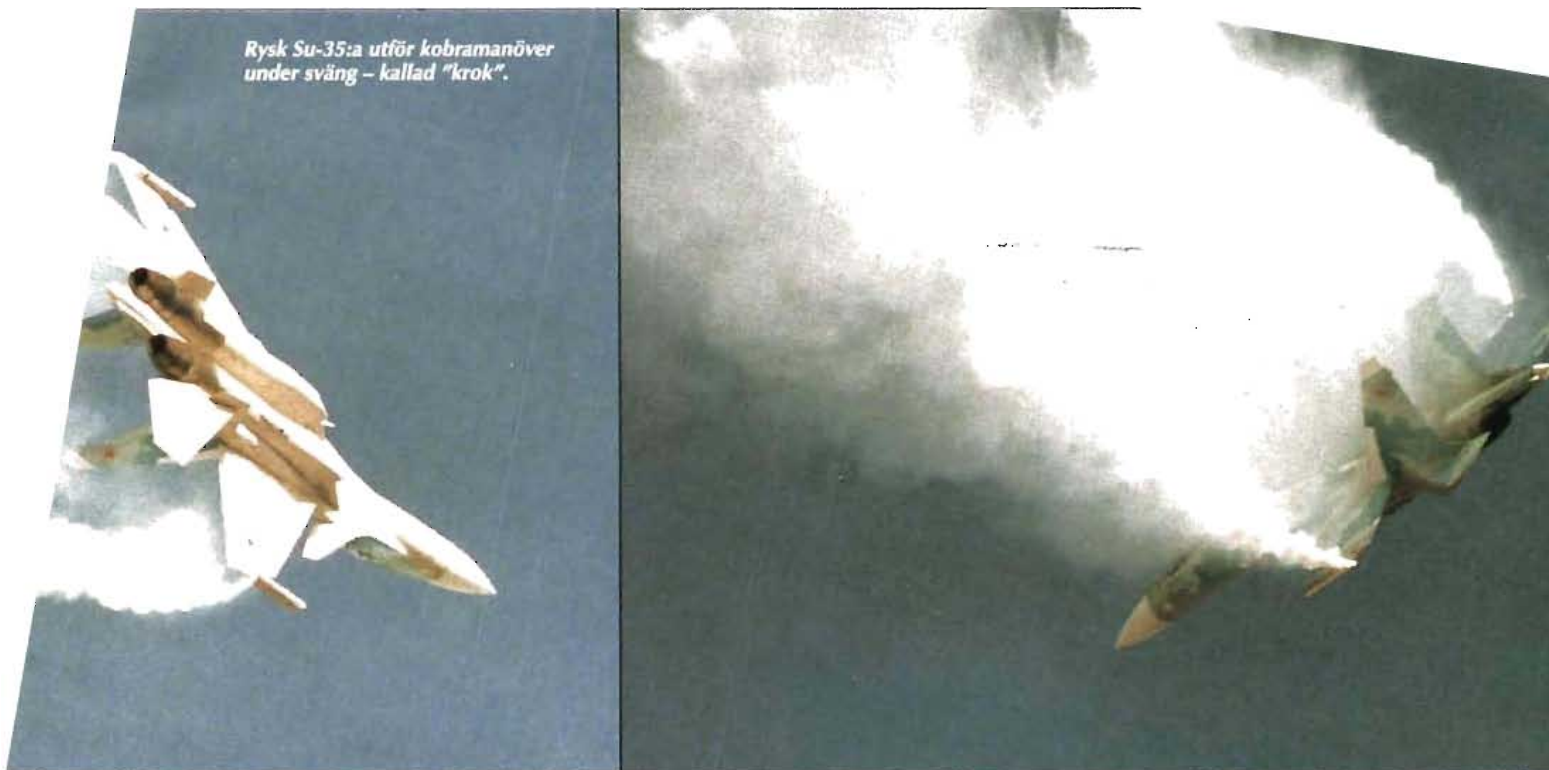
ningar eller "kravallstaket" – på motsvarande sätt som på Le Bourget och Farnborough.

Dubaiutställningen är intressant ur flera synvinklar. Bland annat organiseras den i en region som har två viktiga komponenter för en stor potentiell vapenmarknad, nämligen motsättningar (politiska och religiösa) kombinerat med stora ekonomiska tillgångar.

1993 års utställning var den största hittills med 450 företag från 33 länder representerade. Förutom Ryssland, USA, Frankrike och Storbritannien bör speciellt Sydafrika omnämnas. Landet deltog för första gången på mycket länge på en internationell flygutställning. Sydafrikas monter var utställningens största. En mängd materiel, såsom avioniksystem, RPV, luftvärnssystem, bomber, helikoptermodeller och handeldvapen ställdes ut. Sydafrika var också



Rysk Su-35:a utför kobramanöver under sväng – kallad "krok".



# Den ryska kroken?

det enda land som visade upp ett helt nytt system i luften, nämligen attackhelikoptern Rooivalk – en verklig "runner up".

Från USA deltog över 80 företag, av vilka 32 var representerade i den amerikanska delen i en av utställningshallarna. Många av de amerikanska företag som inte deltog i 1993 års Parisutställning satsade i stället stort på Dubaiutställningen – bl a Hughes, Martin Marietta och Raytheon. Det sistnämnda företaget visade upp hela luftvärnsrobotsystemet Patriot med den kombinerade spanings- och elledningssystemet, kommandohydda, avfyringsfordon och robot.

Av svenska företag märktes SAAB Aircraft, Volvo Flygmotor (VFA) och ERE (Ericsson).

## Inga MiG-flygplan

För första gången på en internationell flygutställning på mycket länge fanns inga ryska

MiG-flygplan med. Detta antyder att den ryska konstruktionsbyrån nu har stora problem, inte minst ekonomiskt. Det har framkommit uppgifter att den senaste MiG-29-utvecklingen, MiG-29M, inte längre har ekonomiskt stöd och att projektet därmed stoppats. Tidigare har utvecklingen av hangarfartygsversionen MiG-29K avbrutits. MiG:s konstruktionsbyrå lär nog få hoppas på tidigare kunders vilja att uppgradera (modernisera) tidigare köp av MiG-21, MiG-23 och MiG-29 som inkomstkälla den närmaste tiden.

## Flyguppvisningar

Flyguppvisning-

ar ägde rum dagligen under eftermiddagarna, då all civil trafik från Dubai International Airport var inställd. Jämfört med andra utställningar tillåts här flygning på lägre höjder samt flyguppvisning i förband. Dessutom störs inte uppvisningarna av dåligt väder.

Väderprognoserna var under hela utställningen korta och koncisa: "Unbroken sunshine".

Den sydafrikanska attackhelikoptern Rooivalk utförde en spektakulär uppvisning, där helikopterns förmåga att förflytta sig i sidled med hög fart ►



Delta är Su-35:ans cockpittlayout. Bl a ses de fyra monitorerna, som ger färgpresentation. I nedre vänstra hörnet ses den fjärde monitorn; ger troligen information i tabellform.



demonstrerades. Även en tunnelroll utfördes, vilket är mycket ovanligt för en helikopter.

F/A-18 Hornet visade en manöver som inte visats på utställningar tidigare, nämligen en 360° "flatsväng" i låg fart med bibehållen anfallsvinkel på 32°. Piloten sa, att detta kunde göras med full kontroll upp till 38° alfa, men att 32° kändes "behagligt".

● ● De delar som trots allt dominerade och imponerade under flyguppvisningarna var, som så många gånger tidigare, ryska Suchojs deltagande. Den ryska konstruktionsbyrån tillsammans med Moskvas flygforskningsinstitut visade upp Su-27, Su-27UB, Su-30 och Su-35 i kraftfulla uppvisningar samt Su-31 i ett iögonenfallande aerobat-program.

De bästa piloterna från Ryssland deltog naturligtvis. Su-27 flögs av *Anatolij Kvot-*

*chur* (som 1989 så dramatiskt sköt ut sig från en MiG-29 under Parisutställningen). Kvotchur är i dag chefsprovflygare vid Moskvas flygforskningsinstitut vid Zjukovski-basen. Den tvåsitsiga Su-27UB flögs av *Mohamed Tolbojev* och *Vladimir Logonovskij*, vilka också normalt finns vid Moskvas flygforskningsinstitut. Den likaledes tvåsitsiga Su-30 flögs av *Suchojs Vjaljeslav Averjanov* och Su-35 flögs (naturligtvis) av Suchojs chefsprovflygare *Viktor Pugachev*, som inte behöver någon närmare presentation. Su-31 slutligen flögs av *Evgenij Frolov*.

De två Su-27-flygplanen från Moskvas flygforskningsinstitut har ekonomiskt stöd av försäkringsbolaget Jupiter Insurance Group för att delta vid flygdagar och flygutställningar. Dessutom var de nu sponsrade av Moscow Airlines.

## Kobra under sväng

För första gången utanför Ryssland visades nu den nya "kobramanövern" med Su-35. Manövern, som döpts till "krok", är en "kobra" utförd under sväng i planflykt. Detta innebär att flygplanets anfallsvinkel momentant ökas till ca 90-100° under hastig fartminskning, varefter svängen fortsätter utan nämnvärd höjdförlust. En minst sagt imponerande syn. "Kobra"- och "krok"-manövrerna, liksom övriga delar av flyguppvisningen, utfördes för första gången nu med rökaggregat i vingspetsarna på Su-35, vilket ytterligare höjer effekten för åskådaren.

## "Su-30-familjen"

"Su-30-familjen" består av tvåsitsiga versioner av Su-27. Den är en vidareutveckling av skolversionen Su-27UB, dvs med besättningsmedlemmarna placerade i tandem. Enligt den skylt som var placerad framför det utställda flygplanet var det en Su-30MK. Efter att ha utvärderat informationen som samtalet med *Igor Emilijanov* gav, har FlygvapenNytt dragit slutsatsen att det med största sannolikhet var en Su-30 som visades. Igor Emilijanov uppgavs vara chefskonstruktör för det utställda flygplanet. Skill-

naden

mellan Su-30 och Su-30MK ligger i att Su har jaktkapacitet med begränsad attackkapacitet och kan endast bära bomber och attackraketer (= samma som en normal Su-27). Su-30MK har visserligen samma jaktkapacitet men har också kapacitet att bära kvalificerade attackvapen (styrda bomber och robotar). En prototyp till Su-30MK har tidigare visats på Le Bourget och vid Moskva-utställningen under 1993. Detta flygplan har en utbyggnad under flygkroppen bakom nosstället för den extra avionik/elektronik som erfordras för att kunna utnyttja de kvalificerade attackvapnen (se FlygvapenNytt 4/93). Denna utbyggnad saknades på det utställda flygplanet.

Den modifiering som gjorts på Su-30 jämfört med Su-27UB uppgavs, förutom tillförsel av en lufttankningsboom framme på nosen, vara att förse



Ovan: Detta är Su-35 sedd "uppiifrån". Flygplanet har en bakåtriktad radar mellan motorutloppen.



Ovan: Kobra-skaparen Viktor Pugatjev gör sig klar för ett uppvisningspass med Su-35.



Ovan: Detta är en Su-30 - inte MK-versionen som skylten anger. Su-30 kan bära den aktiva radarmålsökande jaktroboten AA-12. Su-30 har jaktkapacitet med begränsad attackförmåga.



flygplanet med en större syrgastank (för att möjliggöra längre aktionstid). För att få plats med lufttankningsbommen i nospartiet har den elektrooptiska utrustningen framför frontrutan flyttats från en central placering till att vara offcentererad till höger ovanpå nosen.

Vidare uppgav Igor Emilijanov att Su-30 utrustats med ett satellitnavigeringssystem och att det utrustats med "jaktlänk" för att kunna fördela mål till andra jaktflygplan. Dessutom nämndes att jaktradern modifierats "marginellt", något som kan tolkas som att Su-30 kan bära den modernaste ryska jaktroboten R-77 (dvs AA-12) som har en aktiv radarmålsökare. Därmed har flygplanet också under vissa premisser fått flermålskapacitet. Modifieringen av jaktradern bedöms dock inte ha medfört att Su-30 fått kapacitet att uppträda autonomt.

Vid en hastig blick i det främre förarutrymmet kunde det inte konstateras några instrumentala skillnader jämfört med en "normal" Su-27. – Su-30 uppgavs vara satt i serieproduktion för de ryska flygstyrkorna och levereras till förband i Fjärran Östern.

nella marknaden. Troligtvis ännu inga kunder.

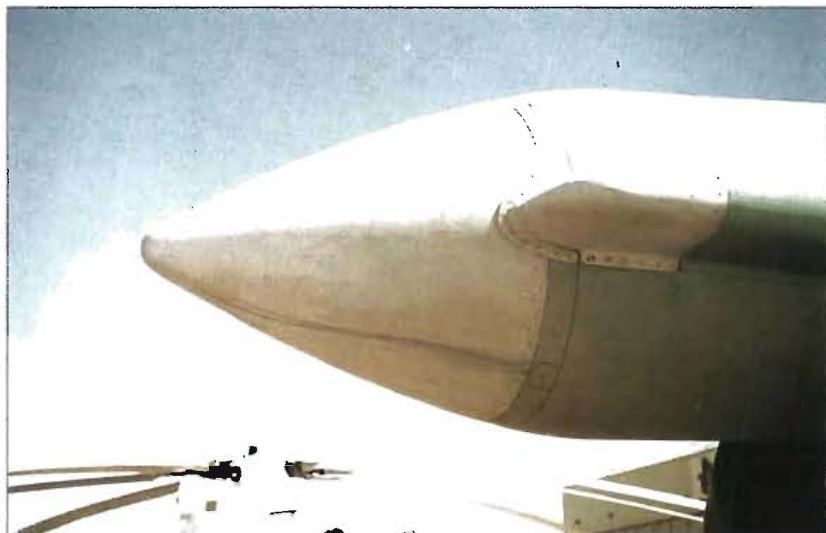
**Su-30M:** Jakt/attackversion för de ryska flygstyrkorna. Kommer troligen inte att sättas i serieproduktion.

**Su-30MK:** Exportversion av Su-30M som erbjuds på den internationella marknaden. Förhandlingar med potentiella kunder förs.

flyg-  
uppvisningen.

FlygvapenNytt samtalade med Suchojs chefskonstruktör Michail Simonov om bl a Su-35 och Su-30. Det skall i sammanhanget dock nämnas, att en stor del av den information som Michail Simonov gav inte kunde bedömas vara helt trovärdig. Här uppges därför endast sådan information om Su-35 som bedöms vara riktig, som konfirmerats av flera källor.

pane-  
len, nedanför gasreglaget. Detta instyr bedöms vara avsett för geringsinformation och troligen information "tabellform". Av de övriga instrumenten va placerade på frontpano ett på var sida om centralt placerade styrsken. Det tredje



Ovan: Su-35:ans stjärtkon med radom för akterriktad radar. Den bedöms ingå i flygplanets varnar- och motmedelssystem.



Ovan: Rysk jaktbeväpning för beskådande mellan Su-30 och Su-35. Från vänster AA-12, AA-10d och AA-10c.



Ovan: Rysk attackbeväpning till beskådande.

En trolig slutsats som kan dras efter samtalet med Igor Emilijanov är, att det i "Su-30-familjen" ingår följande fyra medlemmar:

- Su-30:** Jaktversion för de ryska flygstyrkorna – serieproduceras.
- Su-30K:** Exportversion av Su-30 som erbjuds på den internatio-

### Su-35 med bakåtriktad radar

För andra gången deltog Su-35 vid en utställning utanför Ryssland. Det var sannolikt samma flygplansindivid som också visades på Farnborough 1992. Till Dubai hade flygplanet emellertid fått en ny kamouflagemålning, i andra blåa toner. Dessutom deltog Su-35 denna gång i den dagliga

FlygvapenNytt fick tillfälle att studera förarutrymmet. Det som tidigare rapporterats om Su-35:s utrustning för elektronisk presentation kunde bekräftas. Det rör sig om fyra monitörer, vilka enligt tidigare erhållen information ger färgpresentation. Tre av instrumenten är identiska och ett med avvikande utseende. Det senare är placerat på den vänstra, horisontella sido-



strumentet fanns på den högra, horisontella sidopanelen. Vart och ett av dessa tre instrument omges av fem knappar på varje sida (totalt 20 knappar/instrument).

På bilder i flygpress förekommer en annan placering av de två instrumenten på frontpanelen. Där är de placerade bredvid varandra på höger sida av frontpanelen. Centralt på frontpanelen fanns ett antal analoga instrument för flyglägesinformation.

- ▶ Su-35 uppgavs ha beställts i begränsat antal av de ryska flygstidskrafterna. Flygplanet kan komma att serieproduceras under 1994. De första flygplanen kan då komma att bli operativa 1996/97.
- ▶ Radarn i Su-35 uppgavs vara utrustad med en fast, elektroniskt styrd planantenn. Nosdiametern bedöms i detta sammanhang ha ökat något jämfört med Su-27.
- ▶ Flygplanet är utrustat med en bakåtriktad radar. Denna är placerad i utbyggnaden mellan motorerna. På det nu utställda flygplanet fanns en radomliknande utrustning på utbyggnaden. På Su-27 innehåller utbyggnaden en bromsskärm. Den bakåtriktade radarn bedöms främst komma att ingå i Su-35:s VMS (varnar- och motmedelssystem).
- ▶ Serieflygplanens motorer uppgavs komma att utrustas med tredimensionell vektorstyrning, dvs ha runda styrbara motorutlopp. Vektorstyrningen sades komma att bli integrerad i flygpla-

- ▶ Chefs-konstruktören för flygmotorerna AL-31F/AL-35F, Vasiljev Kobtjenko, fanns också med under samtalet med Michail Simonov. Motorerna till Su-35 har beteckningen AL-35F och är en utveckling av dagens Su-27-motorer (AL-31F). AL-35F uppgavs ha fått ytterligare ett tons dragkraft. Maximaltänd efterbrännkammare ger därmed 13.500 kp/motor.
- ▶ Graden av instabilitet för Su-35 (som är utrustad med ett digitalt, elektriskt styrsystem) uppgavs till -10%. Detta jämfördes med Su-27 som är ca -1% instabilt (Su-27 har ett analogt, elektriskt styrsystem). Su-35 har försetts med en rörlig nosvinge som uppgavs vara aktiv i styrsystemet. Nosvingarna kan emellertid inte röras differentiellt utan är parallellkopplade.

Su-35 är något längre än Su-27 - 22,1 m jämfört med 21,94 m. Möjligen kan förlängningen ligga i utbyggnaden mellan motorerna och/eller i nosen. Vingens spännvidd är dock oförändrad jämfört med Su-27, dvs 14,7 m.

### F/A-18 Hornet Ny radar, ny version

Canada och McDonnell-Douglas uppgaderar för närvarande radarn i F/A-18. Den nya radarn, med beteckningen APG-73, får snabbare proces-

starta i slutet av 1998.

Jämfört med existerande versioner kommer E/F-versionen att förbättras på följande områden:

- 33% mer bränsle.
- Nya motorer (F414) som ger 35% mer dragkraft.
- Förbättrat räddningssystem, med bl a utökad brandskydd.
- Ny avionik med bl a ny taktisk indikator (15 x 15 cm) med "touchscreen"-funktion.

### F-16 Fighting Falcon

I maj 1993 levererades de första F-16C/D block 50D till USAF. Även Turkiet, Sydkorea och Grekland har beställt denna uppgraderade version, som bl a har förbättrad avionik, modifierat vapensystem och ett nytt TN-system med ett ringlasergyro. 100 flygplan i block 50D-serien kommer att utrustas med målinmättningsutrustning för den signalsökande roboten HARM. Dessa F-16 kommer i framtiden att ersätta F-4G Wild Weasel. För närvarande kan både F-16C och F-4G avfira HARM, men det kräver att F-4G översänder målinformation till F-16.

Enligt vissa pressuppgifter tidigare i år har det påståtts att problem med vingpetsmonterade AIM-120 AMRAAM har förekommit. Dessa uppgifter uppgavs dock vara starkt överdrivna och i vissa fall felaktiga. Bakgrunden till dessa påståenden sägs komma från

en konferens på ett tekniskt institut i USA, där forskare visat att det inom liten del av flyggenvelopen kan uppstå små svängningar på vingpetsmonterade robotar, även med Sidewinder. Lockheed däremot menar, att dessa problem är närmast obetydliga och dessutom uppkommer i en del av enveloppen som inte är av taktisk betydelse.

### F-117 Nighthawk

F-117 deltog inte i utställningen, och naturligtvis inte heller F-22. Men vissa intressanta uppgifter om dessa spektakulära flygplan framkom vid diskussioner med representanter för Lockheed, som är värda att förmedlas.

För närvarande finns det inga planer på nyproduktion av F-117. De modifieringar som är på gång för F-117 ligger på avionik- och elektroniksi-



Modellbild av den närmaste versionen av Hornet = F/A-18 E/F. Nya motorgondolsinlopp + utökad vingframkantsarea. Bl a.



nets styrsystem. Huruvida denna information är helt riktig återstår att se. Michail Simonov sade, att en Su-35 med vektorstyrning kommer att visas på Farnboroughutställningen den 5-11 september 1994.

soror och utökad minneskapacitet. Under 1993 har de amerikanska F/A-18 utrustats med laserbelysare. Denna utrustning har placerats i samma utrymme som FLIR-systemet.

F/A-18E/F är den senaste versionen av Hornet. Första flygning är planerad till 1995 och serieleverans skall enligt planerna

Prov med elektrooptisk utrustning på F-16. Planer finns att i framtiden ersätta den kapselburna elektrooptiska utrustningen med internt monterad FLIR/laserutrustning placerad i nosen. Fördelar med detta jämfört med kapslar är bl a lägre vikt, minskat luftmotstånd och större synfält. Dessutom kan fler balkplattor utnyttas för vapen m m. I dagsläget saknas dock beslut på att utrusta F-16 med ovanstående utrustning. Ingår alltså inte i F-16 MLU, Mid-Life-Upgrade.



dan. I dagsläget finns det inga planer på motorbyte.

På vilket sätt kommunikationen sker mellan två flygplan ville Lockheeds representant inte svara på. Det antyddes att den på grund av röjningsrisken sker mycket restriktivt. F-117 kan medföra en transportkapsel för pilotens personliga tillhörigheter i bombrummet. Däremot är det osäkert om extratank kan medföras i samma utrymme.

Lockheed har försökt få US Navy att anskaffa en speciell version avsedd för hangarfartyg, men har hittills inte fått något gensvar.

### F-22 år 2003

Cirka 450 flygplan kommer att beställas av USAF. De första flygplanen kommer ut på förband år 2003. Den order som hittills är lagd gäller nio försrieflygplan. Eventuellt kommer tidsplanen att skjutas 5-7 år framåt i tiden. F-22 kommer att kunna uppträda på liknande sätt som F-16, dvs både

spaningsutrustning är inte planerad. Detta förklaras med att flygplanet är avsett att användas på längre avstånd än enIRST-utrustning har kapacitet för.

Den YF-22 som havererade våren 1992 används nu för radarsignurmätningar

utställningen. Utvecklingen har gått flera steg med franska helikoptrar som grund för olika prototyper. 1984 påbörjades den egentliga utvecklingen av Rooivalk. Den första prototypen flög den 11 februari 1990. Från början an-

### Data- och prestandauppgifter:

Längd (flygkropp inkl stjärtrotor):	16,39	m
Spännvidd:	5,2	m
Rotordiameter:	15,58	m
Stjärtrotordiameter:	3,04	m
Höjd:	5,19	m
Max startvikt:	8750	kg
Tomvikt:	5910	kg
Inre bränsle:	1469	kg
Maxfart:	310	km/h
Max marschfart:	280	km/h
Max flygning i sidled:	85	km/h
Max stighastighet:	660	m/min (två motorer)
	500	m/min (en motor)
Räckvidd:	700	km (inre bränsle)
	1260	km (med extratankar)
Max höjd för hovring:	4950	m (OGE)
	5450	m (IGE)

tar lågljus-TV, FLIR, laseravståndsmätare/ber Besättningen kommer att kunna använda hjälten, där informationen FLIR/TV kommer att kunna visas. Rooivalk har till dig mörkerkapacitet. Vapningen består av två sarvärnsrobotar, raket IR-jaktrobotar och en riktig kanon placerad under nosen. I Rooivalks VM ingår radar- och laservärnare samt IR-fackel/remspatronfällare.

Under utställningen offentliggjordes att Rooivalk kommer att delta i konkurrensen om ny attackhelikopter till brittiska armén. (Rooivalk konkurrerar med MDD AH-64 Apache, Agusta A-129 Mangusta, Eurocopter AS.532 Cougar, Bell AH-1W Cobra Venom och Boeing-Sikorsky RAH-66 Comanche.) ■

vändes samma motorer som i AS 330 Puma – Turbomeca Turmo, som gav 1575 shp. Senare byttes dessa mot två Turbomeca Makila (samma typ av motorer som i Eurocopters Super Puma) med en effekt på 1877 shp.

Helikoptern tillverkas av Atlas Aviation och hittills har fyra helikoptrar beställts av den sydafrikanska armén. Troligen kommer ytterligare tolv helikoptrar att beställas inom en treårsperiod. Mot slutet av 90-talet kan en division med 16 helikoptrar vara i tjänst.

Rooivalk är tvåsitsig och liknar till utseendet och storleken amerikanska AH-64 Apache. Den prototyp som visades på utställningen flögs från framsits. I serieversionerna kommer emellertid piloten att sitta i baksits. Seriehelikoptrarna kommer att utrustas med två flerfärgsmonitörer både i fram- och baksits. Avioniken utgörs av ett digitalt system, där alla komponenter och undersystem utvecklats och integrerats i Sydafrika. De sensorer som finns tillgängliga är placerade i nosen och innefat-



Sydafrikanska attackhelikoptern CSH-2 Rooivalk. Observera skydden för luftintagen och IR-dämparna vid motorutblåsen.

som jakt och attack. Nota bene! F-22 kommer även att kunna bära yttre last samt extratankar för transportflygningar. I början av en eventuell konflikt kommer dock enbart de inre vapenutrymmena att utnyttjas. När väl luftherravälde har vunnits är stealth-(smyg)-egenskaperna inte lika viktiga och därmed kan yttre beväpning bäras. Någon IR-

och integrationsprov av vapen och annan utrustning.

### CSH-2 Rooivalk, Sydafrika

För första gången visades den sydafrikanska attackhelikoptern Rooivalk på en internationell flygutställning. Den deltog både i flyguppvisningen och på den statiska



# MILJÖsatsning i Såtenäs



Foto: Oscar Malfsson

## F 7 försvarsunik

**Den 28 januari invigde jordbruksministern den nya biobränsleeldade värmecentralen vid flygflottiljen F 7 i Såtenäs.**

**Halm och salixflis från traktens lantbrukare kommer att ersätta ca 1700 m<sup>3</sup> importerad olja.**

**Projektet betyder fler arbetstillfällen för bygden och bättre handelsbalans samt inte minst en bättre miljö.**

Skaraborgs Flygflottilj/F 7, Såtenäs, har beslutat att i samarbete med Västsveriges Lantmän (VL) och ortens lantbrukare ersätta större delen av sin oljebaserade värmeproduktion med värme från en ny biobränsleeldad värmecentral.

För detta ändamål har VL tillsammans med lantbrukarna bildat Såtenärs Energi AB, som genom sitt nya värmeverk skall leverera biovärme motsvarande 1700 m<sup>3</sup> eldningsolja per år till F 7:s uppvärmning. Pannan, som är på 4 MW, eldas med halm, energigräs och flis från såväl närbelägna salixodlingar som från skogsavfall. Studier pågår också för att se om det är möjligt att som bränsle an-

vända en del av den vass som finns i Vänerns närbelägna vikar.

● ● Ny teknik och nya tanke-modeller är svåra att introducera. Praktiker och visionärer måste gå samman och visa vägen till de nya energisystemen. Såtenärs Energi är ett bra exempel på att visioner om ett bättre energisambälte kan bli verklighet. Här är energikällan halm, gräs, salixflis och vass från närområdet, vilka omvandlas till värme och varmvatten för leverans till F 7.

Traktens lantbrukare får avsättning för halm, odlar gräs och salix i stället för att överproducera spannmål, rensar

Vänerns vikar från vass och skapar på så sätt förnyelsebar energi och en bättre miljö. Kan t ex eventuellt rädda lekplatserna för gösen.

Rökgaserna från förbränningen renas och askan återgår till åkrarna. Kretsloppet sluts.

Leverantörerna som är traktens bönder, finns nära anläggningen. Transporterna blir därigenom korta och energisnåla.

Ett exempel att ta efter för kommuner, företag och andra institutioner som inser att det inte bara räcker med att prata om god miljö. Man måste göra något konkret, vilket VL och F 7 visat.

● ● Det var en nöjd flottiljchef, överste *Krister Backryd*, som vid invigningen uttryckte en stor glädje över att utbyggnaden av F 7 så här direkt kan bidra till en utökad sysselsättning för traktens lantbrukare.

Flottiljens satsning på biobränslen är ett led i den miljöprövning som alla liknande anläggningar är skyldiga att göra för att nå en godkänd miljökoncession.

Jordbruksminister *Karl-Erik Olsson* sade innan han klippte det blågulva bandet, att Sveriges försvar normalt skall vara defensivt till sin karaktär men att detta inte hindrar en offensiv satsning på biobränslen för uppvärmningsändamål. Han fortsatte:

– Initiativ till en bättre miljö tas ofta av enskilda människor.

Den satsning som görs på biobränsle här på Såtenäs är ett bra exempel på lokalt miljöengagemang från bland annat lantbrukare och lokala företrädare för försvaret. Det hedrar F 7 att ni på eget initiativ gör miljöriktiga framtidsinriktade insatser.

– Vi har ett stort ansvar inför kommande generationer att på allvar ta itu med utsläppen av koldioxid. Fossila bränslen måste bli lika dyra som de är skadliga. Det skulle göra dem oanvändbara för enkel energianvändning som uppvärmning och i framtiden även som fordonbränslen och för elproduktion.

● ● Överste Backryd säger till FlygvapenNytt:

– F 7 bygger nytt i samband med att flottiljen skall utrustas med JAS 39 Gripen, så vi har behov av ytterligare värme. Traditionellt har vi eldat med olja, men nu fanns möjligheten att bygga ett biobränsleeldat värmeverk.

– Det är både ekonomi och miljövård på samma gång. Dessutom har det inneburit ett gott samarbete med lantbrukarna runt omkring flottiljen. Jag brukar skämtsamt beskriva den här värmeanläggningen för våra utländska gäster så, att först eldar vi upp halmen och får värme, sedan återgår askan till åkern som gödselmedel och vi får tillbaka pengar genom konkurrenskraftigt bränslepris.



Foto: Katarina Kresak



– Ur min synvinkel och med tanke på flottiljens storlek, vill vi också värna om miljön och klara framtidens miljöprövningar. Även om dagens flygplan inte går på biobränsle så är det en god början att värmeverket gör det!

Såtenergi är för vår del ett projekt där flera goda faktorer som ekonomi, miljövård och relationer till traktens folk samverkat för ett lyckat resultat. Det bådar gott för framtiden.

● ● Systemet ger en bra bild av det moderna kretsloppstänkandet. Rökgaserna renas i en multicyklon och i textfilter. En viss mängd återgår för att styra syrehalten i förbränningsluften.

Under pannan rakas askan automatiskt ner i ett vattenbad varifrån den förs vidare till containrar för lagring. Sedan är det bara för lantbrukaren att komma och fylla sin vagn med aska och lägga ut den på åkern som gödning. Cirka 7 ton aska i veckan handlar det om.

– Den håller Ph-värde 10 och det är väldigt bra. Ingenting är tillfört och det enda som är borta är kvävet, säger projektledare Roland Landin.

Halm blir huvudråvaran till värmeproduktionen. Men anläggningen tillåter också att man gör en mix med flis.

**Som sagt:** När får vi se Vigen och Gripen få sin drivkraft från halm? I dag en kvistig fråga. I morgon kanske inte lika gräslig ...

J Ch

**Nedan: Att samla i ladorna är på modelt igen.**



FlygvapenNytt nr 2/94



Foto: Åke Anderson

## Med rätt att skruva på Gripen

Vid en liten ceremoni i april vid FMV:PROV i Malmslätt erhöll sex tekniker ur F 7 och åtta ur FMV:PROV certifikat innebärandes att alla nu godkännts för handhavande av flygplanet JAS 39 Gripen.

På bilden ses chefen för F 7, överste Krister Backryd (i flygställ), överrätta certifikatet till kapten Einar Savolainen. Sammalunda ses tekniske chefen Göran Bure (i vita skägget) göra till Örjan Johansson, FMV.

Övriga certifierade F 7-tekniker var: Löjtnant Anders Lundgren, löjtnant Mats Carlsson, löjtnant Sören Andersson, kapten Mats Svensson och löjtnant Lars-Åke Edfeldt. ■

Red.

## Största investeringen inledd

Nu har första spadtaget utförts och dokumenterats – en symbolisk handling betydandes att nu har projekt utbildningscentrum vid F 7/Såtenäs satts igång. Nu startas handgripligt byggandet av Gripen-piloternas utbildnings-mekka – den största satsning Flygvapnet någonsin gjort på en enskild flottilj – cirka en miljard för byggnader och simulator m m.

Det var flottiljchefen, överste Krister Backryd, och Sture Ljungqvist från Fortifikationsverket Väst som med spadtaget markerade byggstart. Byggnaderna går löst på knappa 300 miljoner och cirka 700 miljoner kostar tekniken, diverse simulatorer m m.

Skolbyggnaden skall vara färdig till den 1 oktober 1995. Då skall inskolning på JAS 39 Gripen av F 7:s två divisionspiloter starta. Därefter följer successivt Flygvapnets övriga flygdivisioner i en förutbestämd turordning. Till en början omskolas äldre piloter. Längre fram kommer även "helt gröna" förare (= direkt från F 5) att göra sin TIS-utbildning vid F 7. ■

J Ch



Foto: Arne Johannesson



# "Ikaros 1993. Flygvapenmusei årsbok"

"Ikaros 1993" är en vacker bok, med eller utan skyddsomslag. Skön att ta i och att läsa, trots att innehållet inte friar till någon större publik. Bokredaktionen har i några år visat att den vågar höja sig över det traditionella; dvs plocka in kultur i årsböckerna.

För att visa vad jag menar, vill jag peka på förra årets uppsats: "Jordsjäl och himlakropp" av Verner Aspenström och på årets "Kultursyn och människa-maskinproblematiken" av Sven-Olof Olson och Lars Christofferson. Av den framgår att det inte bara är territorium och människor som vi skall försvara utan också ett kulturarv i vid mening. Ett kulturarv med en forntid, en nutid och en framtid och rätten att leva med detta arv, fritt disponerat efter egna bedömningar.

Tänker man så, får t ex museiverksamheten en stor betydelse och en djupare förankring. En förankring i det förgångna som avstamp för framtida utveckling. Sedan är steget inte långt till reflektioner om piloternas kvalitativa betydelse, som har ökat. Det framgår av den flygmedicinska och flygpsykologiska forskningen, som bl a har resulterat i den urvalsprocess av piloter som man numera begagnar sig av.

När Stefan Bernlind berättar för läsarna vad ett museiföremål är, är även han inne på kulturarvet. Han speglar det mot flygets oerhört snabba utveckling. Det som i dag tillhör vår vardag och därför inte har något som helst musealt värde, får plötsligt ett sådant, om inte i morgon, så i alla fall rätt snart. Det som i dag förefaller betydelselöst kan i framtiden ha stort värde för museibesökare och forskare.

Saab:s före provflygare Olle Klinker, bjuder läsaren på modellflygning i skala 1:1 med "Lill-Draken", det enda riktiga försöksflygplan som Saab har konstruerat (Erik Bratt) och byggt. Totalt flögs maskinen nästan 900 gånger från januari 1952 till oktober 1956. Nu står det i Flygvapenmuseum och nu har vi också fått dess historia på pränt. 40 sidor med tekniska uppgifter och en teknisk äventyrsskildring.

Flygvapenchefen Bengt G:son Nordenskiöld var i sanning en färgstark och särpräglad man, vars ledning passade som hand i handske då, men som inte skulle passa alls i

dagens samhällsmönster. Författarna Böhme och Scheiderbauer målar upp en så sannfärdig bild av honom som är möjlig. Några läsare undrar kritiskt om de inte har skrivit i vördnadsfull givakt. Det har jag hört i flyghistoriska kretsar. Recensenten tycker nog att de har intagit stram, men inte slapp manöver, när de skrev.

Flygets hus på Malmslätt skall upplevas. De som inte har gjort det har något att se fram emot. Till dess kan de läsa in husets historia, som författats av C G Ahreman och Stig Jansson.

Recensenten tror att den här boken kommer att bli ett litterärt samlarobjekt (nu den tredje i ordningen) i en snar framtid. Ett gott betyg! Bertil Skogsbergs sobra layout är pricken över i:et. ■

Stig Kernell

## Redaktionell kommentar:

Till Böhme/Scheiderbauers bokkapitel om general Nordenskiöld bör följande tillägg göras för att bilden av den dynamiske chefen skall bli lite fullständigare.

Upp på pluskontot bör föras att Nordenskiöld i egen skap av flygstabschef 1939 lät starta utgivningen av embryot till FlygvapenNytt, då kallad Ufs = Underrättelser från flygstaben (1947 namnändrad till Ufl = Underrättelser från flygledningen och 1960 till FlygvapenNytt).

I början av 1940-talet instiftade Nordenskiöld den än i dag livskraftiga Flygjournalisternas klubb, FJK.

På minussidan framstår dock den av Nordenskiöld avfytrade CFV-order, som påbjöd bortgallring av alla gamla flygplan vid flottiljerna samt övriga historiska dokument (t ex fotografier). Bara vissa flottiljefers trots/motstånd gjorde att inte hela Flygvapnets förhistoria gick upp i rök.

Vad vore väl dagens Flygvapenmuseum om inte flottiljefen vid F 3, överste Hugo Beckhammar, gömt undan ett antal f d flygfähiga dyrgripar i sin "lägerhydda"? Att Böhme/Scheiderbauer inte tar upp den historien har många flyghistoriker säkert undrat över. Nu är den ändå fragmentarisk satt på pränt. ■

Jahn Charleville

## "FN-flyg" övar i Sverige

Foto: Åke Anderson



I mitten av mars besöktes F 16M i Malmslätt under tre dagar av fyra danska F-16-flygplan från Skrydstrup. – Besöket var militärhistoriskt.

Uppgiften för den danska NATO-flygstyrkan var att samöva och understödja den nordiska FN-batajonen Ba 02, som bl a övade på Prästtomta. Övningen utgjorde samordnade förberedelser utifall FN tvingas sätta in flygstridskrafter i Bosnien-konflikten.

Den danska personalen bestod av fem piloter och 18 markpersonal. ■

Red.

◀ En av de fyra danska F-16-flygplanen landar på F 16M i Malmslätt. I förgrunden ses S 32 Lanser.



# Äntligen i luften – Euro- fighter

*Efter cirka två års förse-  
ning har så det omdiskute-  
rade flygplansprojektet,  
numera under namnet,  
Eurofighter 2000 fått luft  
under vingarna i verklig  
bemärkelse. Såväl den  
första tyska som den första  
brittiska prototypen har  
gjort sina jungfruflygning-  
ar. 45 respektive 50 minu-  
ter utan problem, enligt  
provflygarna Peter Weger  
och Chris Yeo.*

Eurofighter 2000 ("Jäger 90")  
utvecklas av fyra europeiska  
länder: Tyskland/DASA, Stor-  
britannien/BAD, Italien/Alenia  
och Spanien/CASA. Storbritan-  
nien svarar för 37,5 procent,  
Tyskland för 30, Italien 19,5  
och Spanien 13 procent. Stor-

britannien avser anskaffa 250  
flygplan, Tyskland 140. Totalt  
kan de fyra länderna väntas  
beställa cirka 650 flygplan. –  
Styckepriset är i dag beräknat  
till cirka 400 miljoner kronor.  
(Nästan tre gånger så mycket  
som en Gripen kostar.)

Den tredje prototypen är  
italiensk och beräknas kunna  
flyga före årsskiftet. Totalt sju  
prototyper skall byggas. Nuva-  
rande koncept utgör en bantad  
ambition (ca 25 proc) jämfört

med ursprungsspecifikationen.  
Ändrade hotbilder m m, fördy-  
rade projektkostnader, tekniska  
problem etc har medverkat  
till att reducera projektets  
omfång såväl teknik- som  
antalsmässigt.

Liksom vår svenska Gripen  
slås Eurofighter om en mark-  
nad där cirka 3000 flygplan  
hos olika flygvapen världen  
över skall omsättas. ■

*Jahn Charleville*



*Flera av FlygvapenNyttas läsare har und-  
rat över den Hercules som var fotografe-  
rad på sid 44 i nr 3/93 i artikeln om  
International Air Tattoo på den brittiska  
RAF-flygbasen Fairford. Bildtexten anger  
att det var frågan om en Lockheed C-130  
Hercules för underrättelseverksamhet.*

Det är i huvudsak rätt. Men  
ändå inte riktigt riktigt. Ty vad  
det handlar om är en flygande  
radio- och TV-sändare, att an-  
vändas i psykologisk krigföring  
– ungefär som en Radio Free  
Europe – eller i katastrofsam-  
manhang när det ordinarie  
sändningsnätet slagits ut. Sän-  
darutrustningen i denna Her-  
cules-version, EC-130E (RR)  
som den fullständiga be-  
teckningen lyder, är så stark att  
den lätt "bränner igenom"  
markbaserade sändare, inom  
rimliga avstånd. Typen använ-  
des under Kuwait-kriget och  
påstås ha haft ett avgörande  
psykologiskt inflytande på de  
irakier som deserterade till den  
allierade sidan.

Det finns bara fyra Hercules  
som konverterats för dessa spe-  
cialuppdrag. Planen flygs av  
nationalgardister i 193:e Speci-

al Operations Squadron, som  
är baserad på Harrisburgs in-  
ternationella flygplats. Förban-  
det började med psykkrigföring  
redan 1967, då med EC-121S  
Lockheed Constellation. Kon-  
vertering till Hercules ägde  
rum 1977.

För att medge sändning på  
AM-, FM-, HF-, VHF- och  
UHF-banden erfordras flera ty-  
per av sändare. Dessa är lätt  
utbytbara genom ett system  
med förberedda "pallar". Ty-  
pen är dessutom, vilket delvis  
framgår av bilden, försedd med  
antennor av olika slag. Flera av  
dem finns i poddar under ving-  
arna. Från en trumma i flygpla-  
nets akterparti kan man lägga  
ut flera hundra meter HF- och  
AM-antennwirar, ungefär som i  
flygradions barndom. AM-  
antennen på EC-130E (RR)  
hålls ner av en 227 kg tung

## Strålande Hercules

*Text & foto: Lennart Remus*



vikt för att hänga så vertikalt  
som möjligt. Antennerna på  
fenans båda sidor är för lågfre-  
kvens VHF färg-TV och fick  
installeras i all hast före  
Kuwait-kriget för att klara av  
Iraks och Kuwaits TV-system.  
All utrustning gör att planet  
blir tungt; i stället för E-versio-  
nens ordinarie motorer har  
denna specialversion T56-A-  
15-motorer på 3363 kW, vilka  
är desamma som i C-130H.

Flygbesättningen utgörs av  
ordinarie fem man samt sex  
operatörer, några av dem med  
särskild språkutbildning eller  
infödda för att kunna tjänstgöra  
som "disk-jockeys" i direkt-  
sändningar. Enligt en av pilo-  
terna påverkas inte flygegen-  
skaperna nämnvärt av anten-  
nernas luftmotstånd utom i låg  
fart och i landningen, då pla-  
net gärna vill lägga sig en  
smula på tvären. ■





## Flygvapen-ungdomar i Kalmar först med kurschef från lottorna

*Från och med utbildningsåret 93/94 har kraven på kurschefer och instruktörer ökat. Det krävs numera att instruktörer skall ha genomfört speciell kurschefskurs. Man skall ha lägst sergeants grad. Det är därför naturligt att utbildad personal ur Lottorna engageras i Flygvapen-ungdomsutbildningen.*

Ungdomsutbildningen i Kalmar har startat igen efter sex års uppehåll. F 17 är ansvarig för utbildningen inom området och vill ha verksamhet på flera

platser inom sitt rekryteringsområde. Totalt har F 17 cirka 200 elever som går ungdomskurser, fördelade på fyra platser – Jönköping, Växjö, Ronne-

by och Kalmar.

Att verksamheten återupptagits i Kalmar beror mycket på **Margaretha Bjerkner-Almroth**. Hon är den första kurschefen inom ungdomsutbildningen som kommer från Lottorna. Hon är avtalsofficer med fänriks grad och med en gedigen instruktörsbakgrund från både central och lokal utbildning. Hon är aktiv inom både Lottorna och FVRF.

Grundkursen i Kalmar består av 14 elever varav fyra är flickor. Utbildningen genomförs till största delen i Kalmar. Men några veckoslut förläggs utbildningen till F 17/Ronneby för att få genomföra de utbildningsmoment som kräver en flottiljs resurser i form av bl a flygplan och simulator.

● ● I mitten av november samlades 180 elever vid F 17 under ett veckoslut. Då var naturligtvis Kalmar-ungdomarna med, för många det första besöket vid en flottilj.

Första helgen i december var Kalmar-ungdomarna på plats vid den gamla hemvärnsgården några kilometer utanför Kalmar centrum. Förläggnings-tjänst och sjukvårdstjänst stod

på programmet. Det var första gången som ungdomarna kom i kontakt med militärtält typ 20. Det behövdes en hel del träning innan alla tältpinnar lanns på plats och tältet var ordentligt sträckt.

Att sova första natten i ett militärtält var en upplevelse och det tog några timmar in på natten innan kurschefen kunde konstatera att alla utom eldposten sov.

Söndagen ägnades åt sjukvårdsutbildning där bl a sjukbår, förflyttning och lyft av skadade ingick.

Vad tycker eleverna om kursen och kurschefen?

**Andréa Wikhäll** och **Peder Skude** båda 15 år och boende i Kalmar tycker att det är bra med ordning och reda, något de saknar i skolan. De tycker också att det är spännande att komma närmare Flygvapnet, speciellt flygplanen och den militära miljön. Båda tycker att programmet är omväxlande och att höjdpunkterna denna helg var övernattningen i tält samt genomförandet av ett första grundläggande exercispass.

Föräldrarna är positiva till deras engagemang och hjälper gärna till med transporter till och från kursplatsen.

Att ha en tjejkurschef ser de enbart positivt på. Peder vill bli officer i Flygvapnet medan Andréa vill avvakta några kurshelger till innan hon bestämmer sig.

Löjtnant **Bengt Bernefalk** är ansvarig för ungdomsutbildningen vid F 17. Han betonar att både fast anställda och frivilliga behövs för att klara ungdomsutbildningen i denna omfattning. Förhoppningen är att fler kurschefer och instruktörer från Lottorna ställer upp i framtiden. F 17 och FVRF är mycket positiva till denna utveckling. – Något som understryks av den positiva stämning som Margaretha Bjerkner-Almroth skapat i Kalmar. ■

Tore Bertilsson







## Utbildningen sommaren 1994 – den intensivaste inom FVRF

*För några år sedan var det endast de största entusiasterna som för framtiden kunde se en utökad frivilligutbildning. Luftbevakningen var ett stort frågetecken. Och med minskat antal basbataljoner såg FVRF:s betydelse ut att minska. Tack vare ett målinriktat arbete i bästa samverkan med Flygvapnet kan vi nu glädjas åt en positiv utveckling. Sommaren 1994 blir den mest omfattande utbildningsperioden för FVRF någonsin.*

**Lomos vid F 20.** All omskolning från det gamla optiska systemet till observationstjänst i LOMOS genomförs vid F 20 vecka 27-30. F 16 är ansvarig för utbildningens genomförande. Lottorna är huvudman vecka 27-28 och FVRF vecka 29-30. För FVRF gäller omskolning för kompani- och plutonbefäl, samt omskolning av vår lgc-personal till observationstjänst. Även omskolning av nyrekryterade elever direkt till observationstjänst genomförs under veckorna 28 och 30.

Två instruktörskurser praktik (IK P) för lägst sergeanter med genomförd instruktörskurs teori (IK-T) genomförs veckorna 28-29 och 29-30. Det förutsätts att eleverna veckorna 27 eller 28 genomför omskolning till observationstjänst.

Alla fyra veckorna är planerade för 130 elever. Den skarpa utrustningen installeras av TELUB vecka 26 på F 20 för att användas i utbildningen vecka 27.

● ● **F 14 utökar.** – Förra sommaren blev utbildningen vid F 14 en succé. Detta har medfört att antalet elevplatser utökas sommaren 1994.

Nya kurser vid F 14: Expeditionstjänst LOMOS, GB – Vaktjänst LOMOS, menig – Skjutledarkurs del 2.

De önskemål om förändringar vi fick efter förra sommaren kommer att åtgärdas till sommaren 1994. Lottorna är huvudman veckorna 27-28 och FVRF veckorna 29-30.

● ● **Fler kurser och fler elever även vid F 4.** – Veckorna 27-28 genomför F 4 sin årliga sjukvårdsutbildning med Lottorna som huvudman. För FVRF-elever tillkommer kompanibefälskursen för utbildning till sjukvårdsväbel. Det är första gången som kursen genomförs.

Kurs för sjuktransportmän har tillkommit för att få utbildning och övningstillfälle för denna kategori. De leds under tillämpningsövningen av eleverna i sjuktransportbefälskursen, som på detta sätt får realistiska uppgifter och övningsförhållanden. Antalet elevplatser till central sjukvårdsmannakurs utökas på grund av utelivna lokala kurser.

● ● **F 10 ny sommarutbildningsplats.** – Efter att i flera år ha genomfört central ung-

domsutbildning för ledarkurser genomför F 10 under sommaren 1994 utbildning för vuxna. Det är ledarskapskurserna 1, 2 och 3 samt AMU 2 som genomförs under v 27-28.

FVRF är huvudman för utbildningen vid F 10.

● ● **Ledarkurserna för FV-ungdom flyttar.** – Som tidigare nämnts har F 10 genomfört kurserna under flera år. Från och med sommaren 1994 är utbildningen delad och flyttad till F 5 och F 15. Veckorna 27-28 genomförs både LK 1 och LK 2 vid F 5 resp F 15. Antalet elevplatser på varje flottilj är totalt 48 – dvs 24 för LK 1 och 24 för LK 2. I huvudsak kommer elever från mellersta och norra Sverige att antas till F 15 och elever från södra Sverige till F 5.

**Övriga sommarkurser för FV-ungdom.** – Sommarkurs 1 och 2 genomförs som tidigare med begränsning. Kurserna vid F 6 utgår på grund av flottiljens nedläggning den 30 juni. Kurserna vid F 13 flyttas till F 16M, dvs Malmen/Linköping.

**Kurssammanfattning.** – Alla sommarens kurser finns i kurskatalog 94/95, som utkom i februari. Kurskatalogen kan rekvireras från frivilligavdelningarna eller från flygvapenförbund/flygvapenförening.

● ● **Ansökan.** – Senast den 1 april 1994 skulle anmälningarna ha inkommit till FVRF centralt. För instruktörer utgick ansökningstiden den 1 mars 1994.

Ansökan till ungdomsutbildningen sker på särskild blankett som finns att tillgå på flottiljerna och hos flygvapenförbund/flygvapenföreningar från och med februari 1994. Ansökan senast den 1 april 1994.

Den intensivaste utbildningsperioden genomförs sommaren 1994, då läggs grunden för de nya krigsförbanden i LOMOS och utvecklingen inom basutbildningen fortsätter. Ungdomsutbildningen behåller sin ambition.

Välkommen till sommarens centrala kurser. ■

*Tore Bertilsson*

## Bråttom för "gamla" luftbevakare!

Eftersom det gamla bevaknings-systemet ersätts med ett nytt, upphör den enskildes krigsplacering den 30 juni 1994. MEN: **Den meningsfulla krigsuppgiften kan bibehållas och utvidgas genom en överföring till det nya optiska systemet LOMOS** (Luft- och markobservationssystem).

De flesta har från flottiljen/FVRF nåtts av en förfrågan, om de vill byta till det nya systemet. De som inte fått någon sådan fråga bör kontakta egen flottilj/flygvapenförbund/flygvapenförening. Sannolikheten är annars stor att du/ni råkar ut för en omkrigsplacering till annan del av totalförsvaret efter den 1 juli 1994. – Kolla omgående!

Alla behövs i LOMOS. ■

*Gillis Weingartb*



## Nytt idrottsmärke för flygvapenungdom

*Sedan många år har det funnits ett idrottsmärke för alla ungdomar inom försvarets ungdomsverksamhet. Kraven har, på grund av ändrad inriktning av ungdomsverksamheten i Flygvapnet, de senaste åren varit svåra att uppfylla.*



För några år sedan beslutades att ungdomar inte skall genomföra soldatprovet – på grund av konstaterad skaderisk. Därför bestämdes vid riksungdomstinget vid F 20 i maj 1993, att införa ett *eget idrottsmärke* för Flygvapen-ungdom.

Vid riksungdomstinget framkom olika förslag på vilka grenar och krav som skulle ställas. Därför tillsattes en arbetsgrupp av enbart ungdomsrepresentanter för att utreda detta.

Målet var att instifta ungdomsmärket redan utbildningsåret 93/94. Efter ett effektivt arbete av arbetsgruppen med **Magnus Jönsson**, (Gävle) i spetsen, har nu bestämmelser-

na fastställts av FUC (Flygvapnets uttagningscentrum) och FVRE.

Grenarna är *löpning, simning, orientering* och *skytte*.

Märket kan erövas i guld, silver och brons. Kraven ökar efter valör.

Ett märke kan tas per år och man börjar med brons. Märket utdelas av kurschef och följs upp av kursledningen. Vår förhoppning är att märket ska inspirera alla våra ungdomar till ökad idrottsaktivitet inom ramen för ÖB:s anvisningar.

Alla ungdomar skall kunna delta. ■

*Tore Bertilsson*

## Nya guld- och silvermedaljörer

Riksförbundets ordförande Gunnar Löfström har beslutat om nedanstående tilldelning för budgetåret 1993/94:

Riksförbundets kungliga **guldmedalj**: Chefen för Flygvapnet *Lars-E Englund*, Överbefälhavare *Bengt Gustafsson*, *Sven-Erik Karlsson* Örebro Läns FVFB, *Olof Lindfors* Malmén-Tjust FVFB.

Riksförbundets kungliga **silvermedalj**: Rikslottachef *Marianne af Malmborg*, *Valter Andersson* Skaraborgs FVf, *Jan-Eric Jonsson* Malmén-Tjust FVFB, *Stefan Olsson* Skaraborgs FVf, *Björn Ringström* Västerbottens FVf.

Vi gratulerar varmt till dessa fina hedersbetygelser! ■

*Gillis Weingarth*

## Rapport från styrelsemötet

*Styrelsemötet i december hölls i kansliets nya lokaler på Löjtnantsgatan 25. Som vanligt var det en diger föredragningslista. Den genomgicks dock med sedvanlig schvung av styrelseordförande Jan-Åke Berg.*

Arbetet med att inrikta rekryteringen på strilbataljonerna fortsätter. Styrelsen lägger för övrigt en proposition om detta vid riksförbundsstämman.

Styrelsens synpunkter på de åtta motionerna utarbetades. Det betonades att SAM FPE gäller, vilket innebär att myndigheten bl a skall hålla med lokaler innanför militärt område.

FVRF bidrar med 1000 kronor till H M Drottningens jubileumsfond.

Avtalet med vår leverantör av PR-artiklar (Titan-Reklam) sägs upp. Det visar sig att han inte anlitas av förbund och föreningar. FVRF övergår till att köpa efterhand det som behövs.

Det behövs en bättre styr-

ning från CFV vad gäller ungdomsverksamheten. Det skall framgå klarare i CFV ProdV (produktionsverk) att flottiljerna har i uppdrag att anordna grund- och fortsättningskurs för ungdomar. Försvarsmaktens policy i frågor som berör personal med invandrarbakgrund redovisades.

I övrigt fastställdes stadgarna för det nybildade Västra Sveriges Flygvapenförbund och vissa FVFB/FVf fick ett något utökat verksamhetsbidrag för fortsatt förbundsbyggnad och datoranskaffning innan styrelseordföranden tackade ledamöterna för ett konstruktivt arbete. ■

*Gillis Weingarth*



## Tre föreningar bildar nytt förbund



*Vid samtida ordinarie föreningsstämmor vid F 7 den 16 oktober beslöt Göta, Västgöta-Dals och Älvsborgs flygvapenföreningar att gå samman i ett nytt regionalt förbund.*

Samgåendet hade sedan hösten 1991 förberetts av interna arbetsgrupper och slutligen av en interimstyrelse med representanter från alla tre föreningarna.

Av de tre är Göta flygvapenförening den äldsta med oavbruten tillvaro sedan starten den 10 oktober 1940 under

namnet "Kamratklubben LC Göteborg" – KKLCG. (Mer därom kan läsas i FVRF:s jubileumsskrift 1987.)

Västgöta-Dals och Älvsborgsföreningarna har liksom Göta anor från beredskapsåren, dock inte med obruten verksamhet genom alla år. Båda återbildades under SLBF-tiden i slutet av 50-talet.

Det nya förbundet fick namnet "Västra Sveriges Flygvapenförbund". Till förbundsordförande valdes C F 7, överste *Krister Backryd*. Alla de tre tidigare föreningarna är representerade i förbundsstyrelsen. Styrelseordförande blev *Tommy Wendel* från Älvsborgsföreningen, förbundssekreterare *Lennart Nielsen* från Göta FVf och kassaförvaltare

*Eivor Larsson*, också från Älvsborgs FVf.

Genom samgående rationaliseras administrationen, bl a hanteringen av medlemsregistret – ca 1350 medlemmar – och kassan. Olika aktiviteter som studiebesök, skytte- och idrottsverksamhet, medlems-träffar m m kan helt informellt anordnas lokalt på olika håll inom förbundets område.

Här finns goda möjligheter att på många orter starta egna avdelningar för att bedriva en hel mängd skilda verksamheter. Kom bara ihåg att ingenting sätter igång av sig självt – här krävs intresse och initiativ! ■

*Sture Lundkvist  
(vice ordförande, Göta FVf)*

## Nya planer för ledarskapskurserna

*Efter några års erfarenheter av vår ledarskapsutbildning har dessa sammanställts och utbildningsplanerna är föremål för revidering.*

Ansvar för utbildningsplanerna har F 14:s ledarskapscentrum. Det är major **Hans Hansson** som leder arbetet i samverkan med berörda frivilligorganisationer.

Målet är att de reviderade utbildningsplanerna skall börja tillämpas under vårens utbildning vid F 14 för att sedan fastställas till sommarens utbildning.

Samtidigt med detta arbete utarbetas ny utbildningsplan för ledarskapskurs i LOMOS (L4). Denna kurs är avsedd för blivande kompanibefäl inom LOMOS och har inriktning chefskap och viss befattningsutbildning. Ledarskapskurs 4 genomförs för första gången under våren 1995 vid F 14. ■

*Tore Bertilsson*

## Nyfräscha lokaler för kansliet

### Klart med ytterligare avtalsskrivning

ÖB har tidigare medgivit att flottiljerna under en övergångsperiod får skriva A-avtal med FVRF-medlemmar som lämnar värnpliktsåldern vid 47 år och är gruppbefäl. Detta kan ske för att säkerställa tillgången på befäl i LOMOS. Tillståndet är nu utökat att gälla även KB och PB. ■

*Gillis Weingarth*

**Kansliet tvingades den 14 december 1993 lämna lokalerna i ärevördiga K 1. Detta berodde på omdispositioner inom K 1 och att Armén behövde nya lokaler för värnpliktsförläggning och expeditioner.**

Vi anvisades av ÖB nya lokaler på Löjtnantsgatan 25, 6 tr – lyckligtvis bara cirka 200 m från Militärstabsbyggnaden. Det har blivit en samgruppe-

ring med SMI (Sveriges militäridrotts- och mångkampsförbund).

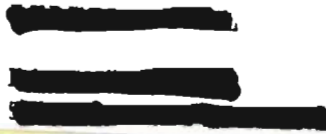
Flyttningen innebär således att vi fortfarande har stor närhet till Flygvapenledningen och Flygvapnets uttagningscentrum (FUC), vilket är ett måste om vi skall kunna arbeta effektivt.

Vi ser därför positivt på förändringen. Våra besökare behöver numera inte känka fem trappor för att nå oss utan kan ta hissen. Kanske inbjuder detta till fler besök. Telefon- och faxnummer är desamma. – Välkomna på en titt in! ■

*Gillis Weingarth*







# "Sarajevo Airlift" *sid 12*



*Kobren i Dubai, sid 42*



*Eurofighter 2000 i luften, sid 51*

