

FLYGVAPEN

Nordens största flygtidskrift

nytt

3/93

UNIK ROTE, 1:

**J 35J Draken
och AJ/S Viggen
nya stallkamrater
– ”Tema F 10”
sid 28-43**

Jans flygning – en ren Fröjd!

I konkurrens av cirka 400 deltagande flygplan vid årets International Air Tattoo på den brittiska flygpbasen Fairford, erövrade mycket överraskande det svenska Jaktviggelaget priset för bästa uppvisning.

Årets upplaga av International Air Tattoo slog alla rekord, såväl publik som i fråga om antalet deltagande flygplan. Temat detta år var **Royal Air Force 75 år**. På den statiska markutställningen längs den drygt två kilometer långa taxibanan trängdes närmare 200 flygplan av ett hundratal olika typer. Nästan lika många flygplan deltog dessutom i flyguppvisningarna, vilka pågick från morgon till kväll, till stor nöje för halv miljonen åskådare. Tattoo har med råge befest sin ställning som det största publika militärflygsevemangent någonsin, någonsans.

Sverige har deltagit i International Air Tattoo tre gånger. Första gången var 1987 med en bejublad Herkulesuppvisning, som till och med uppmärksammades i ett långt inslag i brittiska statstelevisionen BBC. Förra året var Team 60 på plats och gjorde en fin uppvisning. SK 60 är ju inte direkt världens lättaste flygplan att flyga i större forma-

tion på grund av klena motorer och asymmetriskt placerade förare.

I år hade Jämtlands flygflottilj/F 4 fått äran att representera Flygvapnet. Man gjorde det med den äran! Priset för **bästa uppvisning**, den i hela flygvärlden åtråvärda **The International Display Sword**,



Här ses kapten Jan Fröjd hållandes det fina beviset på att F 4-laget erhållit årets uppvisningssvärd.

Foto: Lennart Carlsson

gick till kaptenen **Jan Fröjd** som med tattots speciella flygsäkerhetsbegränsningar gjorde vad han kunde för att visa Jaktviggens sitt rätta element. Sålunda fick Fröjd inte visa roll direkt efter start och pådrag efter landning. Men det som blev kvar räckte ändå för att övertyga den mycket sakkunniga juryn med några av världens mest namnkunniga piloter och flygskribenter bland medlemmarna.

Största äran för "svärdet" (= utmärkelsen) tillfaller naturligtvis Jan Fröjd. Men reglerna säger,

att det är den *samlade insatsen* som skall bedömmas. Därför räknade man också i *spekern*, major **Lennart Carlsson**, som på sin knappt utmätta tid berättade om Jaktviggens förträfflighet och flygutbildningen i Flygvapnet. Med i bedömningen fanns också förevisningen av **JA 37 i markutställningen av förare ur divisionen**, samt presentationen av det svenska **deltagandet i programskriften**.

– Det är synnerligen glädjande att Flygvapnet fått detta prestigefyllda pris, som ju visar att vi har bland de bästa uppvisningspiloterna i världen, om någon nu skulle tro något annat, säger Forsvarsmaktens nye informationschef, överstelöjtnant Ove Wagermark. "Svärdet" hemfördes i triumf av delegationschefen, översten av 1. graden **Gunnar Ståhl** (tillika chef för F 4) som själv flög hem en av Jaktviggarna från England.

– "Svärdet" skall få en hedersplats på flottiljen, lovar Ståhl. Den starka svenska insatsen innebär naturligtvis att förväntningarna på Flygvapnet är stora, när det gäller kommande flygtattoo. – Nästa gång vill vi se en Draken i luften och en Lansen i markutställningen, hoppas Sue Bushell, som är högsta pressansvarig för International Air Tattoo. ■

FlygvapenNytt 54 år

Nordens största flygtidskrift: 35.000 ex.

Trycks på miljövänligt papper.

UR INNEHÅLLET

- Sid 6: Gripens räddningssystem**
- 12: Avtal om C-vapen**
- 14: Med TP 84 i Somalia**
- 19: "Moral-debatt"**
- 20: Vad innebär TUS-tril?**
- 22: FV:s huvudflygdag**
- Bilaga: TP 102A + B**
- 28: Tema F 10**
- 46: FVRF-nytt**
- 51: "SM" i flygjournalistik**

Nr 4/93 utges i december

Manusstopp för nr 1/94 = 13 december

"Läsarstorm"

Haveriet med flygplan Gripen över Stockholm fick stor uppmärksamhet. Förvisso förståeligt men ändå väl mycket utan verklig substans, tyckte många som ringt till redaktionen och velat ge synpunkter. I sammanhanget är det intressant att notera, att aldrig förr har så många nya prenumeranter anmält sig så sent på året som nu efter "ramaskrien". Nu vill man läsa mer av fakta. ■

Ansvärgivare: **BERNT ÖSTH**
Chefredaktör: **JAHN CHARLEVILLE**
Redaktionschef: **ANDERS EISEN**
Prenumeration: **MARIE TISÄTER**

Ljungbergs Tryckeri AB, Klippan 1993-10-16/93-774

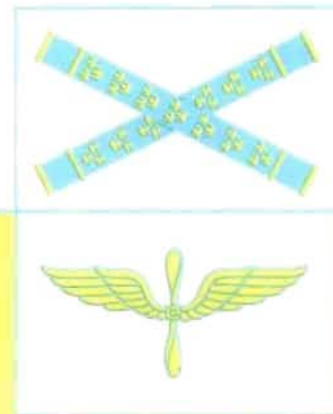
BIDRAG från läsekreten välkomnas. Redaktionen förbehåller sig rätten att redigera allt material. – Endast "Ledaren" ger uttryck för CFV:s åsikter. För signerade artiklar svarar resp författare, för redigering och layout redaktören.

ÅTERGIVANDE av textinnehållet medges.
Källan önskas tydligt angiven.

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

Prenumerationspris 50 kr 1993
Postgironummer 31 69 97-6
Kassa 103:6 Flygstaben

Fax-nr: 08-662 81 59



Chefen för Flygvapnet:

Tro på det du gör! Och gör det du tror på!

Det är uppenbart för oss alla, att haveriet med JAS 39 Gripen den 8 augusti kunde ha krävt många döda och skadade. Har allmänintresset att se flyg i luften fått väga för tungt i förhållande till de risker som alltid finns? Flygvapnet kommer under vintern att på nytt pröva denna fråga tillsammans med berörda myndigheter.

Det är självklart att ett flyghaveri i Stockholm är en stor massmedial tilldragelse i Sverige. Vi ansvariga chefer, som av erfarenheten lärt oss att vara återhållsamma med kommentarer och orsaksangivelser till dess Statens haverikommission sagt sitt, skapar då genom vår "tystnad" ett vakuum i det av massmediernas redaktioner redan avdelade nyhetsutrymmet. Detta utrymme fylls i stället med hjälp av JAS-projektets belackare, som utan att veta någonting om haveriet som sådant, ges tillfälle att upprepa sina redan väl kända invändningar mot flygplansprojekt JAS 39 Gripen.

I sin helt riktiga strävan att kritiskt granska "etablissemang", råkar många journalister ut för att deras ambitioner ofta är större än deras kompetens. Till det senare medverkar vi fackmän, eftersom vi inte sällan misslyckas med att översätta de tekniska sammanhangen till vanlig begriplig svenska. Allt detta måste vi leva med just nu, men vi borde vara starka nog att inte låta det påverka arbetsglädjen alltför mycket.

● ● Med knappt 8,5 miljoner invånare är Sverige en av Europas minsta nationer. Ändå har vi personell kompetens att teknologiskt och industriellt delta i och vilja påverka Europas utveckling. Vår flygtekniska kompetens är högt respekterad i andra länder. Flera av dessa strävar till ökad industriell samverkan med Sverige inom flyg- och rymdteknikens område. Jag vill inte anklaga nyhetsmedierna för att fästa ringa intresse vid detta, men vid ett spektakulärt haveri blir det "jordfräsjarjargongen" och pseudodebatten som tar överhanden. Naturligtvis blir det då så, att många anställda, som sliter hårt på övertid inom flygindustrin, Försvarets Materielverk och Flygvapnet inte alls kan känna samhällets uppskattning för sin kreativitet. Med andra ord: För många är det i dag svårt att hämta nya krafter just när de som bäst behövs.

För egen del brukar jag i sådana här situationer säga till mig själv: Tro på det du gör! Och gör det du tror på!

● ● Det finns säkert skäl att se dagsläget i ett större perspektiv. JAS-kontraktet från 1982 ställer utomordentligt hårda krav på prestanda och utvecklingsbarhet för att Gripen skall kunna behålla sin modernitet under lång tid. I kombination med krav på liten flygplansstorlek med-

förde kraven val av flera teknologilösningar, som inte var fix och färdiga från början. Nu har vi efter mer än 1200 flygningar konstaterat, att Gripens prestanda svarar väl mot ställda krav, på några punkter överträffar de kraven! De viktigaste delsystemen – t ex motor och radar – fungerar väl, och man har lokaliserat den ofullkomlighet i de s k styrlagarna i datormjukvaran, som anges som haveriorsak.

Flygvapnet förlorade under 1960-talet elva flygplan Draken på grund av okontrollerade flyglägen (superstall i 7 fall och servostall i 4 fall). Sju flygförare omkom vid dessa haverier. Mellan 1968 och 1978 förlorade vi sju flygplan Viggen under utprovningflygningar. Härtill kom haverierna på grund av vingbrott. Det är mot bakgrund av dessa kalla fakta som vi har saklig grund för bedömningen, att Gripen-programmet har de bästa förutsättningar att bli det effektiva och väl fungerande system för vårt framtida luftförsvaret, som Draken och Viggen blev för dagens luftförsvaret.

● ● Regeringen har den 16 september tillkallat en särskild kommission för att granska JAS-projektet. Kommissionens direktiv redovisas på annan plats, (sid 5). Det är naturligtvis för alla parter av största vikt, att vi genom kommissionen inte bara får en förnyad belysning av "huruvida JAS-programmet kan förväntas nå de mål som fastställts av statsmakterna" utan också en granskning av "myndigheternas bedömningar och ställningstaganden angående säkerheten i flygutprovningen" liksom även "jämförelser med flygplansprojekt i andra länder".

Genom att Gripen inte konstruerats för så långt drivna prestanda som övriga flygplansutvecklande länder kräver av fjärde generationens stridsflygplan, blir Gripen i internationell jämförelse ett billigt system. Hittillsvarande planering innebär att vi köper i genomsnitt 20 flygplan per år fram till år 2002. Därigenom sprider vi betalningarna över en lång period. De årliga utgifterna för JAS 39 Gripen (delserie 1 och 2) med tillhörande vapen, telemotmedel, reservdelar och underhållssystem uppgår i medeltal till 4,3 miljarder kronor, dvs 12 procent av det militära försvarets planerade budget.

● ● I sin redovisning till regeringen den 27 september angående konsekvenser av en eventuell försening av JAS-projektet skriver ÖB: "Det inträffade haveriet med JAS 39-102 kommer inte att påverka Försvarets operativa förmåga under förutsättning att eventuella ytterligare förseningar inom JAS-projektet blir marginella". Jag biträder Överbefälhavarens bedömning. ■

Karl E. Engel

Haverikommissionen:**Eliminera risken för divergerad pilot-inducerad svängning**

Preliminär rapport från Statens Haverikommission (SHK) angående haveri den 8 augusti 1993 med ett flygplan JAS 39 Gripen ur Skaraborgs flygflottilj/F 7.

I ett uppdrag från Chefen för Flygvapnet (CFV) hade FMV:PROV – dit Flygvapnets flygplan JAS 39.102 var långtidsutlånat – fått i uppdrag att vid två tillfällen under sommarsäsongen 1993 föreläsa JAS 39 Gripen vid flygdagsevenemang. Ett av dessa var Stockholm Water Festivals flygdag söndagen den 8 augusti. För uppdraget hade FMV:PROV omsatt föreläsningssuppgiften till ett särskilt flygprogram. Flygningen beordrades av FMV:PROV och genomfördes av en ifrån SAAB Military Aircraft inlånad provflygare, som i CFV uppdrag nämligen utsetts att genomföra flyguppvisningarna. För flygningen angavs redan i uppdraget att den i juni 1993 till Flygvapnet serielevererade 39.102 skulle användas. Som reservflygplan fanns provflygplan "39-3". Båda flygplanen hade identiska styrsystemsditioner. Flygplanen var baserade på SAAB-fältet i enlighet med ingångna avtal.

Flygplan 39.102 hade fram till den 8 augusti en flygtid på 40 timmar och 11 minuter. Under den tiden hade ett antal föraranmärkingar skrivits. Dessa hade antingen åtgärdats och avskrivits eller medfört att flygplanet tilläts för flygning med restriktioner. Torsdagen den 5 augusti hade flygplanet flugits med tung last. Under en loopgrörelse inträffade en rekonfiguration av styrsystemet, vilket piloten upplevde som att normal belastning inte kunde tas ut. Efter landning skrev piloten en anmärkning. Anmärkningen föranledde en restriktion

för fortsatt flygning med tung last, varefter flygprovet tilläts att fortsätta. Föreläsningssuppgiften granskades mot bakgrund av den införda restriktionen. Men det påverkades inte av restriktionen.

Förmiddagen den 8 augusti genomförde piloten ett förträningsspass med 39.102. Efter start från SAAB-fältet flög han igenom programmets flygbanor först över en sjö söder om Linköping och därefter ytterligare en gång över SAAB-fältet före landning. Enligt piloten uppträdde flygplanet helt normalt under dessa pass.

Inför föreläsningssuppgiften på eftermiddagen klagades flygplanet med två robotattrapper i vingpetsarna.

Efter kontroll med berörd klargöringspersonal och genomgång av flygplanets dokumentation kan SHK konstatera, att någon kvarstående anmärkning inte fanns.

●● Inför eftermiddagens föreläsningssuppgift inhämtades väderuppgifter. Piloten och divisionschefen gick igenom flygprogrammet, som innehöll följande ramar: Max anfallsvinkel 20°, fart över 200 km/h, belastning under 8 G, lägsta höjd 300 m och sikt mer än 8 km. Väderprognosen medgav att flygningen skulle kunna genomföras som planerat. Som alternativ vid sämre väder fanns ett enklare överflygningprogram förberett. I bestämmelser utsända av CFV utsedda uppvisningsledare för den militära delen av flygdagen angavs, att flygningen skulle omfatta planflyktssvängar och låta gungor. Väderminima för enskild föreläsning angavs till molnbas 500 m, sikt 5 km och lägsta flyghöjd över det inre uppvisningsområdet 300 m.

Piloten använde under flygningen sommarflygdräkt. Under denna bar han en så kallad förstärkt G-dräkt, godkänd för

flygning upp till en belastning av 7 G.

Händelseförlopp

Piloten startade klockan 13.51 från SAAB-fältet och steg till 8 000 m på väg mot Bromma. Under flygningen uppstod ett fel på en av flygplanets indikatorer, som innebar att den elektroniska kartan inte kunde presenteras. Efter plané till 300 meter flög piloten via Bromma in över Riddarfjärden för sin föreläsningssuppgift.

Efter en så kallad gunga i öster följde ytterligare en förbi-flygning denna gång med fart 500 km/h och höjd cirka 300 m. Efter en gunga i väster accelererade piloten flygplanet till cirka 700 km/h för att genomföra en brant högersväng, där maxbelastningen momentant uppgick till 7,2 G. Efter att ha avslutat 360°-svängningen tog piloten åter upp i en gunga för att reducera farten inför nästa moment. Detta utgjordes av ytterligare en 360°-sväng, nu med låg fart. Vid urgången ur svängen rollade flygplanet förbi planflyktsläget under 20°. Efter en rollrörelse vänster-höger kombinerat med en nosrörelse upp-ner hamnade flygplanet mycket snabbt i ett överstegrat läge med ett mycket högt nosläge. I detta läge lämnade piloten flygplanet med hjälp av räddningssystemet. I samband därmed sögs gaser från raketstolen in i motorn, varvid motorn pumpade.

●● Efter pilotens utskjutning fortsatte flygplanet i det överstegrade läget och slog ned på Långholmen strax öster om Västerbron södra landfäste. Vid nedslaget, som skedde i stort sett rätt på vingarna, följde flygplanet eld. Branden släcktes efter cirka åtta minuter av personal ur den kommunala räddningstjänsten.

Piloten styrde efter utskjutningen sin fallskärm för att undvika bebyggelse och landade i vattnet strax söder om Pålundsbron – han undkom oskadd.

Analys

SKH bygger sin preliminära analys av haveriförloppet på registrerade data från det kraschskyddade minnet, bandspelaren för kabinregistrering och styrautomatens interna felmeddelandeminne tillsammans med pilotens redogörelse.

Analysen visar följande:

Lågfartssvängen inleddes på 280 meters höjd med tänd efterbrännkammare (EBK) och en fart av 285 km/h. Under svängen var bankningsvinkeln cirka 65°, belastningen cirka 2 G och anfallsvinkeln cirka 21°. Vid urgången ur svängen gav piloten ett i det närmaste maximalt spakutslag åt höger samtidigt som han höll fram spaken i avsikt att inta planflykt. Det stora spakutslaget medförde att vänster vingens bakkantsroder snabbt gick till sitt nedre ändläge. Vid urgången ur svängen kom flygplanet att rolla över åt höger 20° samtidigt som anfallsvinkeln minskades till under 10°.

●● I sin strävan att snabbt få flygplanet rätt på vingarna gav piloten på nytt ett stort spakkommando, denna gång nära maximum åt vänster, samtidigt som han fortsatte att föra fram spaken för att sänka nosläget.

Vid denna tidpunkt rörde sig rodren med maximal hastighet, vilket förändrade flygegenskaper och minskade flygplanets stabilitetsmarginal. Detta medförde att piloten inte längre kände igen flygplanets beteende. I detta skede sände styrsystemet en varningssignal till flygplanets varningssystem om att maximal roderhastighet hade uppnåtts (STYRSÄK-varning).

Flygplanets svar på pilotens spakkommando blev en rollrörelse åt vänster i kombination med en nosupp-rörelse. För att korrigera dessa rörelser gav piloten ett spakutslag nära maximalt åt höger och något framåt. Flygplanets svar blev denna gång en roll åt höger med bankningsvinkeln cirka 35° i kombination med en nosänkning till minus 7° tippvinkel. Piloten gav då ett kraftigt spakutslag bakåt och åt vänster för att höja nosen. I samma ögonblick strävade även flygplanets stabiliserande funktioner att höja nosen. Detta medförde att nosupp-rörelsen förstärktes så mycket, att rodrens stabiliserande verkan inte räckte till utan flygplanet överstegrades och blev ostyrbart.

En sekund efter det kraftiga spakutslaget presenterades STYRSÄK-varningen för piloten. I detta skede hade piloten redan fört spaken fullt framåt i syfte att stoppa den uppåtgående nosrörelsen. Avsikten med denna varning var att ge piloten en indikation på att han började mätta styrsystemet, vilket redan var fallet. Piloten uppmärksammade inte denna varning.

● ● Hela förloppet från det att piloten gav upprölningskommando för urgång ur sväng till dess att han lämnade flygplanet var 6,2 sek. Från det att piloten inte kände igen flygplanets beteende till dess flygplanet överstegrades förlöt 2,7 sek. Från det att STYRSÄK-varning presenterades till dess att flygplanet överstegrade gick 1,2 sek. Vid all flygning då flygplanets beteende avviker från det normala gäller generellt att först ta hand om sitt flygläge, därefter analysera avvikelserna och vidta åtgärder enligt nödinstruktionen. I denna anges att piloten vid försämrade flygegenskaper skall kontrollera varningstablänn och därefter vidta åtgärder i definierade steg.

Genom den stora inverkan som spakmanövreringen hade på roderörelserna, medförde de stora och snabba spakutslagen att roderytorna snabbt uppnådde maximal rodervinkelhastighet. Under den tid som flygplanet roder rörde sig med maximal hastighet byggdes en *pilotinducerad svängning (PIO)* upp i både roll och tipp.

Tidigare genomförd validering av styrsystemsedition 9:11 visade, att flygplanet i vissa lägen kunde överstegras vid upprepade stora spakutslag. En riskanalys gjordes av tillverkaren och FMV. Risken att hamna i detta läge under flygning bedömdes som försumbar, då den spakmanövrering som behövdes för att överstegra flygplanet bedömdes som oräalistisk. Dessutom skulle flygplanets varningssystem varna piloten i så god tid, att erforderliga åtgärder kunde vidtas. Denna bedömning gjorde att ingen beskrivning av egenskapen förts in i förarinstruktionen.

Åtgärder att avhjälpa egenskapen var inplanerade att införas i de två följande styrsystemsrevisionerna.

Haveriet visar att *gjorda bedömningar var felaktiga.*

Slutsatser

- ▶ Flygplanet var luftvärdigt och hade inga kvarstående anmärkningar.
- ▶ Piloten var behörig och rätt utrustad för flygningen.
- ▶ Flygningen var beordrad på föreskrivet sätt.
- ▶ Piloten underskred obetydligt lägsta höjd för förevisningen och överskred i programmet angiven högsta tillåtna anfallsvinkel med någon grad. Detta har inte inverkat på haveriet.
- ▶ Flygplanet hade förutom en felfungerande elektronisk karta

inga tekniska fel vid haveriet. Avsaknad av kartan har inte påverkat haveriet.

▶ Motorn har fungerat som avsett ända fram till dess att flygplanet slog i marken. Att motorn pumpade berodde på att gasströmmen från raketstolen sögs in i motorn.

▶ Räddningssystemet har fungerat på avsett sätt.

▶ Det kraschskyddade minnet har fungerat på avsett sätt.

▶ Hittills har ingenting framkommit som tyder på att haveriet har orsakats av någon yttre påverkan såsom fågelkollision, blixtnedslag eller dylikt.

▶ Pilotens snabba och stora korrekationer av flygläget efter urgången ur svängen ledde till att han hamnade i PIO i tipp och roll. Denna blev divergent i tipp.

▶ Pilotens auktoritet över styrsystemet blev för stor i förhållande till dess stabiliserande funktioner i detta flygfall.

▶ Tillverkaren och FMV kände till att flygplanet vid stora och upprepade spakutslag kunde överstegras. Risken för att detta skulle inträffa under flygning bedömdes som försumbar.

▶ Styrsystemet har fungerat typenligt fram till nedslaget.

▶ Fördröjningen i presentation av varningen STYRSÄK för piloten innebar att han inte gavs någon möjlighet att reagera i den uppkomna situationen.

▶ Det snabba förloppet gav inte piloten tid att vidta åtgärder enligt nödinstruktionen.

▶ Den låga höjden cirka 270 m gav inte piloten några möjligheter till åtgärder för att återfå kontrollen över flygplanet. Pilotens beslut att lämna flygplanet var riktigt.

Orsak till haveriet

Haveriet orsakades av styrsystemets höga förstärkning för spakutslag i kombination med pilotens stora och snabba spakrörelser. Detta ledde till att stabilitetsmarginalen överskreds och flygplanet överstegrades.

Bidragande faktor har varit att STYRSÄK-varningen presenterades för sent för att ge piloten tid att reagera.

Rekommendationer: SHK föreslår att CFV tillser att åtgärder vidtas så att *risken för divergerad PIO elimineras* i det tillåtna användningsområdet.

Efter att detta är genomfört och verifierat ser SHK inget hinder från flygsäkerhetssynpunkt att flygningarna med JAS 39 Gripen återupptas. ■

Olle Forsberg
Rune Lundin

SAAB meddelar den 3 september:

Efter det att orsakerna till haveriet med JAS 39.102 har klarlagts enligt Haverikommissionens preliminära rapport, är det viktigt för oss att på ett säkert sätt kunna återuppta provflygningarna och fortsätta vårt ordinarie utvecklingsarbete.

Genom våra analyser av data från bl a det kraschskyddade minnet har händelseförloppet fram till haveriet kunnat klarläggas i detalj. Baserat på detta har nödvändiga åtgärder i styrsystemet kunnat definieras. Dessa åtgärder håller nu på att införas i styrsystemets programvara och kommer att genomgå föreskriven provning och validering. Förutom dessa åtgärder i styrsystemet föranleder haveriet att vi gör en genomgång av flygplanets alla delsystem. Vid genomgången granskas att tidigare gjorda bedömningar skett med full säkerhet.

Vad gäller styrsystem innebär detta:

- Simulatorkontroll.
- Digitalmodellsimuleringar.
- Granskning av PIO-kriterier (PIO = Pilot Induced Oscillation).
- Simulering/validering.
- Program för pilotträning.

I övrig systemgranskning ingår:

▶ Genomgång av anmärkningar från flygprov, riggprov och simuleringar.

▶ Genomgång av resultat från kvalificeringsprovning av apparater.

▶ Genomgång av redovisade systemsäkerhetsanalyser och gjorda riskbedömningar.

▶ Översyn av samfunktionen mellan de olika delsystemen.

▶ Genomgång med de provpiloter som är specialister på respektive delsystem för att fånga upp eventuella iakttagelser som kan ha flygsäkerhetsmässig inverkan.

Grundat på resultaten av ovanstående arbete kommer luftvärldighetsprovning att ske enligt ordinarie förfarande av Saab och FMV. ■

JAS-kommissionen utsedd

Regeringen utsåg den 16 september en parlamentarisk kommission för att granska JAS-projektet. Ordförande blir generaldirektör Birgit Erngren (Närings- och teknikutvecklingsverket).

gångspunkt i bl a de projektvärderingar som legat till grund för regeringens årliga redovisningar för riksdagen, göra en bedömning av projektets utveckling och då pröva huruvida JAS-programmet kan förväntas nå de mål som uppställts av statsmakterna inom den fastställda ekonomiska ramen.

Speciell vikt bör i detta sammanhang läggas vid en granskning av rapporter och utvärderingar efter det första haveriet 1989.

Kommissionen bör också granska de militära myndigheternas bedömningar och ställningstaganden angående säkerheten i flygutprovningen liksom tillämpade metoder i leveranskontrollen.

Likaså bör kommissionen granska de metoder som använts och den ansvarsfördelning som tillämpats mellan myndigheterna för att säkerställa Gripen's luftvärldighet.

Kommissionen bör vid sin granskning i tillämpliga delar göra jämförelser med flygplansprojekt i andra länder, liksom med tidigare flygplansprojekt i Sverige, i motsvarande fas av utveckling och utprovning.

Kommissionen bör vid behov föreslå åtgärder för att komma tillrätta med de brister som kan komma att konstateras i tidigare beslutsunderlag m m och lämna förslag till hur underlag för kommande beslut förbättras. ■

Till ledamöter har utsetts riksdagsledamöterna **Britt Bohlin** (s), **Pär Granstedt** (c), **Robert Jousma** (nyd), **Oswald Söderqvist** (v), **Erik Ågren** (kds) och f d riksdagsledamoten **Hans Lindblad** (fp). Vidare hovrättspresident **Ove Lindh**, kommunalrådet **Anders Sundström** samt hovrättspresident **Håkan Winberg**. Sekreterare blir **Åke Hjalmarsson**.

Kommissionen får till sig knyta den expertis som bedöms erforderlig. Arbetet skall vara slutfört till den 31 december i år.

Utgångspunkten för kommissionens arbete skall vara den säkerhets- och försvarspolitiska inriktning som fastlades i 1992 års försvarsbeslut. Vidare skall beaktas att frågor som rör förberedelserna inför ett nytt långsiktigt försvarsbeslut, inklusive frågor om luftförsvarets framtida utformning, behandlas i den parlamentariska försvarsberedningen.

Kommissionen bör, med ut-

FÖD

Utskjutning genom huvens plexiglas.

JAS 39

Gripen



● ● Mycket har massmedierna skrivit om och kring Gripen-haveriet i Stockholm. Inledningsvis alltför mycket utan substans. Och det negativa fick då dominera. Utomlands såg man mer nyktert på det skedda. ● ● Varför inte se något positivt i olyckan? Räddningssystemet hos Gripen fungerade helt enligt förväntningarna! Om detta livsviktiga system vill FlygvapenNytt berätta. Artikeln är i sin helhet unik. ● ●

Av överstelöjtnant Thomas Karlsson



Foto: Bernhard Thouanel

Gripens cockpit med räddningsstolen sedd uppifrån.

Foto: Daniel Björsson
Pressens Bild

s räddningssystem

I samband med introduktionen av JAS 39 Gripen i Flygvapnet introduceras även ett nytt räddningssystem. Artikeln pekar på ett antal skillnader mellan nuvarande räddningssystem i flygplan 35 Draken och 37 Viggen jämfört med flygplan 39 Gripen.

Med räddningssystem menas definitionsmässigt inte bara stol, fallskärm och nödutröstningspacke utan även huvsprängningssystem och syrgasutrustning. Funktionsmässigt ingår då även dräktsystem samt elektronik och programvara för funktionsövervakning.

Uppgiften för ett räddningssystem kan kort beskrivas som ett system, som under flygning utgör en justerbar och fixerad sittplats åt piloten/besättningen. I en nödsituation skall systemet rädda piloten genom ett automatiskt förlopp efter manuell aktivering.

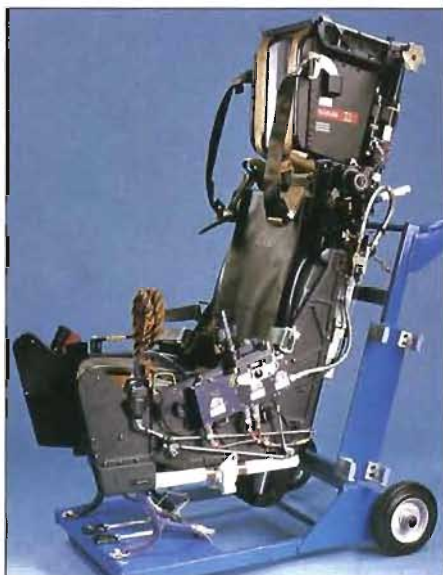
Den nya stolen

Redan i ett tidigt skede valde SAAB en brittisk raketstol av typ Martin Baker Mk S10LS att integreras i Gripen. Samma typ av raketstol sitter bl a i det amerikanska flygplanet F/A-18 Hornet.

Det var första gången SAAB valde att frånga en egentillverkad stol i ett SAAB-flygplan. Från flygplan J 21 och framåt, över B 18, Tunnan, Lansen, Draken, SK 60 och Viggen – har SAAB utvecklat egna räddningssystem. Och det med stor framgång. Det bör dock nämnas att det inte är första gången vi har en Martin Bakerstol i Flygvapnet. Redan i flygplan J 34 Hawker Hunter fanns en katapultstol av tillverkaren Martin Baker. – Martin Bakers räddningssystem har nått världsrykte.

Motiven till att SAAB valde en utländsk raketstol var ekonomiska och tidsmässiga. Man insåg att det skulle

Martin Baker en räddare i nöden



Gripen-stolen, utan och med pilot.
Foto: Nils-Göran Widh



Genom att dra i handtaget mellan benen initieras utskjutning

ta längre tid och bli dyrare att ta fram en ny SAAB-stol i stället för att göra ett mindre antal justeringar på en redan färdig Martin Bakerstol. Att utnyttja Viggenstolen i Gripen gick inte på grund av utrymmesskäl. Stolen som valts har dessutom bättre låghöjdsprestanda än den SAAB-stol som finns i flygplan 37 Viggen.

Fallskärmssystemet

Fallskärmssystemet består av en utdragsskärm och en stabiliseringsskärm samt en huvudfallskärm med beteckningen GQ1000. Fallskärmarnas tillverkare är GQ Parachute i Storbritannien.

Det nya och annorlunda jämfört med tidigare räddningssystem är att stabiliseringsskärmen är ansluten till stolstativets övre ände. Dessutom är huvudfallskärmen packad i behållaren som även utgör stolens nackstöd.

Att stabiliseringsskärmen sitter infäst i toppen på stolstativet, innebär att stolen kommer att ligga ner vid inbromsningen efter ett högfartsutskjutning. Huvudfallskärmens placering skall förbättra stolseparationsprestandan vid låg fart. Huvudfallskärmen har framtagits med vattenfickor för att förhindra dragning efter landning i vatten. Skärmen är styrbar och har en egendrivning av ca 15 km/h.

Sele och fixeringar

Stolen är försedd med en kombinerad fastbindnings- och fallskärmssele med centrallås. Den är även utrustad med benfixering med snabbblås för anslutning till pilotens kängor. Stolen är dessutom försedd med armfixeringslinor med snabbblås för anslutning till pilotens armfixeringsjacka. Armfixeringsjackan är ett kombinationsplagg, som ersätter den tidigare flytvästen. ▶

Ben- och armbfixering behövs för att inte extrimiteterna skall vridas ur led. Aktiveringen sker i samband med stolens uppåtgående rörelse vid utskjutning.

Martin Bakerstolen saknar dock fot-sidostöd, sådana som finns på SAAB-stolen i Viggen.

Huvsprängningssystem

En nyhet i jämförelse med tidigare flygplanstyper i Flygvapnet är, att huven försetts med ett huvsprängningssystem, som består av ett tändsystem i flygplanet samt en sprängledning på glasets insida.

Se bilden ►

Aktiveringen sker med krutgastryck från stolen vid utskjutning eller manuellt vid snabburstigning på marken. Skulle inte huvsprängningssystemet fungera, kan utskjutning ske mot osprängt huvglas. Alltså direkt igenom.

För att eliminera risken att huven sprängs bort vid ett blixtnedslag, finns en åskledare på huvglasets utsida.

Genomförda prov

För att genomföra en slutlig utvärdering av integrationen till Gripen-systemet har ett antal utskjutningsprov genomförts på Martin Bakers provplatser. Under 1986/87 genomfördes tre utskjutningar från stillastående flygplan (=0/0-prov) på Chalgrove Airfield utanför London. Därefter genomfördes fem slädbaneprov vid Langford Lodge på Nordirland. Till sist avslutas

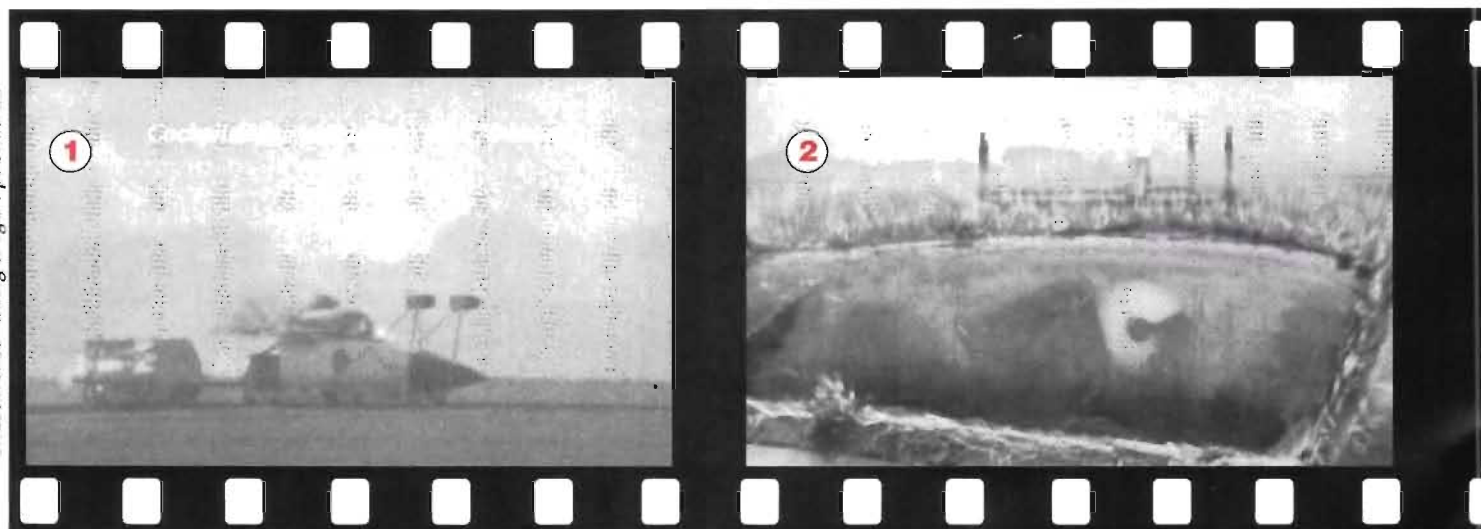
med tre flygprov från baksits i en brittisk Gloster Meteor.

Vidare har man under 1993 genomfört två 0/0-prov och ett flygprov med en ny typ av skärm med beteckningen GQ5000. Dessutom har två 0/0-prov genomförts från en JAS 39B-kabin.

Utöver detta har fyra slädbaneprov planerats in under innevarande höst med 39B-kabin. Den lyckade utskjutningen över Riddarfjärden den 8 augusti bekräftade att räddningssystemet fungerar mycket väl också vid utskjutning från överstegrat flygläge. ■



Bildsekvensen aldrig tidigare publicerad.



Chefen för Flygvapnet uttalade med anledning av SHK:s preliminär rapport



Fotnot:

Skillnaden mellan en katapult- och raketstol är, att raketstolen har en progressivt brinnande raketmotor som tänds direkt efter katapultladdningen detonerat. De främsta fördelarna med raketstol är att piloten inte utsätts för en så kraftig kotkom-

pression samt att stolekipaget ges större prestanda för frigång från fenan. Förr (t ex för 40-talets J 21) räckte det med enbart katapultkraft för att piloten skulle gå fri. Med dagens jethastigheter krävs snabbare och kraftigare utskjutningsförlopp. ■

Red.

Statens haverikommission (SHK) har den 18 augusti till mig överlämnat sin preliminära rapport efter undersökning av haveriet.

Enligt lagen om undersökning av olyckor är syftet med SHK:s arbete bl a att dels så långt som möjligt klarlägga händelseförloppet och orsaken till händelsen, dels ge underlag för beslut om åtgärder som har som mål att förebygga en upprepning av händelsen.

Det är mycket tillfredsställande att SHK redan i den preliminära rapporten kunnat analysera och klarlägga orsakssammanhangen bakom haveriet.

Jag tolkar SHK:s analys så, att haveriorsaken finns i samspillet människa-maskin, i detta fall i avvägningen mellan å ena sidan risken för att piloten genom alltför kraftiga styrmanövrer överskrider inbyggda säkerhetsmarginaler och å andra sidan den i styrsystemet inbyggda stabiliteten. Den avvägning härvidlag som gjorts av SAAB Military Aircraft och Försvarets Materielverk (FMV) har visat sig inte vara riktig. Det är denna avvägning som nu enligt SHK:s rekommendationer bör rättas till.

Det förtjänar att noteras, att SHK konstaterar att flygningen var beordrad på föreskrivet sätt och att flygplanets samtliga system har fungerat på avsett sätt.

Jag finner – efter samråd med FMV – att SHK:s rekommendationer är tillfyllest som underlag för vidare beslut och åtgärder.

Arbete har redan påbörjats för att göra en grundlig kontroll av de bedömningar och ställningstaganden avseende flygsäkerhetsrisker, som suc-

cessivt gjorts under utvecklingen av Gripens olika delsystem och funktioner, således inte bara styrsystemet.

Kravet på grundlighet måste nu liksom alltid äga företräde framför tidsåtgång. FMV bedömer för närvarande att arbetet kommer att ta några veckor, men det måste naturligtvis få ta den tid som behövs.

● ● Chefen för Flygvapnet och FMV kommer att rapportera resultatet av detta arbete till regeringen, innan beslut om att återuppta flygutprovningen och flygutbildningen fattas.

ÖB har fått regeringens uppdrag att senast den 1 oktober 1993 redovisa eventuella operativa och ekonomiska konsekvenser av uppkommen försening.

Vad gäller försening av Flygvapnets taktikutveckling och flygomskolning hyser jag fortfarande förhoppningen, att denna försening skall bli marginell.

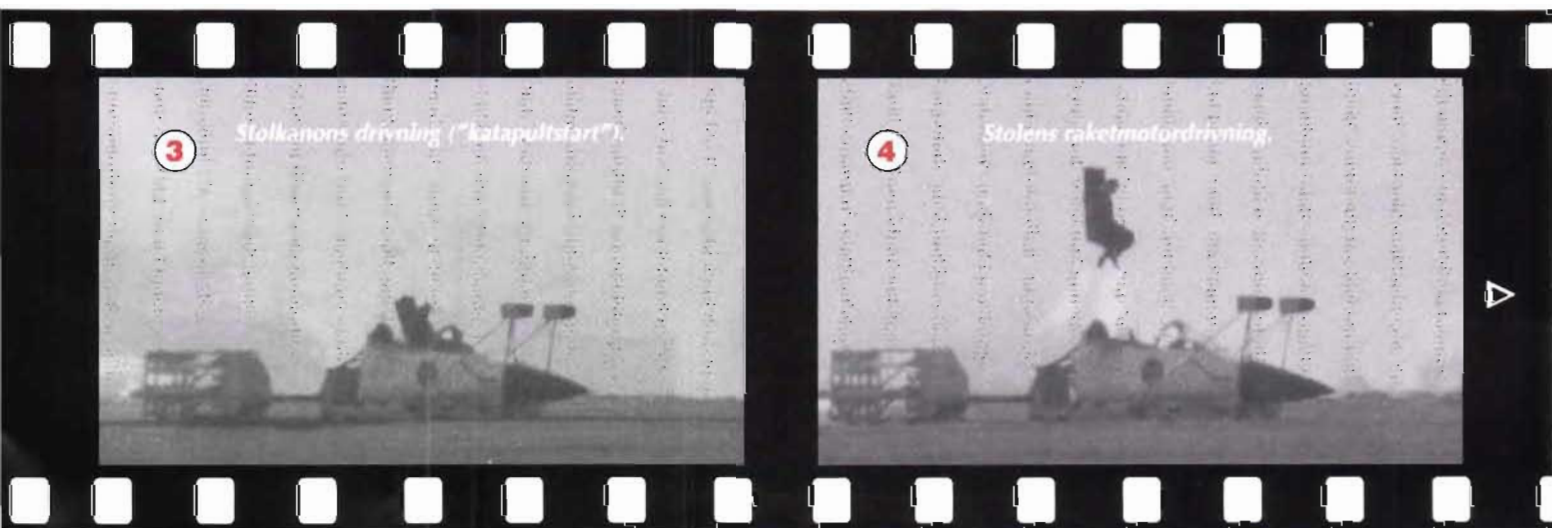
De merkostnader som uppkommer genom förseningen kommer att täckas inom den av riksdagen beslutade JAS-ramen, där reservmedel är inplanerade enligt regeringens anvisningar.

● Jag vill slutligen upprepa två tidigare uttalanden.

Som ansvarig för den militära delen av flyguppvisningen den 8 augusti känner jag fortfarande en oerhörd lättnad över att haveriet inte orsakade förlust av människoliv.

Som ansvarig för JAS 39-projektet har jag ett obrutet förtroende för Gripen som det bästa valet för att tillgodose Sveriges behov av framtida flygförsvar. ■

Lars-E. Englund



Skärmutsdragningen av fyrad. (OBS! Krutgasen.)

Stabiliseringskärmen helt utvecklad.



OB

Konsekvenser av en eventuell försening av Gripen-projektet

Med anledning av det uppdrag (FoU/1740/MI) som regeringen den 12 augusti gav överbeträddaren (OB), redovisade OB den 27 september de operativa och ekonomiska konsekvenserna av en eventuell försening av Gripen-projektet.

avdelning
projekt
konst
avdelning
avdelning
avdelning
avdelning
avdelning
avdelning
avdelning

avdelning

avdelning
avdelning
avdelning

avdelning
avdelning
avdelning

avdelning
avdelning
avdelning

avdelning
avdelning
avdelning

Nästa serieflygplan (39-103) överlämnas till FV i januari -94.

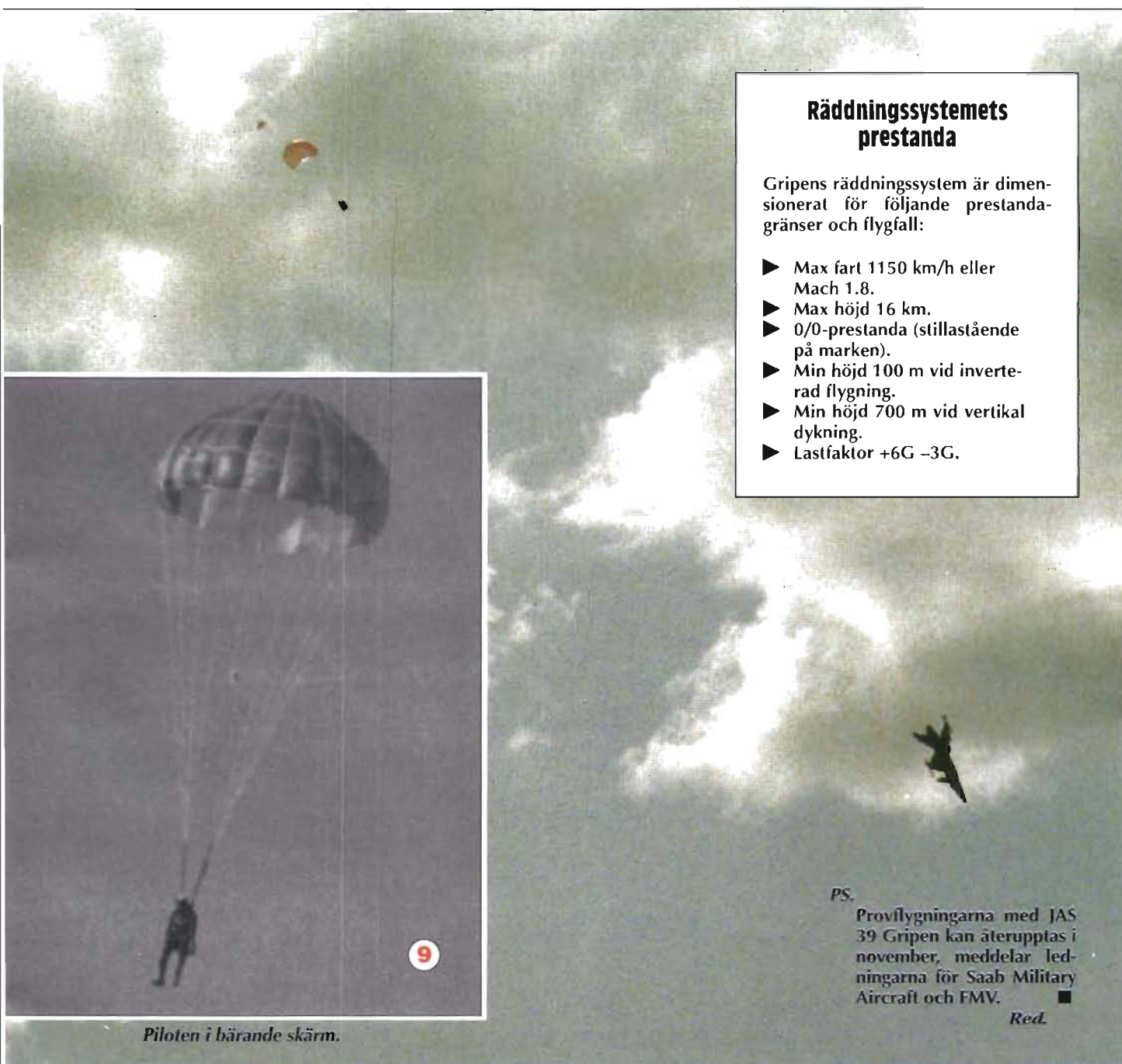


foto: Jahn Charleville

Tidutlösaren avfyrad och huvudskärmen dras ut.



Separation mellan pilot och stol.



Räddningssystemets prestanda

Gripens räddningssystem är dimensionerat för följande prestandagränser och flygfall:

- ▶ Max fart 1150 km/h eller Mach 1.8.
- ▶ Max höjd 16 km.
- ▶ 0/0-prestanda (stillastående på marken).
- ▶ Min höjd 100 m vid inverterad flygning.
- ▶ Min höjd 700 m vid vertikal dykning.
- ▶ Lastfaktor +6G -3G.

PS.

Provflygningarna med JAS 39 Gripen kan återupptas i november, meddelar ledningarna för Saab Military Aircraft och FMV. ■

Red.

Foto: Jahn Charleville

Kemiska stridsmedel (= C-vapen) kommer med säkerhet att finnas kvar i vårt närområde fram till år 2010 – minst. Det är den mest optimistiska bedömningen av effekten av den överenskommelse om C-vapenbegränsning som undertecknades i början av 1993. Konventionen har undertecknats av mer än 130 stater, däribland de två C-superstaterna USA och Ryssland.

Konventionen kan tidigast träda i kraft 1995. Även om den politiska viljan finns vore det tekniskt omöjligt med ett snabbare ikraftträdande. Detta innebär att C-vapenarsenalerna tidigast kan bli eliminerade någon gång mellan år 2005 och 2010 – under förutsättning att konventionen efterlevs. Med hänsyn till bl a de höga kostnader som är förenade med att förstöra dessa vapen, råder det stor osäkerhet om tidspektivet.

Att bli utsatt för ett angrepp med kemiska stridsmedel innebär stor fysisk och psykisk påfrestning för såväl den enskilde soldaten som för förbandet i dess helhet. Flygvapnets målsättning är att med bra utbildning kombinerat med modern skyddsutrustning och god taktisk förmåga ge våra krigsförband förmåga att lösa sina huvuduppgifter i C-miljö. ■

C-vapenkonventionen ger i dag således inte motiv för sänkt ambitionsnivå avseende våra skyddsåtgärder. Tvärtom. Vår ABC-skyddsförmåga måste förbättras, främst mot kemiska stridsmedel.

Med hänsyn till detta fastställde Överbefälhavaren i februari 1993

Trots internationellt avtal:

Kemiska stridsmedel kvar

Av major Bertil Svensson, Totalförsvarets skyddsskola

Foto: Johan Carlqvist



”Riktlinjer ABC-skydd för Försvarmakten”. Dokumentet anger bl a prioritering av nivån på skydd mot ABC-stridsmedel. Riktlinjerna utgör även grund för försvarsgrenarnas egna målsättningar.

I vårt närområde finns i dag vapenbärare (attack- och bombflyg) som kan förses med C-vapen. Kapaciteten är tillräcklig för omfattande bekämpning av våra bas- och strilssystem. Åtgärder måste vidtas, så att en angräpare inte snabbt kan nå sina operativa mål genom att använda sådana stridsmedel. Hög skyddsnivå minskar effekten av C-insatser. Därmed kan risken minska för att kemiska stridsmedel kommer till användning.

Inom försvarmakten skall kvalificerat skydd mot C-stridsmedel i första hand skapas för sådana förband och

Klargöring av flygplan SK 60 med C-skyddsutrustning.

anläggningar som bedöms bli utsatta för tidigt bekämpning och som är väsentliga för vår mobilisering och initiala försvarsförmåga. Huvuddelen av flygstridskrafterna kan hänföras till denna grupp.

Två nivåer

Hänsynstagande till ABC-stridsmedel kräver att en rad åtgärder vidtas, som berör såväl individer som förband, system och funktioner. Skyddsåtgärderna indelas i två nivåer: **Grundskydd** och **uppgiftsanknutet skydd**. Grundskydd indelas i personligt och förbandsanknutet grundskydd.

Personligt grundskydd: Åtgärder och utrustning som ger den enskilde möjlighet att överleva vid C-anfall. Personligt grundskydd tilldelas alla.

Förbandsanknutet grundskydd: Åtgärder och materiel som ger förbandet möjlighet att indikera, utvärdera



- **Tillgång på skyddsmateriel**
- **Taktiskt uppträdande**
- **Målinriktad utbildnings- och övningsverksamhet**
- **Utvärdering av förbandens förmåga i ABC-miljö**
- **Skyddsmateriel**

Utvecklingen och leverans av skyddsmateriel är stor under de närmaste åren. Viss materiel har redan tillförts förbanden. Några exempel på ny skyddsmateriel för Flygvapnet är:

- ▶ **C-stridsdräkt** som medger verksamhet i C-vätskemiljö upp till 24 timmar.
- ▶ **Ny autoinjektor** med motmedel mot alla nervgaser.
- ▶ **Automatiskt C-indikeringsinstrument** för snabbare och säkrare indikering.
- ▶ **Ny skyddsmask** med förbättrade egenskaper har framtagits. Leverans till Flygvapnet beräknas påbörjas under 1994.
- ▶ **Nytt C-skydd** för flygförare är under utveckling och beräknas vara operativt om några år.

Taktiskt uppträdande

Våra flygförbands uppträdande på marken – med spridning, rörlighet, fortifikatoriskt skydd, maskering m m – ger i sig ett visst skydd vid angrepp med kemiska stridsmedel. Flygförbandens förmåga att i luften verka inom stora geografiska områden skall utnyttjas för att verka från C-fria områden. Möjligheter måste ändå finnas för flygförbanden att, under begränsad tid, även kunna utnyttja C-kontaminerade flygbaser.

För bas- och strilförband måste taktik utarbetas så att respektive förband kan lösa huvuduppgiften i C-belagda områden.

Målinriktad utbildnings- och övningsverksamhet: – Grunden för alla värnpliktiga är utbildning i personliga skyddsåtgärder som kompletteras beroende på i vilken befattning den värnpliktige placeras.

Befälsutbildningen (FOHS – FKHS – MHS) måste avsevärt förbättras, så att förmågan att hantera ABC-frågor i taktiska sammanhang erhålls.

Vid tillämpningsövningar bör inte skyddsmoment genomföras isolerat. Det bör integreras med övrig verksamhet, så att en realistisk bild av händelseutvecklingen vid ett angrepp med kemiska stridsmedel uppnås.

Utvärdering av förmågan

Detta görs vid krigsförbandsvärdering och skall omfatta förbandets förmåga att lösa huvuduppgiften före, under och efter ett C-anfall. Nu gällande förbandsmålsättningar har varierande aktualitetsgrad, avseende krav på förmåga inom ABC-området, beroende på när de har fastställts. Förbandschefernas möjlighet att göra en korrekt krigsförbandsvärdering är således begränsad intill dess att revidering av förbandsmålsättningarna har gjorts.

När brister i förbandets ABC-skydd konstaterats, skall krigsförbandschefen ange de åtgärder som krävs för att höja förmågan till anbefallda krav. Dessa åtgärder anges i en förbandsutvecklingsplan. (Se texttrutan i början, sid 12.) ■

15-20 år

ABC-insatser, undsätta och sanera. Grundskyddsnivån skall tilldelas samtliga förband.

Det uppgiftsanknutna skyddet skall utöver grundskydd, bli möjliggöra att:

- ▶ **Förband kan lösa sin huvuduppgift och därefter förflytta sig ur det C-belagda området för återhämtning/reorganisation.**
- ▶ **Förband efter återhämtning/reorganisation kan genomföra förnyad uppgift i/från C-belagt område.**

Uppgiftsanknutet skydd skall finnas för de förband ur Flygvapnet som utgör tröskel mot strategiskt överfall och som dessutom är av betydelse för vår inledande försvarsförmåga.

Förutsättning

Viktiga förutsättningar för att skapa och vidmakthålla ett fungerande grund- och uppgiftsanknutet skydd är:

Med Flygsvärd

Transportflygningar för Röda Korset

Regeringen beslöt i början av 1993 – efter hemställan från Svenska Röda Korset – att ÖB fick genomföra transport med militärflyg mellan Kenya och Somalia på uppdrag av Internationella rödakorskommittén. – Kostnaderna för denna insats betalades av Svenska Röda Korset.

Flygtransporterna fick genomföras endast under förutsättning att säkerheten för besättning och flygplan bedömdes godtagbar. Medverkande personal ur försvarsmakten uttogs på frivillig väg.

ÖB gav chefen för Flygsvärdet (CFV) i uppdrag att ställa ett flygplan TP 84 Hercules med besättning till Internationella rödakorskommitténs förfogande.

Utnyttjandet av flygplanet samordnades med förnödenhets- och personaltransporter för del svenska fältsjukhuset i Mogadishu.

CFV uppdog åt F 7 att under tiden fram till och med den 31 mars i år genomföra förnödenhetstransporter med en Hercules för Röda Korset i Kenya och Somalia. ■

Red.

25 meter från Indiska Oceanens strand, en lätt bris får palmbladen att rassla. Det är 36 grader varmt här i Mombasa i Kenya, strax söder om ekvatorn. Hercules-besättningen ligger i solstolar och dricker cocacola. Det är mitt på en arbetsdag. Kan det vara rätt?

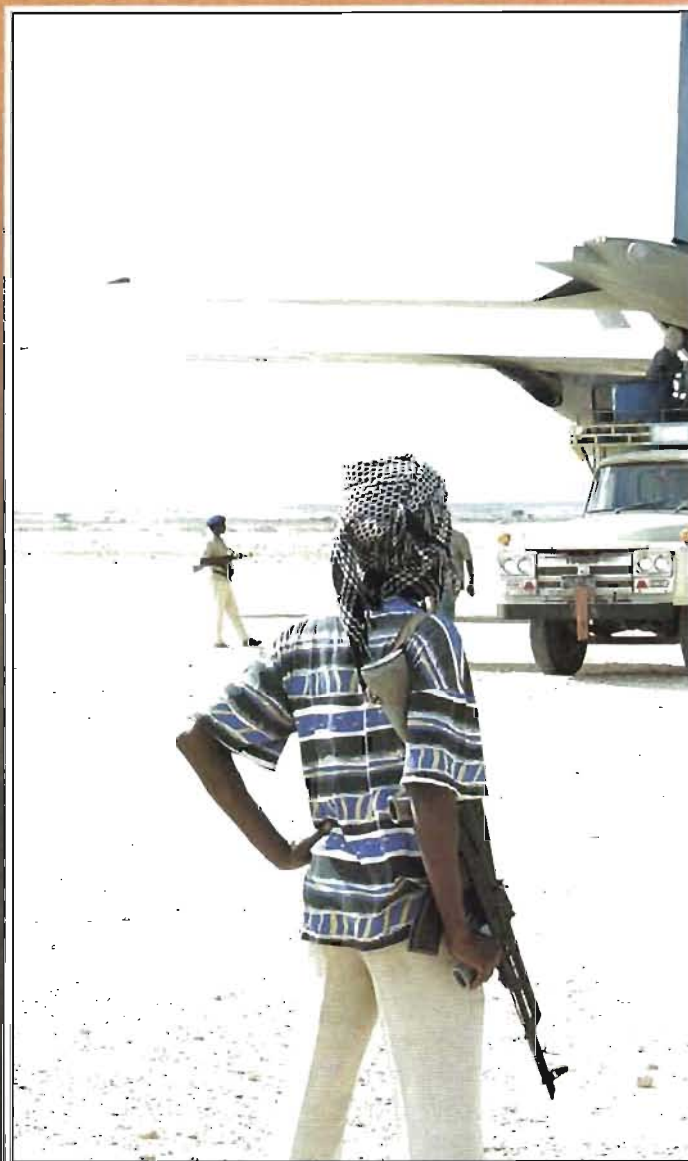
Jodå, de är förtjänta av det, de har jobbat i natt, flugit till Somalia med mat. I natt 03.30 startar de igen med flygplanet med 16,5 ton ris, 330 säckar, 50 kg i varje. De är framme vid målet efter soluppgången klockan sex i morgon bitti och kan landa i det första gryningsljuset.

Två turer per dag ger daglig föda åt 70.000 hungrande människor, därav 40.000 barn. Utan dessa leveranser hotar svält döden för dessa innevånare i ett kargt och livsfientligt landskap, där det inte har regnat de senaste två åren. Inga grödor växer, brunnarna sinar, boskap och människor dör. Strider i landet gör livet där ännu svårare. FN-trupp har svårt att hålla ordning på alla stamfraktioner som ligger i luven på varandra.

Jag är med som läkare, utlä-

nad från F 6 i Karlsborg till ett lag om 19 man från Transportflygheten vid F 7 i Sätenäs, under ledning av major Börje Kihlman. Vi har med oss en TP 84 Hercules ("Gustav 844").

I natt startade vi strax efter klockan tre från Mombasa Airport, där vi har vårt basläger i två containrar och några tält. Varmt i den tropiska natten som är fylld av ljud, syrsor spelar. En enastående stjärnhimmel, jag ser Södra Korset i söder, Karlavagnen i norr, upp och nedvänd. Orion hittar jag rakt ovanför mig och månen ligger ner. När vi lämnar flygplatsens ljus bakom oss är det mörkt, kolmörkt förutom stjärnorna. Instrumentbelysningen glimmar vänligt mot oss, konversationen ombord i cockpit flyter lite trögt så här på natten. Det hörs också på flygledarnas röster från Nairobi



et i Somalia

Foto: Ulf Fabiansson



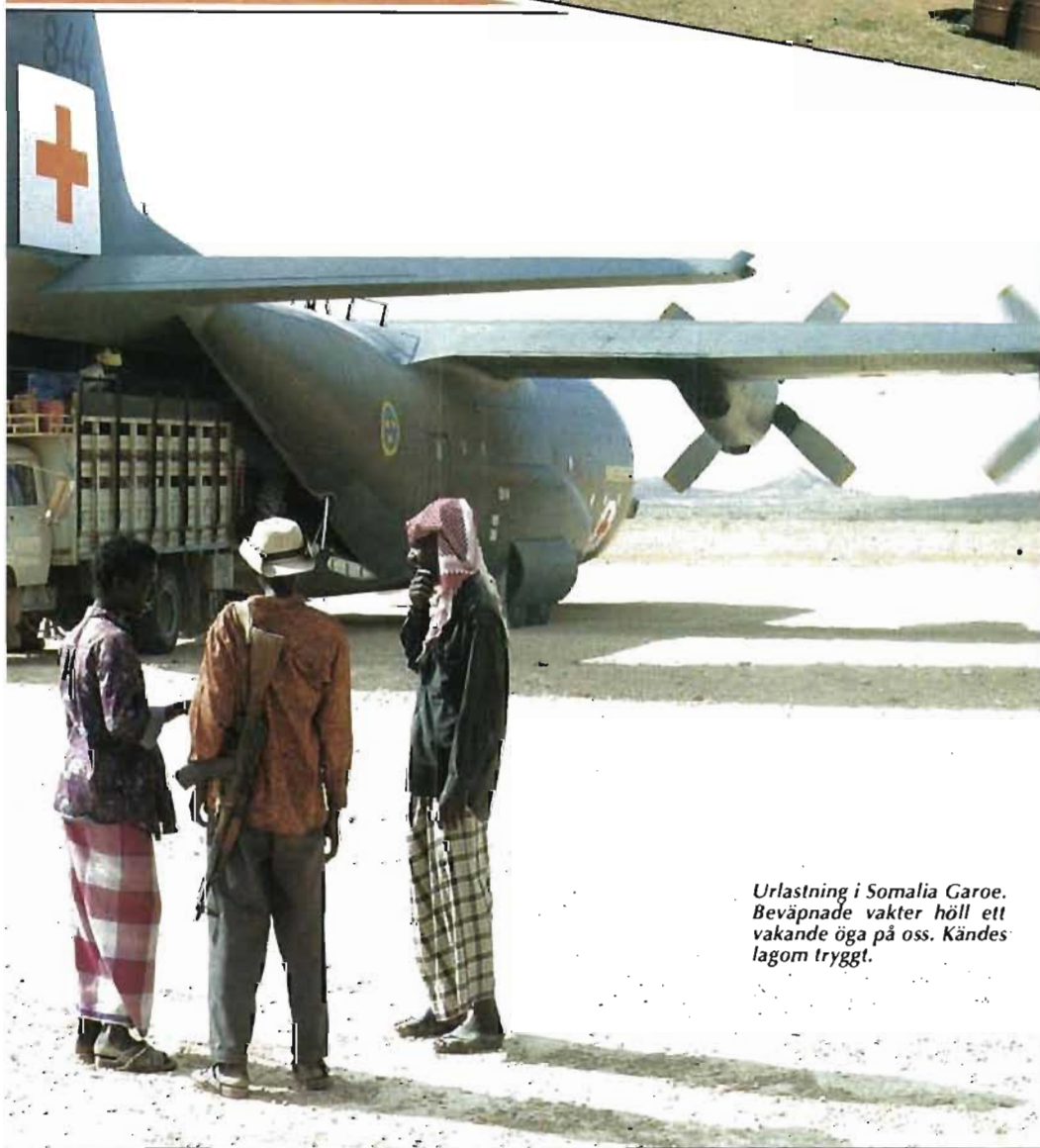
kontroll och senare Somalia traffic, att de är trötta.

Strax före klockan sex gör sig gryningen påmind. Snabbt blir himlen i öster allt rödare, snart är den purpurfärgad, marken lila. Vi sitter alla med en kaffemugg i handen och njuter här på "FL 170" (5100 meter).

Plötsligt går solen upp. Överraskande snabbt stiger den röda solskivan upp ur havet. På några minuter kommer den upp och färgas orangegul, snart är det ljus. Vi lämnar höjden och planerar ner mot vårt mål, Belet Uen i mellersta Somalia.

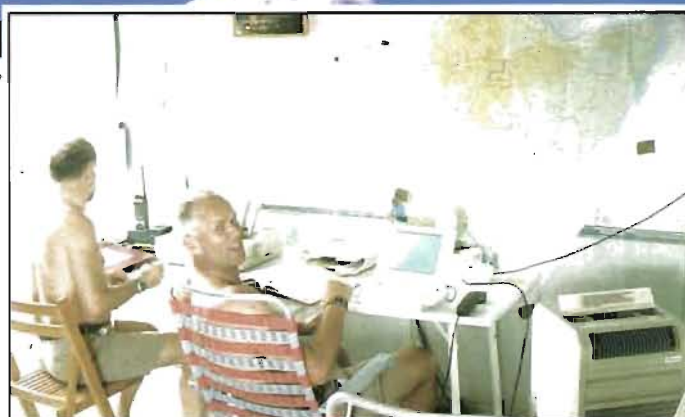
●● Alla landningar här föregås av en läghöjds passage. Inga kameler eller åsnor på banan i dag. Här i Somalia är det för torrt för elefanter, men på andra håll i Afrika kan det även finnas sådana på banan. Mitt råd till er är att undvika kollisioner med elefanter i samband med start och landning, de är som bekant fridlysta ... Inga tecken på strider på marken, lastbilarna och lastarna finns på plats, flygledaren låter också äkta. Vi går upp i varvet, klaff 50, får jag ställ ut, full klaff – vilket hemskt fält som kommer emot oss! Spårig grusbana med mängder av knytnävsstora, kantiga stenar. Pilotduon *Anders Wahlström* och *Hans Björnerhag* sätter ner vårt tunga flygplan så försiktigt det går. Jag hör stenar slå mot flygkroppen – motorreversering och inbromsning i gull damm.

De svarthyade lastarna ▶



Urlastning i Somalia Garoe. Beväpnade vakter höll ett vakande öga på oss. Kändes lagom tryggt.

Som vi redan kunde berätta och visa har två Flygvapnets TP 84:or (nr 844 + 846) utrustats med varnings- och motmedelssystem – dvs radarvarnare, robotskottvarnare samt rems- och IR-fackelfällersystem. – Här visas prov på det senare, som utfördes före Somalia-flygningen.



I stabscontainern träffar vi denna gång Kenny Bengtsson och Anders Wahlström.

springer med säcker på ryggen under rytmiskt sjungande. Jag ser skrattande ansikten. På andra sidan rullarna av taggtråd (som kantar banan) ser jag den stora byn, ja staden kan man säga, bestående av runda hyddor med grästak! På håll ser jag några kvinnor med bördor på huvudet, jag hör getter bräka och en tupps galande! Hur gärna skulle jag inte vilja gå dit, men tiden medger inte detta. Det kan också vara farligt. Byn ligger så nära på andra sidan taggtråden, men ändå ljusår bort.

Tillsammans med besättningen står jag på banan och sparkar iväg en sten, stor som ett mjölkpaket. Jag undrar vad flygfältsplutonen hemma vid F 6 skulle säga om den här banan. De skulle falla i gråt, tror jag.

● ● Vi flyger för Röda Korset. Det är därför vår Hercules bär Röda Korsmärkning på flygkropp, fena och vingar. Lasten består exempelvis av ris, bönor, majs, matolja i dunkar, dieselolja i fat eller jetbränsle i fat. Det senare avsett för småflygplan och helikoptrar som kan distribuera förnödenheter ut till mindre byar. Lasten kan även utgöras av jordbruksredskap, matlagingsutrustning, tvål och filter.

Vanligtvis flyger vi två turer till Somalia per dygn, en morgontur, en dagtur. Ibland sker mellanlastningen i Nairobi.

Här i Mombasa lastas vår TP 84 av kenyanska lastare. Dessa fyller flygplanet fort och med samma glädje som deras somaliska kolleger tömmer det. Jag brukar se på, lite oroligt oftast, särskilt när man

rullar tunga oljefat och är barfota. Helst vill jag på en sådan här kommandering vara arbetslös. Nejdå, jag är inte arbetskygg. Men så länge som jag inte har några sjuk- eller olycksfall, mår vår besättning och våra lastare, bra! Och det är en förutsättning för ett bra resultat.

Om nu läsaren mot förmodan tror att livet på Transportenheten i Säteneås är enahanda – bara flygning inrikes med värnpliktiga – vill jag sansat bekantgöra att detta är fel. Ingen tjänst i Flygvapnet är så omväxlande som denna. Det

bjuds på allt utom avancerad flygning. Krävande flygning i besvärligt väder ibland. Här i Afrika får man kryssa mellan enorma cumulonimbusmoln som sträcker sig upp till 14.000 meter. Fälten är primitiva. När det regnar här är det inga vanliga svenska regn att flyga i. Det är riktiga vattenfall som skruvas på! Här finns också risk att bli beskuten, såväl i luften som på marken. Känslan att vår verksamhet räddar många till livet, gör att slitet känns bra och meningsfullt.

Urlastning i Somalia Garoe. Flygplanets Röda Kors-märkning syns väl och har hittills respekterats.



Denna Hercules (=844) är utrustad med varnings- och motmedelssystem.

● ● Nu vill jag helst följa med till Oddur innan vår sejour här i Kenya är slut. Vi blir avlösta av Stig Benjaminssons besättning. Jag lyssnar avundsjukt när Hans "Smått" Andersson berättar på värmländska, att byn där ligger så nära urlastningsplatsen att vingen sträcker sig ut över närmsta hyddorna. Ingen taggtråd.

Vi ligger på final mot fältet i Bardera. Piloten Kenny Bengtsson vet att här måste farten vara exakt, banan är bara 1.200 meter. 136 knop på finalen, 126 knop i banändan, som vi passerar på en meters höjd. Vi sätter oss i sanden, motorreverserar och bromsar hårt. Ett fullkomligt enormt, kompakt gult dammoln hinner upp oss bakifrån och vi får upphöra med reverseringen för att inte fylla luftintagen med sand. Denna plats är osäker. Det kan vara farligt att bli kvar här för länge. Kenny och Anders låter en motor gå för att säkra starterna av de övriga tre.

Det känns som att kliva ut på månen, torrt, dammig. Solen står klockrent i zenit och vråker ner hetta över oss, som en blåslampa.

När de grova medfarna lastbilarna är fyllda samlas 15 svarta män inne i flygplanets tomma och dammiga lastutrymme. De bildar en ring, en försångare stämmer upp, övriga svarar, de dansar runt och klappar takt, samma sångsekvens hela tiden om och om igen 100 gånger. Hela flygplanet gungar, det är 41 grader varmt. Vi känner att vi är långt hemifrån, mycket långt hemifrån. ■

Nästan

Ingen transport för stor för HERCULES

Av Gunnar Öveström

Räddningen för "Gosse" blev "Hercules". En tomflygning på den vanliga traden mellan USA och F 7 blev till nyttig lärdom och träning för TP 84-besättningen.

Foto: Gunnar Öveström



Att Flygvapnets TP 84 Hercules är ett mångsidigt Flygplan är ganska välkänt. Person- eller materieltransporter av de flesta slag klaras av galant. Flygplanstypen är mycket robust och slitstark – med andra ord: Fältmässig. Men utan en duktig och hängiven besättningsstyrka uteblir de positiva resultaten.

Föregående artikel skissade en insats för Röda Korset. En annan typ av "hjälp-gummeinsats" var hemfraktandet av museiflygplan. Även det räddningsengagemanget är värt att återberättas. Och tacksamt minnas.

TP 81 var ett från USA inköpt litet, tvåmotorigt passagerarflygplan. Det tillverkades av Grumman Aircraft Engineering Co och kallades "Goose".

Jungfruflygningen gjordes 1937 från Long Island. Toppfarten var 310 km/tim. Operativ flyghöjd: 6100 m. Längd:

11,7 m. Spännvidd: 15 m.

Flygvapnet hade ett flygplan TP 81. Detta hade FV-nr 81001 och var i tjänst under åren 1951-62. Huvudsakligen användes TP 81:an till ambulans-tjänst och allehanda transporter, företrädesvis i Norrland.

TP 81 var ett amfibieflygplan.

Planets omvittnat goda egenskaper att landa även på vatten passade utmärkt i det svenska landskapet med dess många sjöar.

TP 81:an slutade sina dagar i ett haveri. Tyvärr blev "hon" aldrig reparerad. Flygplanet hann totalt flyga 2795 timmar. Ur museal synvinkel hade det naturligtvis varit önskvärt att resterna omedelbart tagits tillvara för en återuppbyggnad av planet till utställningsskick.

● ● För Flygvapenmuseum återstod således bara, i strävan att komplettera samlingarna, att hitta ett typmässigt så snarlikt flygplan som möjligt. Efter mycket letande runt hela världen, hittade den oförtröttlige flygplansdetektiven Sölve Fasth

ett lämpligt plan på Virgin Island/Jungfruöarna utanför Sydamerikas kust.

Motpart i bytesaffären blev efter många turer ACES HIGH Ltd. Företaget inköpte Goosen av ANTILLES AIR BOATS. Komplicerade förhandlingar ledde till att vår motpart slutligen accepterade två transport- och stormskadade Skyraider som likvid.

På Jungfruöarna går det understundom vilt till. Den stackars Goosen hade under sin parkering på flygplatsen utsatts för kannibalisering. Hemflygningen försenades därför. Den kunde inte påbörjas förrän ett antal vitala delar anskaffats och återmonterats.

● ● Första etappen gick till ►



TP 81 Grumman Goose 1952 i Flygvapnets (F 21:s) räddningstjänst.

Foto: Flygvapnet

Miami för egen maskin, nota bene.

Resten av flygningen gick långs med den lättnavigerade ostkusten mot i första hand Kanada. Under flygningen norrut inträffade nästan allt som kan hända.

Planet kunde inte beskyllas för att följa några prestandatabeller. Hon var oerhört törstig och kom aldrig i närheten av de publicerade farterna.

Planetts avsaknad av prestanda, i kombination med att vi nu kommit fram till början av oktober, gjorde att all fortsatt flygning via Grönland och Island blev säkerhetsmässigt oansvarig. Goosens sista landning kom därför att ske i Burlington, Vermont, nära den kanadensiska gränsen.

● ● Som en praktisk lösning framstod plötsligt att hon resten av resan kanske kunde åka som "handbagage". Lokala bolagsrepresentanter bleknade dock inför blotta tanken, men som jag hört någon säga:

"För Gud och Flygvapnet är ingenting omöjligt, åtminstone inte för Flygvapnet".

En överenskommelse gjordes som innebar, att vi skulle avvakta en av storsysterarna TP 84 Hercules hemresa från USA. Någon enstaka gång händer det nämligen att resan hem utförs utan last.

Redan i december 1986 kom chansen. Transportenheten vid Skaraborgs flygflottilj/F 7 i Sätenäs meddelade full last till USA, men att man gick tom hem. Kapten Sven-Gunnar Jönsson och hans besättning kom att agera räddare i nöden.

Flygplan på museum – och hur de kom dit

Ovanstående artikel ger anledning att anmäla boken med ovan angivna titel samt rekommendera till julklappsinköp. – Boken handlar i huvudsak om de flygplan som tillfördes Flygvapenmuseum under åren 1977-92. Huvudförfattaren **Sölve Fasth**, som låg bakom flera av anskaffningarna, beskriver bl a de omfattande och fascinerande turerna om hur museet fick en Spitfire. Vidare berättas om Lansens flygningar till USA och England, och Draken-flygningar i USA (unika färgbilder).

I andra kapitel berättar bland annat projektledaren Kenneth Lindqvist om bärgning och renovering av Saab B 18B och konverteringen av J 21A till jetversionen J 21R.

Gunnar Oveström låter oss på ett underhållande sätt få ta del av några äventyrliga episoder i samband med hämtningar av Beech 18 i Spanien och Grumman Goose (TP 81) i USA.

En stor del av boken ägnas också de tioalet svenska museer som har flygplan i sina samlingar. Varje museum presenteras för sig och alla flygplan redovisas i tabellform tillsammans med många illustrationer.

Förutom de intressanta beskrivningarna om flera av Flygvapenmuseums flygplan, utgör denna bok ett utmärkt referensverk över alla museiflygplan som finns i Sverige. Någon liknande sammanställning har aldrig tidigare publicerats, vilket gör boken unik!

Boken "Flygplan på museum – och hur de kom dit" är 160 sidor tjock och innehåller över 200 bilder – ett måste i varje flygintresserads litteratursamling. Bokhandeln cirka pris är 165 kr.

Red



De fantastiska problemlösarna som kallas lastmästare kontaktades och tillsammans brottades vi med matematiken och geometrin. Gamla ritningar på Goosen letades fram. Olyckligtvis var alla mått angivna i fot och tum medan Herculesens var måttsatta i mm. Till slut kom vi fram till det totalt oacceptabla resultatet: "det går inte!" Men, efter att ha byggt några modeller, kom vi på ett system hur man kunde "stycka" Goosen och sedan samtidigt föra in ett antal delar om dessa bara lutades och vreds enligt ett uppgjort schema.

Det hade inte varit möjligt att få hem TP 81:an utan hjälp av Flygvapnets Hercules och dess välutbildade besättning. Denna fungerar under sina många olikartade utlandsresor genom sin kompetens och sitt rättframma agerande som en mycket fin PR-skapare åt Sverige.

Det blev bråttom att få Goosen i föreskrivna bitar. Lagom till vår ankomst till Burlington skulle allt vara klart för lastning.

Hela besättningen hjälpte till att lasta in "den plockade gåsen" enligt den uppgjorda planen. Det blev trots allt lite panik, när det visade sig att hon av det långa strävsamma livet blivit med hängmage. De oförtrönliga lastmästarna kom på, att det faktiskt skulle gå om man vred kroppen ännu lite mera, släppte ut all luft ur högerhjul och delvis fällde in landstället samtidigt som man pallade upp henne i stjärten.

● ● Sedan bar det iväg hemåt. Som en extra hedersbetygelse åt vår Goose gick färden naturligtvis via Goose Bay i Labrador. Efter mellanlandning på Island gick vi med den lätta lasten direkt till Linköping/Malmen i tidvis förträfflig medvind, som gjorde att vi ibland närmade oss den för Goosen ofattbara hastigheten av 700 km/tim. Trots att TP 81:an fick uppleva en hisnande flygtur baklänges i en TP 84, så tyckte vi nog alla som varit inblandade i denna räddningsexpedition att hon, i all sin skräpplighet, såg riktigt nöjd ut. – TACK F 7, TACK transportenheten!

Som det nu ser ut kommer Goosen, när hon blir färdigrestaurerad, att vara det enda museiexemplaret av denna typ i världen utanför USA. – TP 81:an kommer att målas och utrustas som ambulansflygplan och får FV-nummer 81002. (Sic!) ■

Officersetik – ämne att diskutera

Av Tord Karlsson

Skriften har även distribuerats till chefer på olika nivåer i Flygvapnet, vilket är glädjande. Behovet att diskutera etiska frågor torde inte vara mindre i Flygvapnet än i Armén. Det är drygt 30 år sedan Chefen för Flygvapnet officiellt uttryckte några synpunkter i dessa svåra frågor. Den gången var det avgående flygvapenchefen generallöjtnant Axel Ljungdahl, som i en liten skrift benämnd "Ett sätt att se på Livet" gav sin syn på hur en officer bör leva sitt liv.

Huvudintrycket av "Officersetik" är att den är *något grund* i sin beskrivning av ett moraliskt förhållningssätt, då den i huvudsak beskriver principer och normer för handlande i förhållande till andra människor och mindre beskriver vad som är nödvändiga förhållningssätt i varje människas *inre*. Problemet är att en människa får mycket svårt att handla moraliskt gentemot andra, om reglerna för detta inte är i balans med de regler som hon har för sitt handlande som individ. Man kan som en liknelse tänka sig en symfoniorkester. För att resultatet skall bli bra fordras två saker. Dels att man vid rätt tillfälle faller in och spelar på sitt instrument enligt noter och dirigent, dels att det egna instrumentet är rätt stämt.

Förutsättningen för en levande debatt är att var och en på egen hand har reflekterat över etiska och moraliska frågor. För att kunna göra detta är det ibland nödvändigt att ta reda på vad andra tycker och jämföra det med sina egna ståndpunkter. Det kan för det syftet vara av värde att studera de klassiska moralfilosoferna.

Moralfilosoferna – t ex Platon, Hume eller Kant – har för den individuella moralen angivit sju s k dygder. Fyra av dem kallas "kardinaldygder" och de tre återstående "teologiska" dygder. Kardinaldygdena är det som de flesta människor godtar, medan de teologiska är sådana som endast troende kristna i regel känner till. (Ordet "kardinal" kommer av ett latinskt ord som betyder "huvudsaklig"). Kardinal-

Chefen för Armén gav i mars 1993 ut en skrift benämnd "Officersetik". Avsikten är att inom Armén bl a stimulera till en levande debatt på alla arbetsplatser om vad som är god yrkesetik.

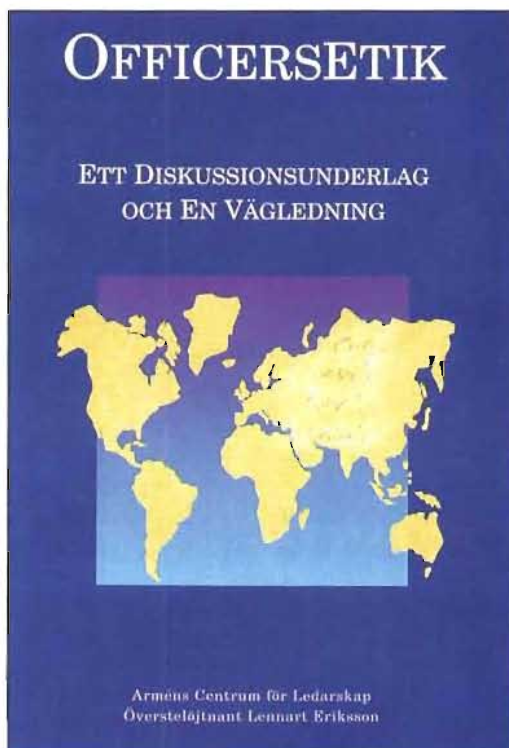
även *förhållningssättet till njutningar* av andra slag, hobbies, arbetet, ekonomi, osv.

Rättrådighet är det gamla namnet för "rent spel", det omfattar heder, att ge och ta, pålitlighet, att hålla sina löften, m m.

Tapperhet omfattar båda slagen av mod, dvs att *trotsa faran* och att *uthärda smärtan*. Med smärta avses här både fysisk och psykisk. Såväl fysisk som psykisk tortyr förekommer t ex. Många gånger kan för övrigt psykisk smärta kännas minst lika svår att uthärda som fysisk. Man kan sannolikt inte längre utöva någon av de andra dygderna utan att också vara tapper.

Det är en sak beträffande dygderna som man bör lägga märke till. Det är skillnad mellan *att utföra en enskild handling* som vittnar om rättrådighet eller måttlighet och *att vara* en rättrådig eller måttlig människa. Om en tennisspelare slår mycket hårt, inte för att han förstår att det behövs ett hårt slag utan för att han tappat tålmodet, kan det hårda slaget av ren tur göra att han vinner det speciella gamet. Men det betyder inte att han därmed är en bra spelare. En människa som framhårdar i att utöva rättrådighet, likt en tennisspelare som tränar hårt, får dock till slut *en viss kvalitet hos karaktären*. Det är denna kvalitet, inte de speciella handlingarna, som åsyftas då man talar om en dygd.

Personligen anser jag, att frågor av den här typen skulle kunna ges större utrymme både i Flygvapnets utbildning och i det dagliga arbetet. Den som för sin egen reflektion önskar fördjupa sig i vad andra har sagt om moral och vill läsa något av de klassiska moralfilosoferna finner dessa bl a i "*Filosofin genom tiderna*". Det är ett verk med utdrag av och kommentarer om alla betydande filosofer genom tiderna och används i bl a universitetsutbildningen. Böckerna finns hos alla välsorterade bokhandlare och är lättlästa. ■



dygderna är vishet, måttlighet, rättrådighet och tapperhet. De teologiska dygderna är **tro, hopp** och **kärlek**.

Vishet är att på ett positivt sätt *bruka sin intelligens och de erfarenheter och kunskaper man skaffat sig* till att tänka igenom vad man gör och vilka följder för sig själv och andra det kan antas få. Vishet är alltså inte det samma som intelligens eller kunskap, vilka båda kan missbrukas i själviska eller destruktiva syften. Inte heller är vishet något som kan läras in. Det är snarare *något man får* med tiden. Vishet brukar därför främst återfinnas hos *äldre* människor. Deras många gånger bittra erfarenheter av livet har givit dem en kunskap om dess villkor, som ger dem en annan syn på vad som är viktigt i livet än vad vi yngre har.

Måttlighet är närmast att hålla sig till vad Aristoteles kallade "den gyllene mitten", dvs att i alla avseenden endast sträcka sig till den rätta måttan och inte längre. Dygden gäller således inte bara förhållandet till alkohol utan

Stora och omfattande utvecklingssteg innebär ofta svårigheter att fullständigt och entydigt specificera krävda nya taktiska funktioner. I sämsta fall kan detta resultera i lösningar som inte är användarmässigt utformade eller taktiskt användbara utan kompletterande och fördyrande modifieringar.

För att undvika detta är det av stor betydelse att de blivande användarna tidigt och kontinuerligt får påverka utvecklingen och utformningen av nya system. För användarmedverkan i utvecklingen av stridslednings- och luftbevakningssystemet (stril) inom Flygvapnet utgör sedan många år TUStril (**Taktisk utprovningseenhet Stril**) denna samlade kompetens.

Bakgrund

Inom strilsystemet kom den viktiga insikten om användarmedverkan att växa fram i samband med övergången från

förvaltningen och industrin lösa de uppkomna problemen.

Då flygstabens organisation inte tilläts utökas, kom TUStril att underställas chefen för F 18 men i alla uppgifter beträffande strilsystemets utveckling att lyda under chefen för flygstaben. Detta med hänsyn till att TUStril i huvudsak skulle fungera som en systeminriktad specialistgrupp med uppgift att ge CFV beslutsunderlag inför anskaffning, modifiering och utnyttjande av den alltmer komplicerade strilmaterielen. Enheten kom att benämnas "Taktisk Utprovningseenhet Stril".

Efter olika flottiljnedläggningar är TUStril i dag underställd C F16/FKM men lyder



Arbetsstation i nya STRIC

TUStril utprovare av STRIC – som är ett av våra största elektronikprojekt

manuella till automatiserade digitala strilsystem under 1960-talet. I samband med utprovning och driftsättning uppdagades allvarliga brister. Erfarenheterna från Flygvapnet blev dyrköpta men för den fortsatta strilutvecklingen värdefulla. Chefen för Flygvapnet (CFV) och dåvarande Flygförvaltningen (nuvarande FMV; Flygmateriel) kom därigenom att uppfatta det angelägna behovet att tidigt låta taktisk personal medverka i utvecklingsarbetet samt det långsiktiga behovet av en sådan fast organisation och kompetens inom strilsystemet. Därigenom kom enheten TUStril att organiseras.

Efter Kungl Maj:ts beslut kunde CFV i juni 1973 fastställa TUStril:s organisation och uppgifter. Enheten bemannades då med den förbandspersonal som sedan början av 1960-talet hade avdelats för leveranskontroll och taktisk utprovning av det nya systemet. Den fick därefter i uppdrag att i samarbete med Flyg-

fortfarande under chefen för flygstaben när det gäller uppgifter inom strilsystemet och dess utveckling. I takt med vidgade uppgifter har organisationen successivt utökats och omfattar nu cirka 15 personer inklusive expeditionspersonal.

Verksamhets- och arbetsområden

TUStril:s uppgifter omfattar hela det komplicerade system- och taktikutvecklingsarbetet från inledande studier och målsättningsarbete till färdigt fungerande system. Systemutveckling i dag förutsätter en fördjupad samverkan i alla delar mellan kund och leverantör. Kraven från både FMV (Försvarets Materielverk) och industrin på kompetent användarmedverkan ur Flygvapnet med goda fackkunskaper, stor systemerfarenhet och tillräcklig kapacitet har därvid successivt ökat.

Detta i takt med att systemen blivit alltmer komplicera-

de, integrerade i varandra och kostnadskrävande samtidigt som kraven på långsiktighet i planeringen ökar och de ekonomiska resurserna minskar.

TUStril:s ansvar omfattar bl a utveckling och utformning av strilsystemens taktiska funktioner och arbetsmetodik för operatörer och befattningshavare. Ett viktigt område är gränssnittet mellan människa och maskin. Resultat från metodutvecklingsarbete samt försök och prov inarbetas i målsättningar och specifikationer som underlag för avdömingar, beslut och upphandlingar.

I samband med leverantörens utvecklings- och konstruktionsarbete bidrar TUStril med kravtolkning och förtydliganden. Samtidigt granskas produktutvecklingen i syfte att säkerställa användarkraven och den taktiska användbarheten. Målsättningen är att utveckla strilsystemen, så att de ger högsta effekt till lägsta kostnad. Viktigt är att systemen kan tas i bruk utan att tids- och

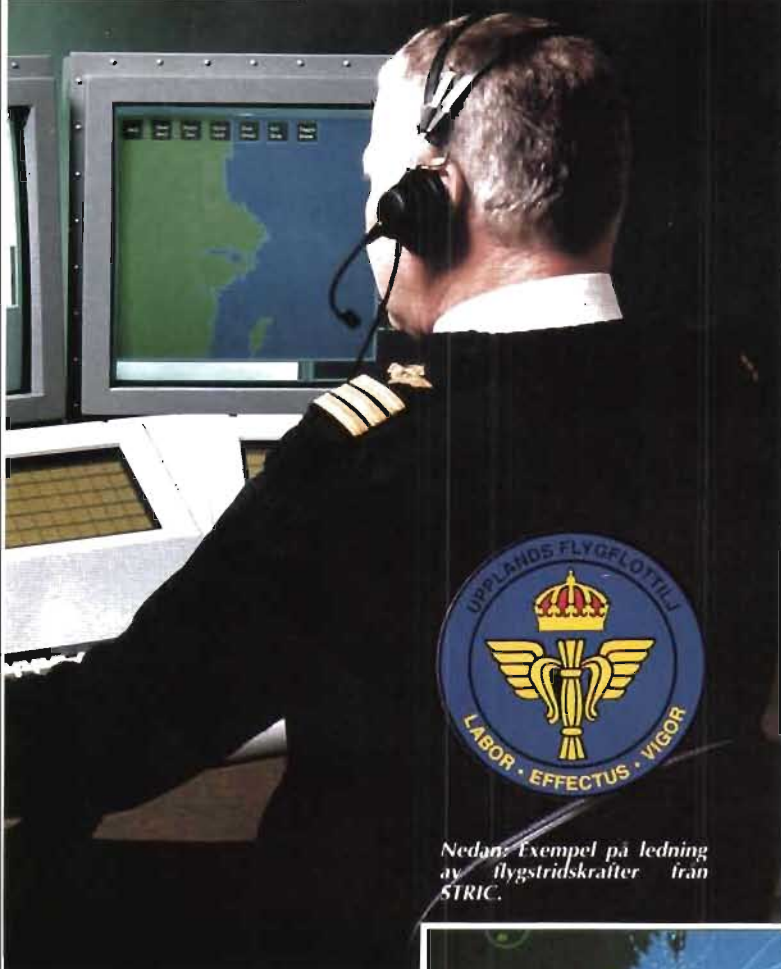
kostnadskrävande modifieringar erfordras för att få systemen taktiskt användbara.

I samband med leverans genomförs utprovningar och kontroller. Instruktörs- och lärarpersonal utbildas på de nya eller modifierade systemen och den grundtaktik som utarbetats. Som underlag för verksamheten vid förband och fortsatt utbildning av operatörer utarbetas dokumentation bl a i form av materiel-, arbetsmetodik- och funktionsbeskrivningar.

Beroende på vilka anskaffnings-, utvecklings- och vidmakthållandeåtgärder som beslutas av CFV varierar också tyngdpunkten i TUStril:s verksamhets- och arbetsområden över tiden.

Nya strilcentraler – STRIC

Flygvapnet och flygstridskrafterna befinner sig för närvarande mitt i en mycket omfattande utvecklingsfas såväl materiellt



Nedan: Exempel på ledning av flygstridskrafter från STRIC.



som taktiskt och stridstekniskt. Inte minst gäller detta strilsystemet och dess pågående utveckling av nya centraler – STRIC. Projektet är ett av de största svenska elektronikprojekten någonsin och för TUStiril den mest resurskrävande uppgiften.

Efter en ogynnsam utveckling fram till februari 1992, har projektet nu efter genomförd rekonstruktion fått ny fart. Optimismen och förtroendet för leverantören CelsiusTech Systems AB och att etapp- och slutmål skall nås i tid är för närvarande mycket hög.

Inget annat projekt har samverkan mellan kund, FMV och leverantören fördjupats som i projekt STRIC. Sedan drygt tolv månader är förutom FMV-personal sex yrkesofficerare ur TUStiril stationerade i CelsiusTech:s lokaler i Järfälla. Huvuduppgiften är att utifrån en given, men föränderlig kravbild samverka med leverantören i realiseringen av STRIC, så att avtalets taktiska och tekniska mål uppfylls.

Viktiga samarbetsområden – förutom att säkerställa funktionell kravuppfyllnad – är konkret utformning av MMI (man-machine-interface), dvs hur operatören skall handha systemet, utformning av operatörsplats och operatörmiljö. Samverkan kan vara såväl formell som informell. Den formella

kan t ex utgöras av arbete med ändringar, förtydliganden och tillägg till avtalet eller genomförandet av milstolps- och leveranskontroller.

Den informella samverkan är dock minst lika viktig. Där deltagar TUStiril:s personal som individer och kunskapspersoner i leverantörens utvecklingsprocess. Det kan gälla allt från diskussioner till att lämna synpunkter på de många dokument som produceras. Genom samverkan kan FV-personalens kunskaper överföras direkt i samband med utvecklingen. Detta ökar sannolikheten avsevärt för att vi skall få rätt system i rätt tid och med rätt kvalitet.

Successivt under de närmaste åren kommer arbetsuppgifterna att övergå till att deltaga i leverantörens prov- och verifieringsverksamhet. FMV:s utprovningsverksamhet samt slutligen leveranskontroller och taktisk utprovning av serielevererade system. Parallellt med detta kommer TUStiril:s personal att delta i utbildning av instruktörspersonal samt framtagning av användarmanualer innan systemen slutligen tas i taktisk/operativ drift under senare delen av 1990-talet.

Befintliga strilsystem

Vid sidan av STRIC-projektet har under 1980-talet varit och är fortfarande en viktig uppgift att medverka i de vidmakthållande och modifieringsprojekt som beslutas för befintliga strilcentral- och radarsystem.

Ett exempel är anskaffningen av informationssystem för Flygvapnets luftförsvarscentraler. Utvecklingen har skett i nära sam-

Flygsystem

Traditionellt har TUStiril:s medverkan i utveckling och utprovning av funktioner för stridsledning av flygsystem varit en högt prioriterad uppgift. Bland annat har detta omfattat deltagande i taktisk utprovningsverksamhet för såväl J 35 Draken- som JA 37 Viggen-systemet.

Förutom deltagande i JAS 39-utvecklingen utgör det flygburna radarsystemet FSR-890 ett nytt inslag i uppgiftskatalogen. Genom prov och försök i särskilt utvecklade simulator har bl a arbetet med framtagning av taktikansats för utnyttjande av systemet påbörjats.

Framtid

TUStiril representerar i dag en unik kombination av taktiska och tekniska kunskaper med stor erfarenhet från system- och taktikutvecklingsarbete. Kompetensen har tagit lång tid att bygga upp och kan inte samlat återfinnas någon annanstans vare sig inom Flygvapnet, FMV, industri eller konsultföretag.

TUStiril kommer därför att utgöra en viktig resurs i den fortsatta utvecklingen av det mycket komplexa luftförsvarsystem som i dag byggs upp.

En förändring för enheten inträffar den 1 juli 1994, då TUStiril organisatoriskt överförs från F 16/FKM till F 20/Flygvapnets Uppsalskolor. I nybyggda lokaler för ett nytt strilcentrum inom F16/FKM:s område kommer då TUStiril att samlokaliseras med F 20/StrilS samt en enhet ur FMV/UH för bl a programvård av det nya strilcentralssystemet.

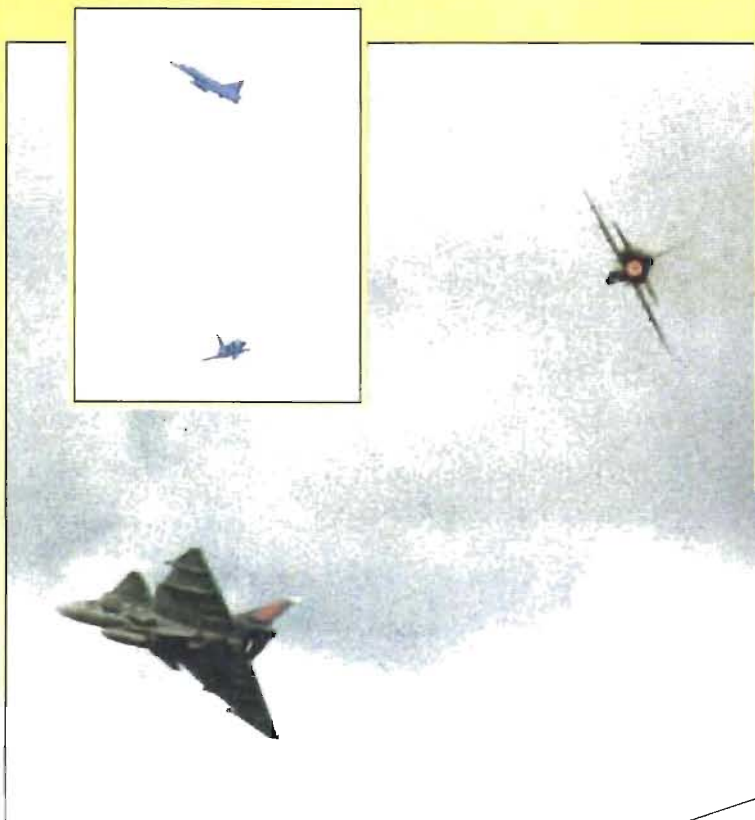
Inom TUStiril:s lokaler avses en provcentral successivt att byggas upp för prov och försök samt metodutveckling av funktioner inom strilsystemet. Det första förserieexemplaret av ny STRIC kommer också under mitten av 1990-talet att driftsättas i lokalerna för utprovningsverksamhet och verifiering av kravuppfyllnad.

● Sammantaget kommer verksamheten i Uppsala att skapa förutsättningar för ett fruktbart samarbete till gagn för både den fortsatta taktik- och systemutvecklingen. Samtidigt kommer den att utgöra en mycket intressant och stimulerande arbetsplats för system- och taktikintresserade strilofficerare. ■

verkan mellan leverantör, officerare från de centraler som kommer att använda systemet samt TUStiril.

Utveckling av systemet – som skall hantera och presentera information om flygplan, flygbaser, radio- och radarstationer, luftvärn, väder m m – har skett i ett seriellt utvecklingsystem. Med hjälp av prototyping har systemprestanda och systemegenskaper hela tiden verifierats.

Genom en lämplig blandning av tekniker och taktisk personal har på detta sätt ett ganska omfattande system kunnat utvecklas och driftsättas på relativt kort tid.



Ovan: Jaktstrid ingick i huvudprogrammet.



Stefan Örtqvist F 16:s uppvisningspilot med Jaktviggen. Här i närsartagen.



90 000! Vad sägs?!

Ännu en 50-åring har firat sin ärorika ålder med två praktfulla flygdagar. En öppet-hus-dag; för bl a anställda med familjer och vänner; det kom cirka 50 000! Och så dagen därpå Flygvapnets huvudflygdag; det kom cirka 40 000. (Upptagningsområdet Uppsala med omnejd.)

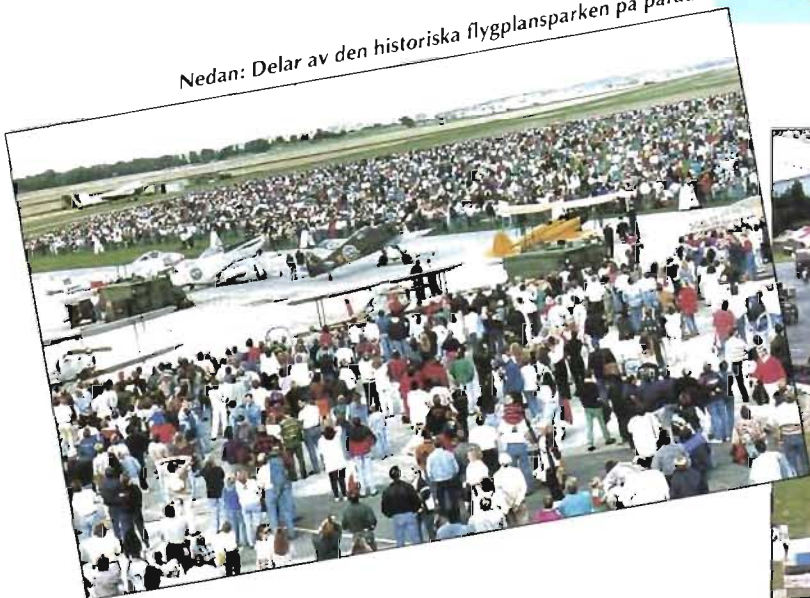
Flygdagar brukar vara sig lika. Men F 16 bjöd på en intressant nyhet. Man visade upp hur krigsreparationsarbeten går till på våra krigsbaser (Bas 90), hur byten av motorer eller andra enheter klaras fältmässigt.

– Vi måste ute på baserna kunna klara av det som vi fredsmässigt gör i våra flottilj-



Ovan: Ur förprogrammet – en recinoljedoftane Blériot.

Nedan: Delar av den historiska flygplansparken på parad.



FLYGD Upp

Nedan: Exponenter för Försvarsmaktens flygplan av i dag.



Foto: Peter Liander



Foto: Therese Persson.

Ovan: Team 60 av år 1993.

Foto: Jahn Charleville
Kurt Pettersson

verkstäder, omtalade major Cenneth Wedin (ansvarig för markutställningen). De två bilderna längst ned på sid 23 avser åskådliggöra här sagda.

En annan intressant och relativt ny programpunkt var jaktstrid mellan två Jaktviggår. Olika anfalls- och försvarstyper med fingerade jaktrobotar

och akan visades. Att fotografiskt åskådliggöra sådana luftturer på ett pedagogiskt sätt är snudd på omöjligt ... vilket bildkompositionen överst till vänster på sid 22 tydligt konfirmerar.

I övrigt är förhoppningen att bilderna säger mer än tusen ord.

J. C.b

LAGAR 28-29 aug

sala



Ovan: Rörliga klargöringen av JA 37 Viggen gick på rekordtid.



T v + ovan: Krigsreparationsarbete med Jaktviggår på "Bas 90-plats".

Lagom till sommaren utkom två nya flottiljböcker. Den ena från F 13, "Bråvallavingar" – den andra från F 16, "Vingar över Uppland". Arbetet med böckerna har tagit ett par år och redaktionerna har haft ett 50-årsfirande framför ögonen.

Mitt under bokarbetena kom det tråkiga nedläggningsbeslutet av F 13, samtidigt som F 16 kunde "andas ut". Nog kan man känna såväl besvikelse som i det andra fallet lättnad i respektive bok. Det är lika självklart som naturligt.

Av Sven Scheiderbauer

Bråvallavingar

Berättelsen om F 13 – en flygflottilj under 70 år

När Andra Världskriget bröt ut 1939, fanns i Sverige bara en jaktflygflottilj. Det var F 8, Barkarby, som skulle vara ett paraply över Stockholm. Ledning av jaktflyg var svårt då. Dels fanns ingen radar för upptäckt, dels fanns ingen stridsledning från marken till flygplanen.

Jaktflyget utgjorde med andra ord ett i luften rörligt luftvärn, som grupperades i anslutning till det objekt som skulle skyddas. Sålunda kom F 9 att läggas till Göteborg/Säve och F 10 till Malmö/Bulltofta (flyttade 1945 till Ängelholm/Barkåkra). Senare under kriget tillkom jaktflygflottiljerna F 13 Norrköping/Bråvalla, F 15 Söderhamn och F 16 Uppsala/Ärna. Den sista "rena" jaktflyg-

flottiljen som organiserades var F 18 Tullinge. Allt övrigt är omorganisation.

Nåväl. 40 år efter bröderna Wrights första flygning 1903 börjar både F 13 och F 16 sin verksamhet. I 50 år skulle den pågå för F 13:s del. För F 16 må vi hoppas på en lång framtid.

● ● **Bråvalla Flygflottilj** blev namnet på "Norrköpingsflottiljen", eftersom "Östgöta" var upptaget av F 3. Det svenskbyggda jaktflygplanet FFVS J 22 blev flottiljens första stridsflygplan. Med det blev F 13 inte föregångare. Det blev flottiljen däremot beträffande andra typer av jaktflygplan.

Den 4 juni 1946 (i boken förekommer även 4 juli, men juni är rätt) landade den första J 28 Vampire på Bråvalla. F 13 fick alltså ta emot Flygvapnets första jetflygplan och inledde därmed en pionjärgärning som introduktionsflottilj.

Vid flottiljen kom att förläggas taktisk utprovning av J 29A, J 35A, B, D och F. 1976 fick F 13 uppdraget att prova ut

S 37. Efter F 11:s nedläggning blev flottiljen även ansvarig för utbildning av spaningsflygförband. Självfallet skulle också JA 37 komma att provas ut vid F 13.

Bråvalla flygflottilj har i högsta grad varit en flottilj i luftförsvarets tjänst. Det framgår också tydligt av alla berättelser och beskrivningar i boken. Alla delar av luftförsvaret har funnits vid F 13. Det i boken minst behandlade systemet är dock Rb 68 Bloodhound. Det lilla som står att läsa om detta brittiska luftvärnsrobotsystem, verkar som om man försökt "slänga in jasten i ugnen" efteråt. Två bilder med text och sex rader i strilkapitlet. Inte ens flottiljens "längste" chef Carl Norberg har i något av sina tre kapitel noterat Bloodhound-epoken. Trots att han torde varit med om systemets tillkomst, men säkert dess avveckling under sina 14 år som flottiljchef.

● ● De spektakulära flygplanen tilldrar sig det största intresset hos flertalet läsare. Men i boken finns många olika intressanta avsnitt som behandlar F 13:s mångfacetterade verksamhet. I strilkapitlet förundras jag dock över att de tre före detta strilcheferna, som står som författare till kapitlet, uttyder "lgc" helt fel. Lgc står för *luftförsvarsgruppcentral* och inget annat.

Trots alla "maskiner" är det människan som står bakom utvecklingen av såväl dessa maskiner som organisationer. Det kan ibland vara "små" människor som står för intressanta inslag. Ett exempel på detta är "Kompisen" på Bråvalla. Kompisen var en "dräng" som följde med i boet då Sörby gård – på vars ägor Bråvalla är byggt – gick över i statens ägo. Kompisen Tore Österberg har under hela sitt yrkesverksamma liv sett till att flottiljen sett vacker ut för såväl de som arbetar där som för gäster.

F 13:s förste chef var Lage Thunberg, sedermera chef för Flygvapnet. Hans axplock ur sin dagbok ger en bra bild över

hur det hela började. Andra flitiga författare i denna bok är Karl Ljunge, Gunnar Writler och inte minst *Lars-Håkan Svensson*. Vad skulle boken varit utan honom? Men nog snubblade pennan då han skriver "... fredsslutet 1945 ...".

● ● Boken heter Bråvallavingar och detta skall man som läsare ha i åtanke. Det är alltså med avsikt som F 13:s "perifer" verksamhet vid Tullinge och Malmen bara berörs summariskt. Verksamheten vid F 13G Visby har däremot fått större utrymme, då det alltid varit en viktig del av flottiljen. (Incidentberedskap och frivilligverksamhet.)

Boken omfattar 176 sidor och har många unika bilder. Layout och grafisk form bär *Bertil Skogsbergs* omisskännliga prägel. Den är oss bekant sedan snart 20 år. Stora utfällande bilder på flera uppslag förhöjer intrycket.

En bok utan fotografier är i dag knappast en bok. Man måste tacka F 13 för flottiljefotografen *Rune Rydhs* gedigna dokumentation genom åren. *Bra gjort*.

Pärmens insidor pryds av en fantastisk tecknad J 22. Konstnär är engelsmannen Roger Middlebrook, som har svenska flygvapnets flygplan som sin specialitet.

Jag rekommenderar boken "Bråvallavingar". När detta skrivs har flygplanens regelbundna övningsverksamhet och beredskap på Bråvalla upphört. Vid nästa budgetårsskifte upphör också administrationen. För Flygvapnet innebär det att ytterligare en plats för viktig utprovning, utbildning, övning och beredskap går till historien. Men detta är ingen historibok utan just den jubileumsbok som var avsikten då arbetet påbörjades. Skulle jag inordna den efter sin karaktär blev det bland memoarböckerna.

Jag avslutar med F 13:s valspråk och frågar samtidigt varför inte dess betydelse går att utläsa i boken – ALTIUS CITIUS PERICULA COMMODA SUSCIPIENTES.



Vingar över Uppland

Ett halvsekel med flyget på Ärna F 16 1943 - 1993

Under samma omständigheter som för F 13 kom F 16 till. Uppsala behövde jaktskyddas och Stockholm behövde ett flankförsvar i norr, samtidigt skyddades även inflygningsriktningen mot Västerås och det inre av Svealand.

I år har F 16 verkat i 50 år i luftförsvaret. Jubileumsboken som utkommit i god tid före jubileumsflygdagarna ger en god bild av livet på Ärna genom de 50 åren från 1943.

Som alltid med denna typ av böcker bildar flygverksamheten den röda tråden, men den är inte dominerande. Den första flygplanstypen var FFVS J 22, precis som för F 13. Men den typen fanns knappt ett år i Uppsala, sedan fick F 10 överta dem. J 26 Mustang skulle nämligen stationeras på F 16. Denna typ har alltsedan dess nära förknippats med F 16, som blivit Mustangflottiljen framför andra – trots endast sju års tjänst (F 20 inräknat). Det blev för övrigt bara F 4, F 8, F 20 och F 21 som fick Mustang och inte alls i samma omfattning som F 16. Faktum är att J 35 Draken funnits på F 16 i 25 år! Halva jubileumstiden alltså. Lika lång tid har SK 60 verkat från Ärna, om man räknar från att den kom till F 20 1968.

● ● I boken finns några särskilt intressanta ariklar. Flygvapnets välkända flygläkare och tillika flygande reservofficer Arne Frykholm berättar, hur han och Ola Neppelberg flög över de första flygplanen till Ärna. Frykholms unika färgbilder från den första tiden vid F 16 är mycket intressanta. Jag noterar med tillfredsställelse, att de kommer att förvaras och bevaras vid F 16. Säkerligen finns det fler godbitar att syna, än de nu publicerade.

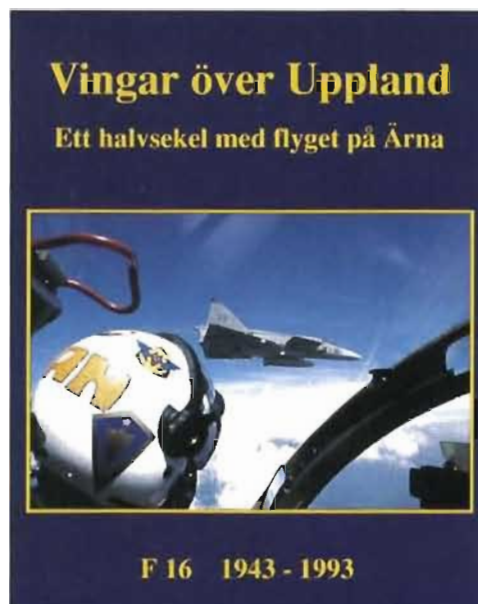
Ett välskrivet avsnitt är det av Anders Westerlund om Mustangtiden. Han är en god personitecknare och ger en bra

och nyanserad bild av flera personligheter vid dåtidens flottilj. Särskilt noterar jag de om flottiljchefen Knut Lindahl och divisionschefen Ola Neppelberg. Dessa båda kände jag inte, men jag kan nu väl tänka mig dem.

På strilområdet har F 16 varit pionjärförband i några avseenden. Man var först med att få radarstationen PJ-21. Man var därmed också först med att utöva radarjaktledning från PPL. Året var 1948 och rjäl (radarjaktledare) var Olof F Carlsson. Det var ett J 21A-förband ur F 15 som han ledde. Sven Norling har gjort ett mycket intressant och fullödigt kapitel om stril vid F 16 genom åren. Hans beskrivning är livfull och lärorik och som sig bör, inriktad på F 16:s strilverksamhet och inte enbart allmänt lärorik.

Även F 20:s flygverksamhet har bidragit till att det funnits vingar över Uppland. Även om F 20 har egen flygenhet med egen flygchef, så var alltid stationskompaniet tillhörigt F 16. Jan-Åke Berg, chef för F 20, skriver om F 20 på Ärna under rubriken "Gästen på gården". Vad jag dock inte förstår är varför alla som berör F 20:s flygverksamhet skriver att den upphörde 1981. Sanningen är att den upphörde 1982. Då gick den sista utlandsresan i den förra befälsordningen (RK 80-82) med sju SK 60 och en TP 84 till Belgien och Schweiz. (Jag vet besked, jag deltog själv.)

● ● Vingar över Uppland är en innehållsrik bok. Den omfattar 272 sidor. Många av fotografierna är nypublicerade och som nämnts ovan, unika. De tre flottiljfotoграфияerna, där den kände flygfotografen **Oscar Bladh** var den förste, som F 16 haft under 50 år har fått ett eget kapitel. Bra! De två övriga heter **Nils Andersson** och **Kurt Pettersson**.



Hur F 16 firade sin 50 år den 28-29 augusti återspeglas på sidorna 22-23. Inte allt förvisso, men läckert ändå.

re är, skulle varit bra. I en del fall framgår det, men inte överallt. Liksom F 13-boken gör

uppläggnigen att också denna jubileumsbok för stå i "memoarhyllan".

Pärmens insidor pryds först av ett foto över Ärna 1944 och sist av ett foto där första JA 37 Jaktviggen levereras. JA 37 är märkt "16" i nosen, men bär F 13:s emblem på fenan. Viss symbolik ser jag i den bilden i dag, då F 16 nu tar över en stor del av F 13:s ansvarsområde – men inte dess flygverksamhet. Den eskorterande J 35 Draken bär (vilket alla F 16:s Drakar gjorde) riksäpplet, som egentligen är F 2:s symbol. F 16 har en bevingad vasakarve, vilket *Egon Regefeldt* beskriver i ett kapitel om traditioner. Där kan också utläsas att valspråket: LABOR – EFFECTUS – VIGOR betyder: Arbete – Effektivitet – Trivsel.

När du köper boken – det rekommenerar jag – får du ett bokmärke på köpet. Ena sidan pryds av *Sven Norlings* teckningar (karikatyrer) av flottiljens flygplan. Viggens nosvingeroder kan dessutom fästas vid den sida man vill markera. Fiffigt! Andra sidan visar F 16:s organisation från och med den 1 juli i år. Det är ett bra hjälpmedel vid läsningen.

Boken kan erhållas genom insättning av 225 kr på postgiro 31 39 16-9. Märk talongen: "Jubileumsbok". ■

Vad jag slås av, är att så många haverier fått utrymme i denna jubileumsbok. Haverier kan, som i de fall som beskrivs i två kapitel, vara intressanta och lärorika. Särskilt om de slutar lyckligt. Dessvärre är ju haverier en realitet som vi träget försöker undgå genom högt flygsäkerhetstänkande på alla nivåer inom alla verksamhetsgrenar i Flygvapnet. Varför inte minska antalet av de cirka sex fotona av mer eller mindre havererade flygplan och i stället minnas de som under sin tjänst fått sätta livet till vid F 16. Redaktionskommittén har säkert ett motiv för varför så inte gjorts.

I boken förekommer flera utmärkta teckningar. En eloge måste ges till *Sven Norling* och *Krister Eriksson*. Konstnären *Erik Beckeld* har prytt ena väggen av serviceförrådet med målningar av flottiljens flygplan. När du besöker F 16 passa då på att bese dem. Dessa målningar bildar också vinjett till kavalkaden över flottiljens flygplan. Stiligt!

● ● Många författare har medverkat, men ofta måste man hålla ett finger vid innehållsförteckningen för att då och då se vem som skrivit vad. Lite tydlighet därvidlag + en presentation av vem varje författa-

Vindjacka

i vindtät och vattentätlig nylån med foder i 100% bomull. Här finns både dragkedja och knäppning. Och dragsko nedtill. Ytterficka med draglås och innerficka med kardborrlås. Ärmslut med kardborrband.

Storlekar: small – xx large.

Pris: 350:–

Jerseytröja

i 100% bomull. Tennismodell med broderat märke.

Storlekar: small – xx large.

Pris: 165:–

**Vi presenterar Linje Flygvapnet.
En helt ny kollektion speciellt framtagen
för Flygvapnet. Tuffa, moderna
kläder och accessoarer av
hög kvalitet och till
mycket förmånliga
priser.**

Midjeväska

i 100% bävernylon. Med dragkedja, reglerbart band och snabbblås.

Pris: 65:–

Shorts i vindtät och vattenavstötande nylon med innerbyxa i 100% bomull. Resår och utanpåliggande dragsko i midjan.

Storlekar: small – xx large.

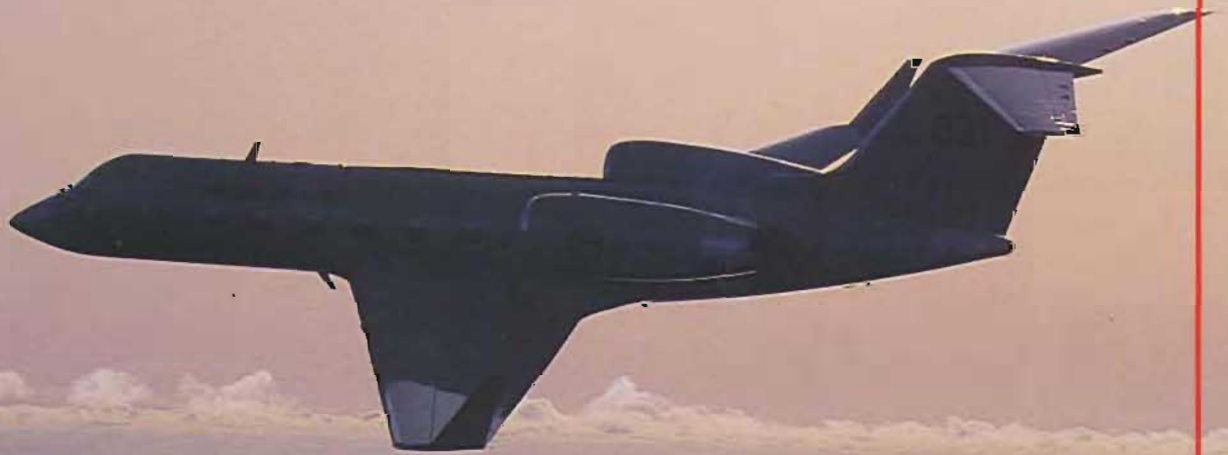
Pris: 140:–

Sportbag i bävernylon. På kortsidorna två fickor med dragkedja. Och två fickor utmed långsidorna. Dubbla kraftiga dragkedjor upp till. Reglerbar axelrem med bärskydd.

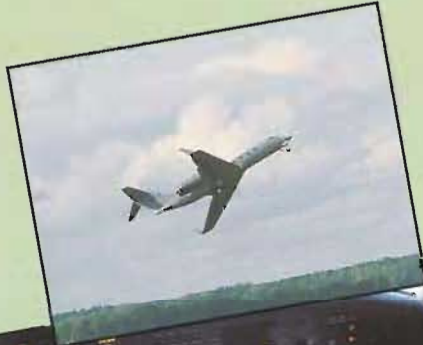
Pris: 165:–



Försvarsmaktens TP 102A och B



Gulfstream G-IV



Ovan: Cockpit-layout i TP 102A.
Nedan: Besättningsmedlemmar ur F 16 detachment



Foto: Kurt Petterson

Det har nu gått drygt ett år sedan FMV (Försvarets Materielverk), på uppdrag från Överbefälhavaren och chefen för Flygvapnet, tecknade kontrakt med den amerikanska flygplanstillverkaren Gulfstream Aerospace Corp om leverans av tre flygplan av typ Gulfstream G-IV. Den totala köpesumman – inklusive utbildning, reservmateriel, teknisk hjälp m m – uppgick till 570 miljoner kronor.

● ● Ett av dessa flygplan var begagnat – tillverkades 1987 åt en kanadensisk köpare. Det kom till Sverige och Flygvapnet sent 1992 och har sedan dess på olika sätt rönt viss uppmärksamhet. G-IV är ett relativt exklusivt persontransportflygplan, som i Flygvapnets regi nu tjänar som transportflygplan främst för långa och tidskritiska transporter för kungahuset, regeringen och försvarets högsta ledning m fl. Detta flygplan har militärbeteckningen TP 102A.

G-IV är ett ungt flygplan. Det flög första gången så sent som för åtta år sedan, 1985. Föregångaren G-III är snarlikt G-IV men har svagare motorer och är cirka 1 1/2 m kortare. Bägge versionerna har karaktäristiska sk winglets, det vill säga små uppåtriktade fenor längst ut på vingpetsarna.

Såväl det amerikanska flygvapnet (USAF) använder G-III (= C-20A + B) som det danska flygvapnet (signalspaning och havsövervakning mellan moder-Danmark och Grönland).

G-IV är till vissa delar tillverkad i kolfiber/kompositmaterial, vilket gjort versionen lättare än G-III. Av detta skäl kan G-IV tankas med cirka 400 l mer bränsle.

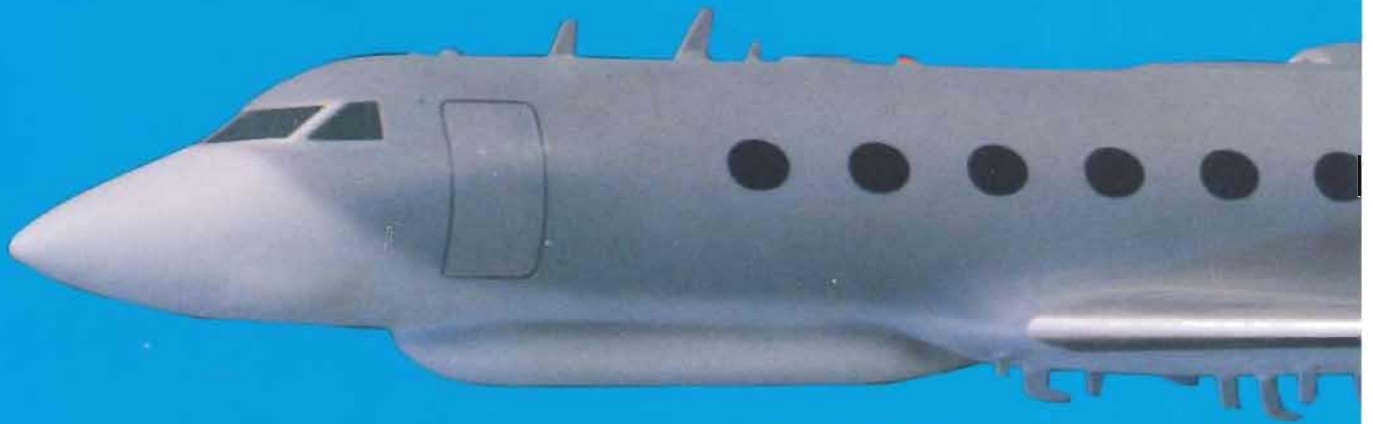
G-IV/TP 102A har utmärkta prestanda. Flygplanet kan t ex flyga nonstop Sverige-USA; räckvidden är 6 575 km. G-IV:s marschfart ligger på 850 km/h. Vanlig flyghöjd är cirka 14 000 m.

● ● Betydligt intressantare är de två andra i köpet ingående flygplanen, som kommer att betecknas TP 102B. Dessa är specialkonstruerade för installationer av signalspaningsutrustning. Flygplanen kommer att levereras under första halvåret 1995. De kommer då successivt att ersätta Flygvapnets två i dag i tjänst varande signalspanare av typ Caravelle, TP 85, som tas ur tjänst 1997/98. TP 102B har – till skillnad mot den civila A-versionen bl a en avlång apparatutbyggnad undertill.

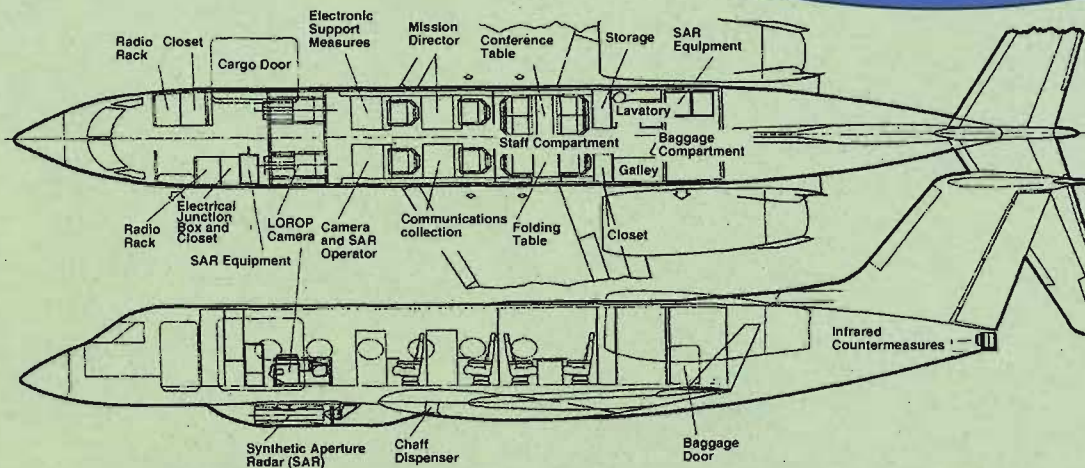
I Sverige drivs projektet av FMV tillsammans med Flygvapnet och FRA (Försvarets Radioanstalt) under arbetsnamnet SF NY. I USA har tillverkaren tagit fram en signalspaningsprototyp, som benämns SRA-4.

● ● Måste Försvarsmakten ha "spionflygplan"? är en vanlig fråga. Att avlyssna etertrafiken är inte att spionera – är lovligt och allmän informationsteknik. Flygburen signalspaning i någon form har Sverige av ren självbe-

FLYGVÄRNETS NYA SIGILL



Interiör/föreslagen inredning m m av SRA-4.



NALSPANINGSFLYGPLAN



Text: Fahn Charleville

Foto: Peter Liander



Gulfstreams prototyp av militärversionen av G-IV, SRA-4

varelsedrift måst ha råd med ända sedan 50-talets början. Genom signalspaningsinformation ökar möjligheterna till förvarning, så att åtgärder riktade mot Sverige kan hinna mötas i tid och med lämpligast möjliga motåtgärder. Signalspaning skall enligt ÖB ske såväl i fred, vid kris, under neutralitet som i krig. Den används för kunskapshämtning, som förvarning och s k larmklocka. Den flygburna signalspaningen kompletterar såväl den sjö- som markburna signalspaningen bl a genom en betydligt utökad räckvidd/täckning.

De två TP 102B organiseras i en signalspaningsgrupp som underställs chefen för Första flygeskadern (E 1) fram till 1996, då Mellersta Flygkommandot (FKM) tar över styrningen. – E 1/FKM planlägger och leder signalspaningsflygföretagen i samråd med FRA.

Inrapporteringen av signalspaningsresultaten sker normalt till FRA. Den övergripande operativa ledningen utövas av ÖB.

Hoten mot våra signalspaningsförband är stora – på marken som i luften. Hoten på marken består av sabotageförband, konventionella vapen och ABC-stridsmedel. I luften består hoten främst av jaktflyg, ökad luftvärnseldförmåga såväl till sjöss som till lands, telekrigföringsresurser (utstörning av navigerings- och radioutrustningar). – TP 102B kommer som en följd härav att ges ett visst egenskydd.

Mot bakgrund av den militära osäkerheten i bl a Östeuropa har ÖB ansett det viktigt, att Sverige skall kunna följa den militära hotutvecklingen. Försvaret får inte vara tekniskt sämre än vad närområdet visar upp i detta hänseende. Räckvidds- och flyghöjdskraven hos vår flygande signalspaning har måst utökas. Bl a därför valdes Gulfstream G-IV. Viss signalspaningsutrustning från TP 85 kommer att få fortsatt tjänstgöring i TP 102B.

Utvärderingen inför inköpet skedde i hård konkurrens med flera andra flygplan, men den militära versionen av G-IV uppfyllde bäst försvarets uppsatta krav – såväl prestandamässigt som ekonomiskt. ■

Data och prestanda:

Längd = 26,92 m
Spännvidd = 23,72 m
Höjd = 7,57
Tomvikt = 19,3 ton
Max startvikt = 33,2 ton
Marschfart = 850 km/h
Max fart = 935 km/h
Flyghöjd = ca 14 000 m
Motor = Två Rolls-Royce Tay MK 611-8
om vardera 6 295 kp.



Interiör/inredning i VIP-versionen TP 102A





FLYGVÄPNET



FMV



RÄTTA KÄNSLAN.

OBS! Tänk på att använda reflexer till de mörka plaggen i Linje Flygvapnet.

Vindoverall i slitstarkt material av 65% bomull och 35% polyester.

Jackan är bomullsodrad. Och har ärm-muddar som kan dras ned över handen med hål för tummen. Dragkedja i ytterfickorna och kardborrlås i innerfickan.

Byxorna är bomullsodrade. Har resår plus åtdragbara band i midjan. Fickor med dragkedja. Och kardborrlåsning och dragkedja nedtill på byxbenen.

Storlekar: small - xx large.

Pris: 500:-

T-shirt i 100% bomull av högsta kvalitet. Två varianter: med och utan vingemblem.

Storlekar: small - xx large.

Pris: 65:-

*Beställning genom
Flygvapnets*

*Uttagningscentrum på
tfn 08-788 89 24,
tfx 08-788 89 41.*

*Eller skriftligen under adress
FUC, 107 84 Stockholm.*



FUC
FLYGVAPNETS UTTAGNINGSCENTRUM

Alla priser är inkl. moms och gäller från 1/10 tills vidare.

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

Leverans till Flygvapenförband, Flygvapenledning, frivilligföreningar och andra organisationer med anknötning till Flygvapnet sker mot faktura med betalningsvillkor 30 dagar netto.

Full bytesrätt på levererade varor inom 10 dagar från leverans.

En hörnsten i Sydsv

Av överste 1. Mats Hugosson

Att dygnet runt i alla väder upptäcka, identifiera och engagera inträngande främmande och fientliga flyghot under ibland svår radio- och radarstörning i stridsmiljö, det är den värld F 10/Se S lever i i dag. Snart får vi genom vårt nyuppsatta Viggensförband (AJ/S 37) även kapacitet att spana och slå mot en angripare som går mot vårt territorium.

F 10 blir en "JAS-flottilj". Vi står väl förberedda att ta emot framtiden. Och vi är beredda att försvara den.

F10 har allt sedan starten 1940 varit en jaktflottilj med sina huvuduppgifter i det svenska luftförsvarets tjänst. Stridslednings- och luftbevakningsfunktionen (STRIL) tillfördes i alla delar 1948, när dessa uppgifter slutligen övertogs från Armén. 1966 inrättades sektorflottiljsbegreppet. F 10 blev sektorflottilj för luftförsvarssektor S1. 1982 slogs officiellt sektorerna S1, S2 och W2 samman till Sektor Syd. F 10/Se S bildades. 1983 flyttade sektorstaben till F 10 i Ängelholm.

Uppgifterna för F 10/Se S förändrades under sommaren 1993. Den i försvarsbeslutet 1992 nedlagda Draken-divisionen ersattes den 1 juli i år av en AJ/S 37-division med tillhörande kompani och underrättelsepluton. Den sattes upp med personal och materiel från F 6, F 13 och F 17. F 10 är nu tillsammans med F 21 våra första "JAS-flottiljer" med jakt, attack och spaning representerade genom olika flygplanssystem på ett och samma förband. F 7 kommer dock inom kort att detronisera oss som den första riktiga JAS-flottiljen, när såtenäsförbandet 1995/96 börjar flyga med JAS 39 Gripen.

● ● Sommaren 1993 ändrades också det hittillsvarande luftförsvarssektorbegreppet. Södra luftförsvarssektorn (Se S) blev Södra flygkommandot (FKS). F 10/Se S får övergångsvis heta F 10/FKS under det år som återstår till skilsmässan sker mellan flottiljen och den lägre regionala staben (FK-staben). Denna milstolpe äger rum den 1 juli 1994.

F 10/Se S har som enda flottilj med

Draken-systemet ett stort ansvar för utveckling och uppföljning av detta system. I detta ansvar ingår även att biträda de utländska användarna av Draken med stöd i olika former. Mest påtagligt har varit och är den typinflygning som F 10 gör med österrikiska piloter.

Den fjärde TIS-omgången avslutades i november 1992 och en femte är inplanerad under 1995. Även teknisk personal har utbildats i omgångar. F 10/Se S biträder också vid österrikiska vapenövningar vid norrländska Vid-sel. Finska Drakenpiloter övar regelbundet superstall vid F 10.

Huvuduppgifter

F 10/Se S har följande huvuduppgifter efter nytillförseln av AJ/S 37-förbandet:

► **Beredskap.** Incidentberedskap med stril- och jaktflygförband
Från och med den 1 juli 1993 även beredskap med spaningsflygförband.

► **Förbandsproduktion.** Cirka 60 krigsförband med 7500 personer.

● **Utbildning**

● **Mob- och krigsplanläggning**

Jaktflygdivisioner
Spaningsflygdivisioner
Basbataljoner
Strilbataljoner
Sambandsförband
Flygverkstadsbataljon
Markteleunderhållsbataljon
Flygräddningsgrupp
Regional vädercentral
Flygkommandostab
Depåförband

F 10/Se S har dessutom via ett centralt avtal mellan Flygvapnet och Luftfartsverket ett uppdrag att hålla flygfältet öppet för civil reguljär trafik, normalt mellan 06.00-23.00 varje dag med kortare tid på helgerna. Ängelholms flygplats har alltid haft en plats på landets tio-i-topplista vad avser total flygtrafik.

Några nyckeltal för F 10/Se S:

- Anställda 450 yrkesofficerare i aktiv tjänst
380 civila
ca 250 reservofficerare

Under sommaren 1993 tillfördes F 10 från bl a F 6 100 yrkesofficerare och 20 civila, när AJ/S 37-divisionen och tillhörande kompani sattes upp.

Huvuddelen av de anställda och värnpliktiga tjänstgör vid F 10 B (= Barkåkra, Ängelholm). Övriga tjänstgör främst i Lfc Syd men även vid några av våra flygbaser.

- Kostnaderna för F 10 1992/93 var cirka 492 milj kr. Med anledning av tillförseln av Viggens-divisionen ökar budgeten till cirka 592 milj kr under budgetåret 1993/94.

Efter regn kommer ...

F 10/Se S har, med kortare avbrott för lugnare perioder, under hela 1980-talet och fram till i dag känt ett hot mot sin existens som flottilj. Hoten har ibland kommit från planerarna i Stockholm i programplanernas låga alternativ, ibland från olika politiska grupperingar i riksdag och utskott.

Personalen har trots den upplevda osäkerheten oförtrutet arbetat på och har nått bra resultat i övningar, chefsens för Flygvapnet generalinspektion och den nyligen genomförda ÖB:s revision.

● ● Genom försvarsbeslutet 1992 lades Draken-divisionen Johan Röd och första stationskompaniet ned. Under det gångna året har också radargruppcentralerna i Veberöd och Degeberga avvecklats.

Huvuddelen av den personal som påverkades av försvarsbeslutet, närmare 100 personer, har lyckligtvis kunnat beredas plats inom andra delar av

Sveriges luftförsv

F 10 och Flygvapnet.

När så ÖB:s beslut om att placera den "16:de divisionen" vid F 10 kom i december 1992, upplevdes detta som ett mycket positivt besked. F 10 får härmed chansen att provas för framtiden på i stort likartade villkor som övriga förband.

● ● Skånska flygflottiljen spänner nu bågen inför framtiden. Efter 53 år som en renodlad jaktflottilj blev F 10 sommaren 1993 en av landets två flottiljer med "alla" flygslag inför grindarna. Vi tror att det gör oss bättre förberedda för att bli den andra



Gripen-flottiljen, när väl besluten skall fattas av den högsta försvarsledningen senast under 1995.

Vi tycker att F 10 har en given plats i ett över Sveriges yta jämnt fördelat flygvapen som utöver flygdivisioner även består av en omfattande infrastruktur med baser, stril- och sambandsförband – alla med försvarsuppgifter i riktiga områden.

Att det dessutom är lätt för människor att leva i Nordvästskåne gör inte F 10:s sak sämre! Allt det goda ligger närmare här, tors vi säga. ■

Sedan juni i år har Sydsveriges luftförsvär förstärkts med en division AJ/S 37 Viggen. Tillsammans med de två från tidigare existerade Draken-divisionerna skapas nu erfarenheter inför framtidens Gripen-era. – T h: Entrén till Skånska flygflottiljen.



Foto: Peter Lindholm

Historik

Efter andra världskrigets utbrott i september 1939 blev det uppenbart att vårt flygvapen måste förstärkas. Vårriksdagen 1940 fattade beslut om två nya jaktflottiljer. Den ena av dessa förlades till Malmö-Bulltofta, där det civila flygfältet kunde tas i anspråk.

Arbetet med att anpassa Bulltofta för militär användning sattes omedelbart igång. Flygplan och materiel nyanskaffades eller överfördes från andra flygförband. Den 1 oktober 1940 kunde "Tionde flygflottiljen" påbörja sin verksamhet.

Förläggningen av Tionde flygflottiljen till Bulltofta betecknades av 1940 års lagtima riksdag som provisorisk. Arbetet med att rekognoscera ny "ordinarie förläggningsplats" startade så gott som samtidigt med att flottiljen sattes upp i oktober 1940. Chefen för Flygvapnet kunde därför redan till 1941 års försvarsutredning redovisa två tänkbara platser i nordvästra Skåne – en vid Odåkra norr om Helsingborg (vilken dock avstyrktes av ÖB) och en i Barkåkra socken vid Ängelholm.

Efter en serie diskussioner i departement och riksdag fattades beslutet om Barkåkra i enlighet med proposition nr 328 den 22 maj 1942. Verksamheten vid Bulltofta fortgick fram till den 30 september 1945. I oktober 1945 etablerades F 10 på sin nuvarande gruppering Barkåkra/Ängelholm.

Vid tiden för flottiljens ankomst var anläggningarna på Barkåkra inte helt färdiga. Landningsbanorna var inte klara utan flygplanen landade på fältets gräsytor. Detta var inte utan problem, då gräsunderlaget bestod av lerjord. Under tiden som permanenta banor byggdes förlades flygverksamheten till F 14 i Halmstad.

Första delen av bana 14/32 stod klar hösten 1947. Bana 14/32 renoverades under 1986 och slutbesiktigades 1987. Taxibanan tillkom för att underlätta trafikflygets och militärflygets samutnyttjande av fältet.

Nuvarande byggnadsbestånd färdigställdes i huvudsak under 1946.

1 juli F 10 blev Skånska flygflottiljen och Södra Luftförvarssektorn (F 10/Se S).

1 juli F 10 och FKS (tidigare Se S) **1994** blir egna verksamhetsställen.

Flygplansepoker

J 8	Gloster Gladiator	1940-43
J 20	Falco 1	1942-45
J 22		1945-50
J 21R		1949-51
J 28	Vampire	1951-53
J 29	Tunnan	1953-66
J 34	Hunter	1963-67
J 35	Draken	1964-
AJ/S 37	Viggen	1993-
JAS 39	Gripen	?



Från sektor till flygkommando

Personalen vid F 10/Se S har under lång tid levt och verkat i organisationsformen luftförsvarsektorförband. Myndighetschefen har en dubbel uppgift, eller om man så vill, ett tudelat ansvar. Å ena sidan är han chef och produktionsledare vid en förbandsproducerande flygflottilj. Å andra sidan är han taktisk chef med ansvar för luftförsvaret inom en luftförsvarsektor.

Ursprungligen var det tänkt att dessa båda uppgifter skulle lösas integrerat i sektorflottiljledningen. Myndighetschefen fick till sitt förfogande en ställföreträdande sektorflottiljchef och en utökad sektorflottiljstab. Staben var tänkt att biträda sektorflottiljchefen i båda hans huvuduppgifter.

Inte minst inom Södra Luftförsvarsektorn, med ett stort antal förbandsproducerande flottiljer, har organisationsformen tidigt befunnits olämplig. Under en följd av år har därför sektorchefer och sektorstabschefer målmedvetet arbetat för att separera de båda huvuduppgifterna ledning av flygflottilj och ledning av luftförsvarsektor.

I dag står vi i Sektor Syd så nära målet som gällande förordningar medger. Även om sektorflottiljchefen formellt är totalt ansvarig för hela verksamhetsområdet, har en lång gången

ansvarsfördelning gjorts mellan myndighetschefen och hans ställföreträdare. Vi har fått en sektorchef och en flottiljchef. Och sektorstaben har frikopplats från produktions-/flottiljären. Staben har därmed hamnat på sin naturliga nivå – den lägre regionala nivån.

Vilja och förmåga

Inom Sektorstab Syd har generationer av stabsmedlemmar verkat under det inofficiella mottot "vilja och förmåga". Genom en fortflöpande organisationsanpassning och en målmedveten rekrytering har strävan ständigt varit att säkerställa kompetens, kapacitet och kontinuitet. Såvitt vi vet, har vi varit hyfsat framgångsrika härvidlag. En starkt bidragande orsak till detta är nog vår geografiska hemvist. ÄNGEL-

HOLMS-området är känt för att erbjuda sällsynt gynnsamma livsvillkor för människor.

Sektorstaben i Södra Luftförsvarsektorn har utvecklats så långt som är rimligt med dagens förutsättningar. Organisationsstrukturen var sedan ett par år tillbaka i det närmaste helt överensstämmande med kommande krigsorganisation för flygkommandostab. Bemanning hade genomförts så att vi nästan till bristningsgränsen fyllde vår nuvarande stabsbyggnad. Med rådande förutsättningar kunde vi knappast bli mycket bättre. Det var ändå med ett visst vemod som vi avhöll gravölet för Sektorstab Syd.

Mot nya djärva mål

Den första juli tog vi första steget in i flygkommandoepoken. Visserligen medförde övergången till flygkommandoorganisation inga omedelbara förändringar av uppgifterna, men för Södra Flygkommandot blev ändå förändringen mycket märkbar. Flygkommandochef med stab flyttade då in i den helt nyuppförda stabstjänstbyggnaden i bokskogen vid F 10 B. Samtidigt tog vi ett steg mot en stärkt organisation inför kommande uppgifter.

Nästa steg i utvecklingen tas om ett knappt år. Då vinner skilsmässan från flottiljen laga kraft. Då intar flygkommandochefen även i fred officiellt sin plats på den lägre regionala nivån.

Det slutliga steget i flygkommandoeran är för närvarande planerat att tas den 1 juli 1996. Då har Första flygeskadern (E 1) avvecklats och informationssystemet SESAM införts. Dessutom är flygsystem JAS 39 med stormsteg på väg in i flygkommandots vapenarsenal. Flygkommandostab Syd går en inspirerande framtid till mötes! – Sydsverige går kreativt och produktivt in i 2000-talet. ■



Foto: Peter Lindholm

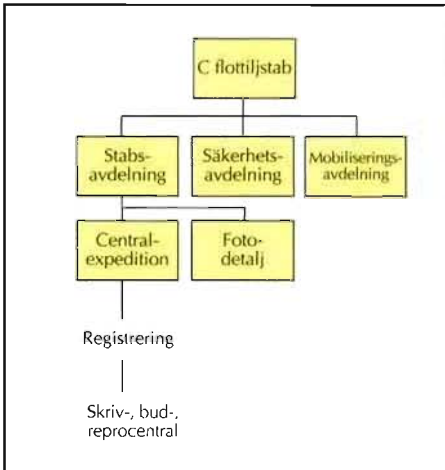
Flygkommandostaben, inflyttning skedde den 2 augusti -93.

Stabsenheten

Av major Carl-Johann Radetzky

Stabsenheten är en mångsidigt sammansatt enhet. Målet är att ge god service till F 10:s enheter – bl a genom effektiv expeditionstjänst, samordning genom ändamålsenliga anvisningar och order.

Organisationen



Uppgifter

- 1) ● Samordna mobmyndighetens mobiliseringsförberedelser.
- 2) ● Samordna F 10
 - Verksamhetsplanering
 - Programvärdering
 - Informationstjänst
 - Expeditionstjänst
 - Fototjänst
 - Fredsmässig säkerhetstjänst
 - ADB-säkerhet
 - VB-tjänst

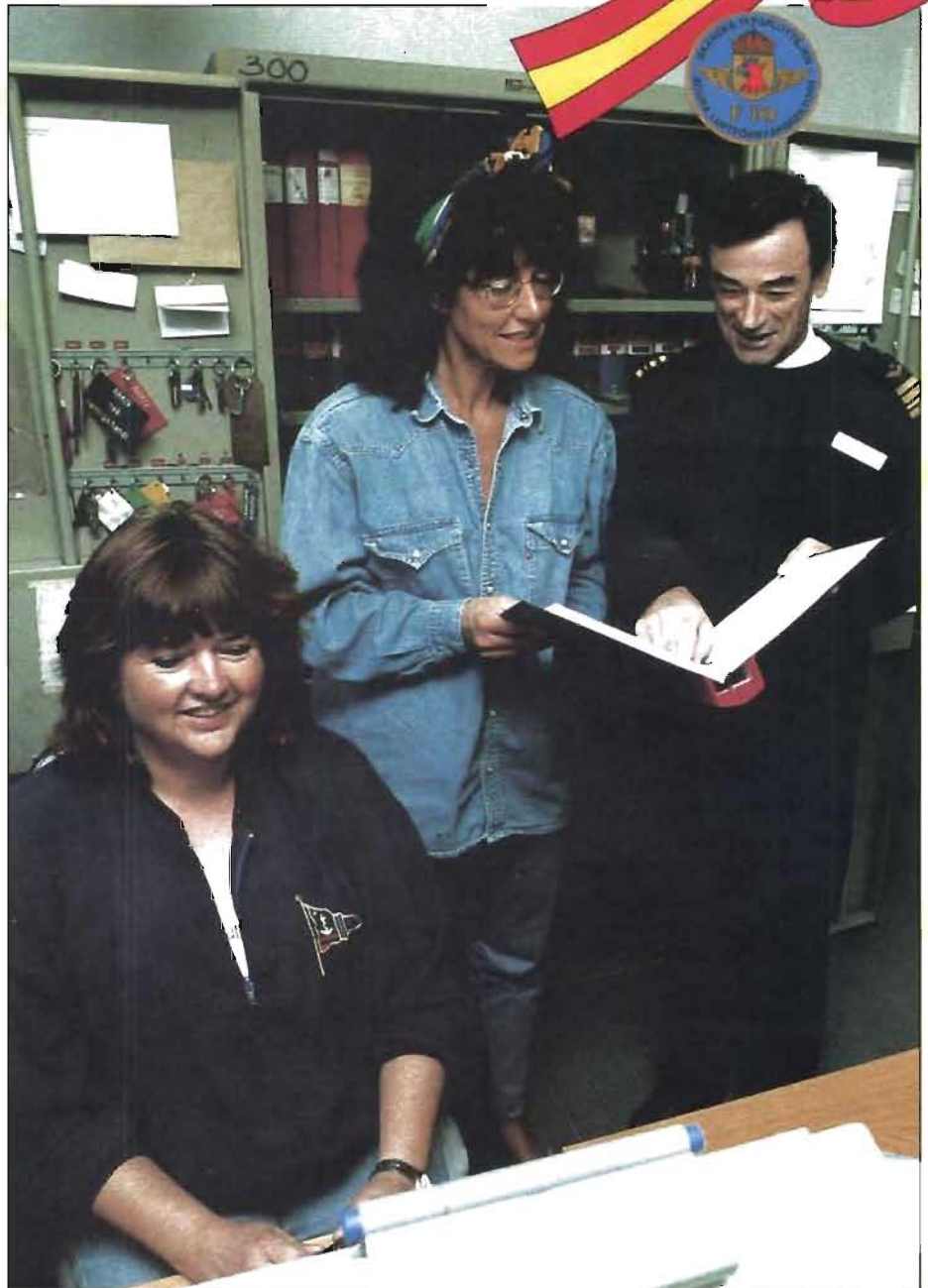


Foto: Peter Lindholm

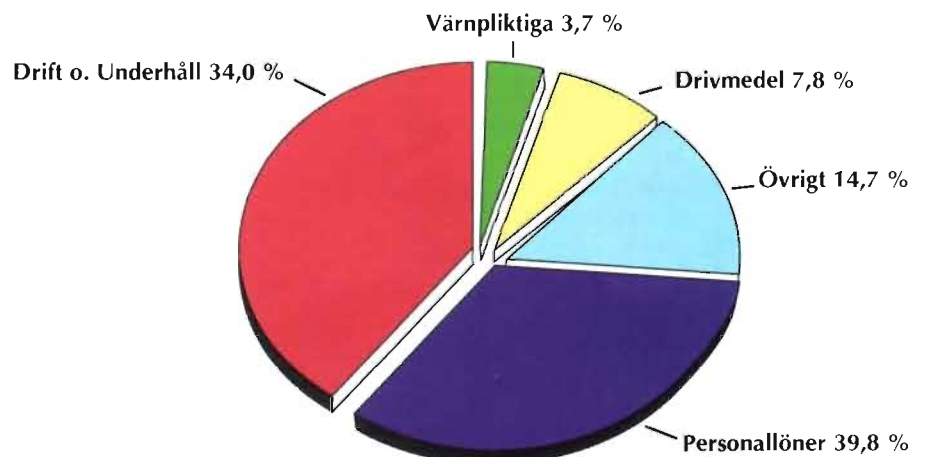
Planerings- & ekonomienheten

Chefen för enheten är sammanhållande för flottiljens budget. Uppgiften motsvarar ekonomidirektörens i den civila tillvaron.

Flottiljen omsätter cirka 600 miljoner.

Fortlöpande under budgetåret genomförs ekonomisk uppföljning, varvid enhetscheferna vid flottiljen får presentera uppnådda mål och resursförbrukning. ■

F 10:s budget 93/94 (592 miljoner kronor)





Personalen kräver resurser

Verksamheten vid personalenheten är av stor betydelse för all anställd personal vid F 10/Se S. Uppgifterna vid enheten har snabbt vuxit under senare år – dels genom att omorganisation genomförts (så att enheten tillförts frivilligavdelning och arbetsmiljöavdelning), dels genom ökad lagstiftning och avtalsverksamhet.

Av överstelöjtnant Bengt Petersson

Foto: Peter Lindholm

Uppgifterna fördelas inom enheten enligt nedan. En enhetschef leder verksamheten. Han svarar för:

- F 10/Se S personalpolicy.
- Personalplanering av yrkesofficerare i nivå 2 och 3.
- MBL-förhandlingar.
- Organisationsförändringar.
- Lönepolitik och löneförhandlingar.
- Samordning av information och utbildning i personaltjänst, personalsamverkan, arbetsrätt m m.
- Samordning av organisationsutveckling och förändringsarbete.
- Mob- och krigsplanläggning av personaltjänsten vid F 10/Se S.

Personaladministrativa avdelningen är enhetens centralexpedition och administrerar all fast anställd personal utom reservofficerare (anställning, entlediganden, utnämningar, befordran, vitsord/tjänstgöringsomdömen, utmärkelser, ordersättning. Biträder personalchefen i förhandlingsarbetet, arbetsrätt m m.

Personalplaneringsavdelningen handlägger personalplanering för all anställd personal inklusive reservofficerare, administrerar reservofficerare. Handlägger all utbildning för fast anställd och värnpliktig personal.

Personalvårdsavdelningen handlägger personalvårdsverksamheten, prioriterar psykosociala- och rehabiliteringsfrågor för anställd personal. Handlägger och prioriterar den sociala och förebyggande verksamheten för värnpliktig personal.

Värnplikts- och rättsavdelningen handlägger och administrerar

Frivilligavdelningen. Fr v: Kapten Jonny Olsson, byråintendent Gunnel Johansson, fänrik Mats Andersson, assistent Lennart Rydberg, utbildningsintendent Inger Persson, major Sven-Åke Ahl.



Personalvårdsavdelningen. Fr v: Konsulent Marianne Elvin, konsulent Ingmar Somme, assistent Kerstin Bengtsson.

grundutbildning och repetitionsutbildning av värnpliktiga. Handlägger rättstjänsten för all personal.

Frivilligavdelningen handlägger och administrerar frivilligverksamheten. Genomför central/regional/lokal frivilligutbildning. Genomför informations- och rekryteringsverksamhet/-aktiviteter.

Arbetsmiljöavdelningen handlägger arbetsmiljöfrågor, skydds- och arbets-skadefrågor. ■



Under många år har huvuddelen av Sydsveriges luftförsvar utgjorts av tre jaktdivisioner J 35 Draken. Sedan den 1 juli 1992 finns endast två Draken-divisioner kvar vid F 10 i Barkåkra, Ängelholm. Emellertid har från och med den 1 juli i år de relativt nyligen nymodifierade Draken-flygplanen fått sällskap av en Viggen-division. Denna blandning mellan J 35 Draken och AJ/S 37 Viggen kommer att ge många erfarenheter. Det är bl a ett utmärkt sätt att förbättra sig inför JAS 39 Gripen-epoken.

Flygavdelningen är flygenhetens stabsorgan. Erfarna tidigare aktiva stridspiloter tjänstgör i befattningarna som taktik- och systemofficerer (TSO) och flygsäkerhetsofficer (FSO).

En förutsättning för att bedriva militär flygtjänst är en väl fungerande vädertjänst. Vid F 10 tjänstgör fyra meteorologer. Huvuduppgifterna är att göra väderprognoser och delge piloterna resultaten. Dagens meteorolog är en högskoleutbildad flygvapenofficer med mycket avancerad teknisk utrustning till sin hjälp. I tjänsten ingår även att medfölja som väderspanare i flottiljens skol- och transportflygplan.

Vid F 10 finns organiserad en gemensam enhet för helikopter- och transportflyg. Helikoptergruppen/transportflygtroppen består bl a av fyra piloter, två färdmekaniker och en värnpliktig ytbärgare. I flygplansparken ingår två HKP 3 (Agusta Bell 204B) och fem SK 61 Bulldog. Huvuduppgifterna är främst flygräddning och olika former av flygutbildning.

Johan Blå, Gul, Röd

Vid F 10 finns i dag två J 35 Draken-divisioner och en nyuppsatt AJ/S 37 Viggen-division.



Foto: Anders Nylén

Viggen ny skånepåg

Av major Stefan Blomqvist

Draken-divisionerna (Johan Blå och Johan Gul) består av cirka 16 piloter vardera och har nyligen avslutat en två-års-utbildning av nya jaktpiloter (GFSU). Divisionerna löser en stor del av Flygvapnets incidentberedskap. I händelse av kris eller ofred är luftförsvaret av södra delen av Sverige huvuduppgiften. J 35 Draken är nyligen modifierad till version "Johan", vilket har inneburit en klart ökad eldkraft, störresistens, räckvidd och flexibilitet.

AJ/S 37 Viggen-divisionen (Johan Röd) sattes upp i juni vid F 10. Cirka 20 piloter från dåvarande F 6, F 13 och nuvarande F 17 bemannar divisionen. Trots att piloterna och AJ/S 37 Viggen kan klara samtliga tre flygslagsrollerna (attack, jakt och spaning), har uppgiften under den första tiden vid F 10 koncentrerats mot spaningsuppgiften.

Olika utbildningar

F 10 har sedan 1985 ansvarat för utbildningen av nya Drakenpiloter. F 10 disponerar för detta ändamål nio SK 35C Draken (tvåsitig skolversion av Draken) samt 35C-simulator.

Vid F 10 utbildas inte bara piloter för det egna behovet utan även åt det österrikiska "flygvapnet"¹⁾. Flottiljen har sedan 1985 utbildat 24 österrikiska Drakenpiloter. 1995 planerar vi för utbildning av ytterligare sex.

Till F 10 är det lätt att rekrytera nya piloter och annan kvalificerad personal. Flygdivisionerna har en allsidig sammansättning och en rätt åldersstruktur. En nära samverkan mellan Draken-divisionerna och Viggen-divisionen ger och kommer att ge många värdefulla erfarenheter inför framti-

den. En successiv kunskapsuppbyggnad beträffande de olika flygslagets förutsättningar och uppgifter kommer att prägla den närmsta tiden.

Flottiljen är redan i dag en stor flottilj och kan i framtiden kanske bli en "storflottilj". Det skulle betyda ytterligare en division. Då är vi inne i Gripen-eran. ■

¹⁾ Österrike har inget självständigt flygvapen – flygväsendet ingår i Armén.





Foto: Peter Lindholm

Basenheten:

Så krigsnära som möjligt

Basenheten är organiserad i basstab, tre stationskompanier, markförsvarskompani, baskompani, stationspluton, central befälsgrupp samt kommanderings- och utbildningsreserv.

Basenheten svarar bl a för:

- Flygenhetens behov av flygklara flygplan.
- Utbildning av värnpliktiga, främst för flygbassystemets krigsorganisation.
- Bevakningstjänst samt fälthållning och räddningstjänst för såväl militär som civil flygverksamhet.
- Transport- och fordonstjänst.
- Övningsanläggning Önnarp.

I samband med att F 10/Se S minskade antalet Draken-divisioner (och därmed också stationskompaniet) från tre till två, gjordes en genomlysning av hela basenhetens organisation.

Filosofin i den nya organisationen är dels att den skall vara så krigsorganisationsnära som möjligt, dels att den skall medge en rationell värnpliktsutbildning baserad på en modern utbildning varvas med fackutbildning. Den värnpliktes hela utbildningstid skall vävas samman till en helhet där slutmålet är en välutbildad soldat och ett dugligt krigsförband.

I organisationen har detta t ex tagit sig uttryck i att basstaben består av en program- och en produktionsavdelning. Programavdelningen arbetar med planering och uppföljning av basenhetens krigsorganisation. Krigsförbandschefer

na sätts i centrum – inte genom att alla smådetaljer och problem lämnas över till honom personligen, utan genom att programavdelningen ger erforderligt handläggningsstöd i hans viktiga arbete. Varje basbataljonchef har sin egen bataljonshandläggare i programavdelningen. Produktionsavdelningen svarar för planering och uppföljning av "nyproduktionen" till krigsorganisationen. Där handläggs utbildnings- och värnpliktsfrågor, basenhetens verksamhetsplan, övningsplanläggning etc.

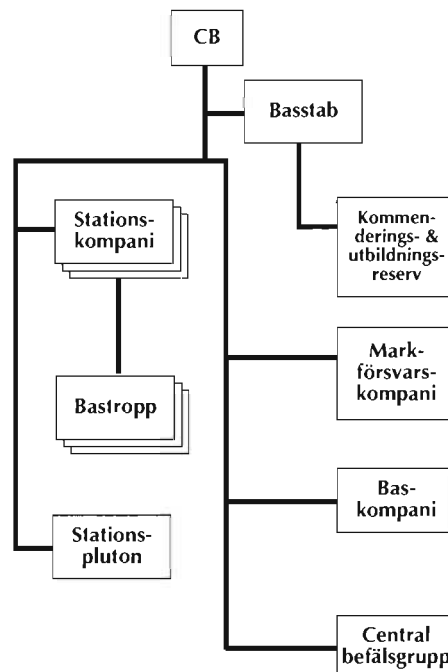
Egen utbildning

Vid basenheten skall varje kompani utbilda sina egna värnpliktiga – från inryckningsdagen till utryckningsdagen. Detta arbetssätt skapar förutsättningar för helhetssynen på värnpliktsutbildningen. Den gamla modellen med sex veckors "gröntjänst", därefter fackutbildning och sedan fredsproduktion för hela slanten går snart till historien för gott.

Den nya organisationen medför att befälet får nyttja sitt mångsidiga kunnande i alla former av värnpliktsutbildning. En spännande utmaning.

Den tekniska skolan har omdanats till en central befälsgrupp (CBG) med

utbildningsdetalj AMU (allmänmilitär utbildning), fordon, sjukvård och idrott. CBG är en resurs som stödjer flottiljen i allmänt och kompanierna i synnerhet med utbildningskapacitet.



Sedan den 1 juli i år flyger förutom Drakar även Viggas över Bjärehalvön. A/S 37-divisionen betjänas av det nyorganiserade 1. stationskompaniet. Personal till kompaniet kom från F 6 och F 13. Trots besvärliga förhållanden med byte av bostadsort och andra bekymmer som är förknippade med förbandsnedläggningar har våra nya medarbetare gjort en fantastisk arbetsinsats för att komma i mål med verksamheten. Basenheten har med 1. stationskompaniet gått en ny och positiv framtid till mötes. ■

Strilenhetens övergripande uppgift är att genomföra produktion av de krigsförband som ingår i två strilbataljoner till hög krigsduglighet och att upprätthålla den insatsberedskap som bestäms till omfattning och ambition av den operativa- och taktiska ledningen (MB/C Se). Produktionen av förband och insatsberedskap erfordrar ett omfattande stöd i form av drift av underhållsfunktioner. All denna verksamhet skall i sitt genomförande präglas av hög effektivitet, att varje funktion och medarbetare utför rätt uppgifter till lägsta möjliga kostnad och att krigsförbanden alltid är i centrum för verksamheten.

F 10/Se S strilenhet:

Avveckling och utveckling

Målet för vårt luftförsvaret är att bestrida en angriparens luftravälde över och i närområdet till vårt territorium. Detta kräver bl a bra förvarning och ledning samt hög eldkraft. Förvarning och ledning förutsätter en bearbetad, heltäckande och komplett luftlägespresentation och information om våra bas-, flyg- och sambandssystem status i nära realtid. En flexibel och effektiv stridsledning och samordning av våra flygsystem samt markförsvaret av våra anläggningar, i samverkan med territoriell chef, det är stridsledning- och luftbevakning – dvs STRIL.

De förändrade förutsättningarna tillsammans med de nya riktlinjerna för försvarets ledning i fred har givit anledning till en omfattande organisationsöversyn. Strilenhetens nya grund-

organisation sätter i högre grad än tidigare krigsförbandet och krigsförbandschefen i centrum. Den är i allt väsentligt lika med krigsorganisationen. En ändamålsenlig organisation bemannad med kompetent personal ger oss goda möjligheter att realisera vår verksamhetside:

”Effektiv produktion av dagliga krigsförband med hög beredskap”.

Förändring förutsättning

Höjer vi blincken och skådar in i en nära framtid ser vi att den nu pågående och delvis genomförda avvecklingen/förändringen i själva verket är en förutsättning för framtida utveckling.

Strilenheten är i hög grad del av den totala materielomsättning som pågår i Flygvapnet.

Planerad strilcentralomsättning (Stric 90), förbandsuppställning av nya radarförband (PS-870), tillförsel av flygburen radar (FSR-890)

är bara några exempel. Dessa gör att vi ser framtiden an med tillförsikt och stolta håller fast vid vår devis: ”PAX VIGILANS” (Fred genom vaktsamhet). ■ ▶

Interiör från stridsledningssmiljö.

Foto: Peter Lindholm



Avveckling – utveckling

Försvarsbeslutet 1992 med kompletteringar i regeringens ”krispaket” har i hög grad påverkat verksamhet och struktur vid F 10/Se S strilenhet.

De viktigaste förändringarna är:

- Avveckling av två radargruppcentraler.
- Övertagande av före detta F 7:s strilenhets produktionsuppgifter.
- Avbrytande av produktion av nuvarande optiska luftbevakningssystem.

Förändringar av verksamhet och avveckling av förband och system påverkar människors livssituation och kan i en första fas upplevas negativt och smärtsamt. Omställningen hos oss har dock hittills avlöp väl.



Teknisk enhet med flottilj- verkstad



Foto: Peter Lindholm

Nya teledriftcentralen.

Tekniska enheten leder den tekniska tjänsten vid F 10/FKS. Enheten svarar bl a för:

- **Teknisk förvaltning, drift och underhåll av flygplan, bas- och marktelemateriel.**
- **Anskaffning av teknisk materiel och tjänster.**

Vid F 10 visar vi tydligt på de svårigheter, tekniska utmaningar och utvecklingsmöjligheter som finns inom den tekniska tjänsten vid Flygvapnet. Jag tänker då inte bara på mängden materiel vid en stor flottilj utan kanske mer på den teknologiska spännvidden inom alla områden, t ex flygplan Draken och Viggen, fordon av varierande modeller, kommunikationsmedel, simulatorer etc med tillverkningsår 1950-93.

Detta ställer stora krav på vår personal. Vi måste dessutom ställa extremt höga kvalitetskrav för att säkerställa luftvärdigheten och samtidigt bedriva verksamheten inom snäva ekonomiska ramar med egna och externa resurser.

Tre exempel skall här ges på utvecklingsområden vid enhetens sammanlagt åtta funktioner.

Flygsystemkontoret

Versionskontor 35 har i likhet med övriga versionskontor funnits till sedan 1985-07-01. Modifieringen/ombeväpningen till J 35J Draken kom att omedelbart bli ett i raden av många stimulerande arbetsuppgifter framöver för Versionskontor 35 i dess nyvunna roll. Men vi blev också en medverkanspart tekniskt och materiellt i det internationella samarbetet på 35-om-

rådet t ex med Danmark, Finland och Österrike.

Parallellt med de två Drakendivisionerna (35J) flyger F 10 från och med i sommar vidare med ytterligare en flygdivision i form av nyförvärvade AJ/S 37 Viggen. I samband härmed infördes ett Flygsystemkontor samtidigt med att Versionskontor 35 upphörde. Typ/versionsansvaret kvarstår dock vid F 10 också i fortsättningen för Draken och åvilar CT/F 10 med flygsystemkontor istället. Flygsystemkontoret innehåller dessutom sådana planerings-, teknik- och gemensamma systemfunktioner som är förenade med F 10:s lokala ansvar inklusive luftvärdighetstillsyn för J 35, AJ/S 37 samt övriga flygplan och helikoptertyper.

Struktureringen av flygmaterieltjänsten för F 10 med J 35 och AJ/S 37 är intressant också i ett framtida perspektiv. Som exempel härpå kan nämnas, att ett alltmer koncentrerat bakre underhåll till några få flottiljverkstäder redan nu (gäller AJ/S 37) samtidigt utgör ett slags praktiskt prov i möjlig riktning mot en förändrad struktur för den tekniska tjänsten i framtiden.

Marktelemekontoret

Marktelemekontoret vid F 10/FKS tekniska enhet (MTK S) är ett av de fem MTK som finns inom Flygvapnet. MTK

S har personal placerad såväl vid F 10/FKS som vid F6, F7 och F17.

MTK S uppgift är att ansvara för drift och underhåll av Flygvapnets marktelemateriel och Försvarets TeleNät (FTN) inom Flygkommando Syd.

Verksamheten är riktad mot materiel och system som ingår i stril-, bas- och informationssystem Sambandssystemet.

För driften av FTN har MTK S ansvar gentemot alla abonnenter ur hela totalförsvaret inom hela Flygkommando Syd.

MTK S fjärrstyr och fjärrövervakar drift av såväl FTN som ett antal strilobjekt såsom radarstationer m m. Denna verksamhet genomförs i MTK S teledriftcentral (TDC).

● Bland de större materielprojekt MTK för närvarande är inblandade i kan nämnas:

Materiella förändringar med anledning av försvarsbeslutet FB 92. Sambandsutbyggnad för bas 90. Införande av PS-870, MILMET, LIFV, Regional samordning av teknisk övervakning.

Flottiljverkstaden

Flottiljverkstaden F 10 är nu landets "enda" underhållsresurs för Draken. Vi har sysslat med 35:ans olika versioner, B/C/D/F/J, sedan 1964 och skall enligt planerna vara med och avsluta Drakenepoken 1997-98. Det blir 30 år nästa år, vilket torde vara svenskt rekord för stridsflygplan.

Uppsättandet av en JAS-division vid F 10 medför att verkstaden framledes får göra viss produktion även för Viggensystemet. ■



Av överstelöjtnant Per Malmrup

Intendentur- och fastighetsenheten (Int/FastE) har många omväxlande, intressanta och spännande uppgifter att handlägga.

Jetålderns "tjänstehjon"

Vi skall stödja krigsförbandschefer och fredsorganisationen genom olika insatser. Våra huvudfunktioner är:

- ▶ Materieltjänster i "alla" former.
- ▶ MAL-tjänster (mark-, anläggningar och lokaler).
- ▶ Förplägnadstjänster.
- ▶ Drivmedeltjänst.

Verksamheten organiseras också på dessa fyra "täter". De bildar tillsammans med en planerings- och budgetavdelning Int/FastE-organisation.

Eftersom denna verksamhet berör så många andra verksamhetsområden och enskilda individer, blir kontaktytorna många och differentierade.

Detta förhållande ställer stora krav på förmågan att kommunicera och komma överens med våra kunder samtidigt som vi måste klara av rationalitets- och effektivitetsmålen i den verksamheten.

Våra arbetsuppgifter ligger ofta i gränstrakten till motsvarande civil verksamhet. Detta betyder att man ofta kan jämföra våra resultat med vad som presteras på den civila marknaden. Det gör naturligtvis att vår verksamhet på ett naturligt sätt innehåller utmaningar som många andra verksamheter saknar. Men "konkurrens" sporrar och stimulerar. ■



Förplägnadstjänst – interiör från vpl-matsalen.

Drivmedeltjänst – tankning av fordon. (En annan typ av soppa ...)





Sambandsenheten:

Kroppens nervsystem

Av överstelöjtnant Kåre Nyman

Sambandsenhetens verksamhet kan liknas vid kroppens nervsystem, vilket sätter organismen i stånd att reagera snabbt och exakt på förändringar i dess yttre och inre miljö.

F 10:s ledningssystem är omfattande och moderna samt under utveckling. En arbetsmiljö som fascinerar och stimulerar.

Organisatoriskt är Sambandsenheten underställd ställföreträdande chefen för F 10/FKS och består av Chef med ett antal avdelningar.

Planeringsavdelningen svarar för planering, ekonomi, personal, kurser och allmänna sambandsfrågor.

Sambandscentralen är utöver sambandscentraltjänsten övergripande ansvarig för bl a signalskyddsnycklar inom mobiliseringsmyndigheten samt internt samband vid flottiljen.

Bassambandsavdelningen svarar bl a för basbataljoner och verkstadsbataljoner avseende sambandstjänst samt är

sammanhållande i utbildnings- och värnpliktsfrågor.

Sambandsplutonen/Gpl är embryot till vårt sambandskompani, som skall svara för betjäning av den gemensamma stabsplatsen för vår flygkommandostab. Uppgiften dessutom är att biträda strilenheten med sambandskompetens.

RaL-plutonen är också ett embryo till ett nyuppsatt förband, nämligen RaL-kompani.

Följande uppgifter ingår bland annat inom vårt ansvarsområde:

- ▶ Understöda Flygkommandostab Syd (FKS) med personal för planläggning av flygkommandots

behov av sambandsresurser i Försvarets telenät (FTN), televerkets nät (Tvt nät) och FKS radionät.

- ▶ Handlägga utnyttjandet av markbundna navigerings- och landningshjälpmedel.
- ▶ Planlägga samband för bas-, stril- och verkstadsbataljoner samt planera och genomföra utbildning av särskilda sambandsförband (RaL- och Sambandskampani).
- ▶ Planera och genomföra grundläggande utbildning av samtliga grundutbildade värnpliktiga i sambandstjänst.
- ▶ Betjäna sambandscentraler med televäxlar både vad gäller flottilj samt luftförsvarscental. Här ingår också ansvar vad gäller signalskyddstjänsten (kryptonycklar m m).
- ▶ Planera och anskaffa interna telenät inom flottiljens ansvarsområde med uppföljning av telekostnader m m.
- ▶ Enligt chefens för Flygvapnets uppdrag biträda centrala skolor med sambandsutbildning samt:
- ▶ Medverka i centrala arbetsgrupper (t ex Tu Samband).

Vårt senaste tillskott till verksamheten är RaL-kompaniet (Radio- och radiolänkkompani) som är flygkommandocheferns transportabla sambandsresurser.

Uppgifterna för denna verksamhet är i stort att kunna ersätta/komplettera:

- Flygkommandocheferns egna och underställda förbandsanslutningar samt understödda högre och sidoordnade chefers anslutningar till försvarets telenät.
- Stridslednings-radiosändare.
- Lufor/luftvärnsorder-radiosändare.
- Förstärka flygkommandocheferns ledning från alternativ stabsplats. ■



Foto: Peter Lindholm

Sambandscentral, här bemannad med vpl-personal.



Interiör från trafikledartornet (ATS - Air Traffic Service)

Arbete med strålande utsikter

Av flygledare Per-Olof Olsson

Flygtrafikledningen (ATS) hittar vi på en av Skånes vackraste arbetsplatser. Utsikten från tornet med Skälderviken och Kullen i väster och Bjärehalvön med Hallandsåsen i norr har alltid beundrats av besökare. Här arbetar elva flygledare och en flygledarassistent. Samtliga är anställda av luftfartsverket (Lfv) men lyder under flottiljen när det gäller den militära verksamheten. Vissa av flygledarna är dessutom reservofficerare i Flygvapnet som trafikledare.

ATS svarar för ledningen av både civil och militär flygtrafik på och omkring flygplatsen, det vi kallar flygplatskontrollen. Ledningen i det övre luftrummet sköts från särskilda radarpositioner av kollegerna i stupcentralen (terminalkontrollen).

Flygtrafiken består i huvudsak av F 10:s två Draken-divisioner och en Vigen-division samt SAS inrikestrafik med Boeing 737 och Fokker F.28. Omfattande affärsflyg, taxiflyg och flygklubbsverksamhet gör att antalet civila flygrörelser (starter och landningar) är nästan lika många som de militära. Flygtrafiken har fått en viss internationell prägel inte bara genom den civila trafiken, som ofta har desti-

nationer ute i Europa, utan även av de många österrikiska Drakenpiloter som utbildat sig vid F 10.

Svensk modell

F 10:s flygningar till och från övningsområdena sker genom ett av landets mest tättrafikerade luftrum. Detta märker man sällan eller aldrig som pilot tack vare beprövade rutiner och bra samarbete i kedjan flygplatskontroll – terminalkontroll – stridsledning. Den svenska modellen med integrerad civil-militär flygkontrolltjänst, som väckt en hel del internationell upp-

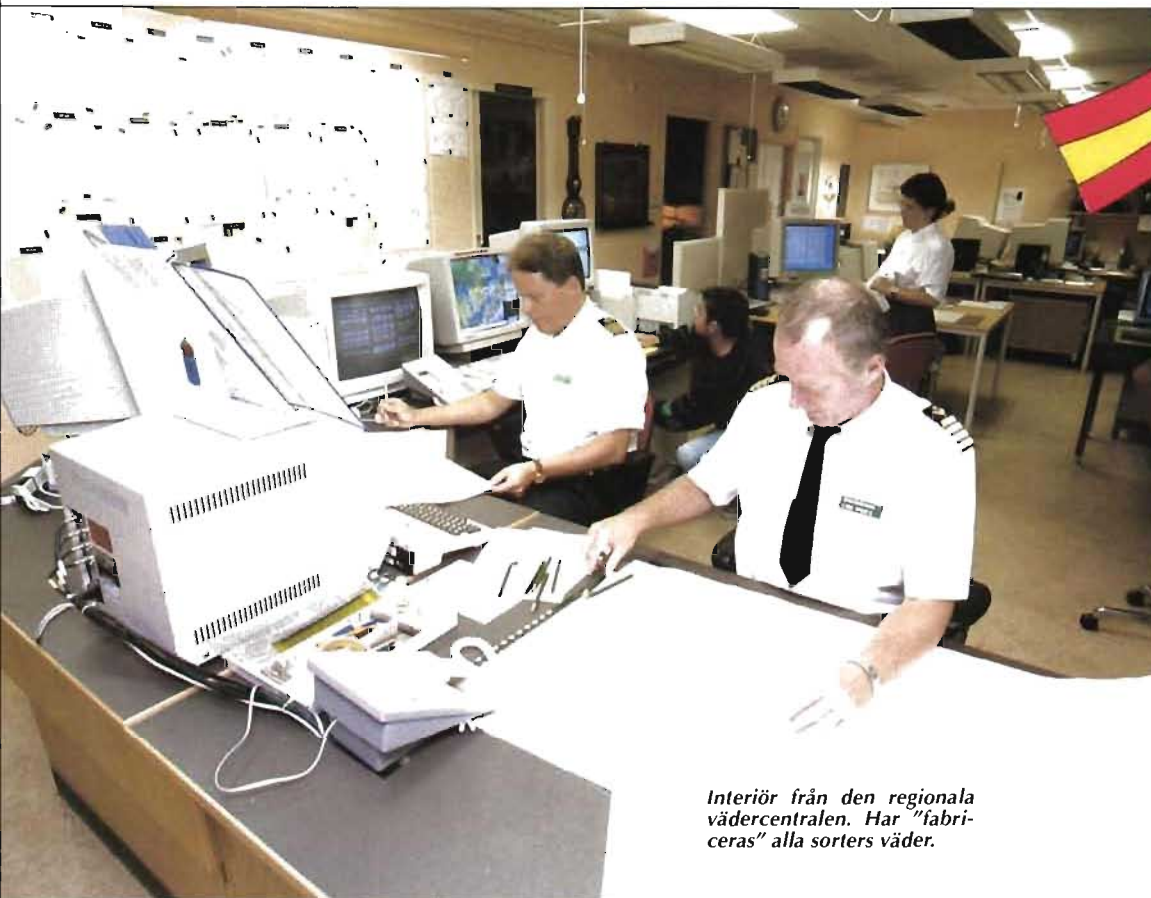
märksamhet, fungerar synnerligen väl i skåneområdet.

ATS har öppet årets alla dagar, normalt från klockan 06 till 23. Under militär flygövningstid är fyra arbetspositioner bemannade. Förutom ledning av flygtrafiken svarar flygledarna då för bl a flyginformationstjänst, räddningstjänst, utbildning av värnpliktiga trafikledarbiträden och bemanning av precisionsradar. All övrig tid är enmansbetjäning i år.

Den 5 augusti i år blev det 25 år sedan flygtrafikledningen lämnade den gamla "lådan" på kanslihusets tak och flyttade in i den nya tornbyggnaden. Den är än i dag en mycket modern och funktionell arbetsplats. Detta är tillsammans med den intressanta verksamheten ett av skälen till att ATS Ängelholm är en så attraktiv arbetsplats. ■ ▶

Tema F 10





Interiör från den regionala vädercentralen. Har "fabrikeras" alla sorters väder.

Foto: Peter Lindholm

RVädC Syd:

Väder för hela försvaret

Södra regionala vädercentralen är en resurs för Flygvapnet, Marinen och Armén inom hela sektor Syd – både i fred som i krig. Huvudskälet till att tre regionala vädercentraler sattes upp i landet var att det behövdes fungerande väderförband inom krigsorganisationen. I kris och krig är det i första hand de regionala vädercentralerna som betjänar totalförsvaret med väderinformation.

Av överstellöjtnant Mats Edholm

Ett annat skäl var att kraftfullare datorer gav den militära vädertjänsten möjligheter att samla på sig och bearbeta stora datamängder och härigenom förbättra produktionen av **enhetliga** väderanalyser och prognoser.

I vädercentralen arbetar tio meteorologer och elva civila meteorologassistenter för att dygnet runt klara produktionen. Och detta i princip året runt. En chef och en civil tjänsteman administrerar. Den omfattande ADB-utrustningen underhålls av en civil



handläggare. Kvinnor finns såväl bland meteorologerna som bland assistenterna.

Modernast i världen

Ett nytt tekniskt system kommer nu i höst att ersätta de cirka 25 år gamla datorerna. Det nya systemet – kallat MILMET (se nr 2/93) – bygger på ett antal synnerligen kraftfulla arbetsstationer, som självständigt var och en kan hantera en distribuerad databas. Modern utrustning för mottagning av vädersatellit- och radarinformation gör väderövervakning möjlig.

Uppgifter – kunder. Vädercentralen svarar dygnet runt bl a för:

- ★ Vädertjänst åt incidentberedskapen inom Flygvapnet och Marinen.
- ★ Vädertjänst åt staber och förband inom sektor Syd.
- ★ Vädertjänst för militärt transportflyg (inrikes + utrikes).
- ★ Vädertjänst för Marinens helikopterdivision på Säve.
- ★ Vädertjänst under försvarets övningar.

Framtidsförband

Med en personal bestående av unga, välutbildade meteorologer och assistenter samt ett nyinstallerat, toppmodernt tekniskt vädertjänstsystem finns goda förutsättningar att klara framtidens krav på väderinformation till försvarets kunder, både i fred och krig. Förbandets mål är att med sikte på krigsorganisation även upprätthålla en effektiv fredstjänst, helt i enlighet med ÖB:s riktlinjer. ■

Navet i redovisningen



Navet i den ekonomiska redovisningen, löne- och reseadministrationen finns hos kameraleheten.

Integrationen mellan system för ekonomi- och förmåns-/resesystem samt att små enheter är ytterst sårbara har F 10/Se S funnit vara de styrande elementen för dagens organisationsstruktur. Krigskassatjänstens organisation mot bakgrunden av "VI 90" har också tagits med i bedömningen.

Av major Sture Hultman

Vad är det då som händer dagligen på kameraleheten? frågar sig läsaren. Du som är anställd ser ju i alla fall en löne- eller resespecifikation i brevlådan. Denna slutprodukt är frukten av ett intensivt arbete hos personalen på löne-, rese- och redovisningssidan.

Vad innebär att vara navet i den ekonomiska redovisningen? Det finns ju ekonomiadministration på fler ställen inom en myndighet. Detta är helt rätt. Men styrningen mot en rättvisande redovisning enligt bokföringsfördordning m m sker genom kameraleheten. Slutprodukten – myndighetens ekonomiska bokslut – är frukten av det arbete som läggs ner under året.

Innan detta slutmål nås, är det många leverantörs- och kundfakturer samt bokföringstransaktioner som skall behandlas av personalen vid kassa-/redovisningsdetaljen. Varje transaktion alstrar ett ekonomiskt utfall någonstans i organisationen.

svara för en rättvisande redovisning i F/S lokal av alla förmånsrelaterade kostnader.

En annan tung uppgift ligger i handläggning och utvärdering av inkomna reseräkningar (s k kortids- och endags-) för den personal som är knuten till respektive lönegrupp.

Resedetaljen har att handlägga alla de attribut som hänförs till tjänste- och värnpliktsresor såsom reseplanering, samordning, hotellbokning m m. Allt grundat på den resepolicy som finns utarbetad vid myndigheten.

Resedetaljen handlägger även fakturaflödet i F/S lokal vad avser reseverksamheten samt utvärderar reseräkningar som hänförs till långtids- och utlandsförrättningar.

För administration av värnpliktsresor har införskaffats ett planeringsprogram, något som underlättat uppföljning och samordning.

F 10 deltar parallellt med den normala verksamheten också i prov och utvärdering av ett nytt reseservicesy-

stem. De moduler som fram till dags dato är levererade har efter diverse ändringar anpassats till de behov som föreligger för ett optimalt reseplanerande. Tyvärr har projektet försenats men det beräknas vara "fit-for-fight" omkring årsskiftet 93/94.

Om kriget kommer ...

Kameralehetens förlängda arm är den kassafunktion som även finns vid F 10H (i Hässleholm). Personalen där har uppgifter motsvarande resedetaljens samt vissa kassafunktioner. Alla listor/underlag passerar och viss förhandsgranskning sker före insändandet till kameraleheten.

● Detta resonemang gäller den fredsmässiga administrationen. En annan del är den mobiliserings- och krigsplanläggning som förekommer. De flesta talar bara om kulor och krut när det gäller denna del. Vad man många gånger glömmer bort, är att även i krig skall penningflödet fungera. (Helt andra "kulor", alltså.) Och det finns inte obegränsade mängder. I detta sammanhang kanske man dristar sig till att citera Bismark som myntade: "För att föra krig behövs tre ting: Pengar – pengar – pengar".

Om en krissituation skulle inträffa, upphör de fredsmässiga funktionerna för inköp m m. Kassatropen (den fredsmässiga kameraleheten) får då en nyckelroll med förgreningar ut i krigsorganisationen. ■ ►

"Full sysselsättning"

Personalen inom förmånsdelen /lön/ har många skiftande arbetsuppgifter att hantera. Det handlar om t ex granskning av fasta listor, planeringslistor, sociala ledigheter/såsom sjukdom, barnledigheter/, förmånsvärden av alla de slag enligt kommunalskattelagen, etc, etc. Listan kan göras lång. Allt skall under kort tid omsättas i s k lönearter och rapporteras i lönesystemet. Parallellt med denna rapportering skall lönepersonalen också an-

Interiör från kameralehetens hjärta – med byråintendent Berit Ohlsson i förgrunden.



Foto: Peter Lindholm



"Var god räck ut tungan ..."

Av flottiljläkare Sören Torstensson

Den del av flottiljens verksamhet som stödfunktionen hälso- och sjukvård utgör, omfattar flottiljens ansvarsområde i följande delar:

- **Värnpliktig personals hälso- och sjukvård.**
- **Flygmedicinskt ansvar för personal i flygtjänst.**
- **Sjukvårdsmässigt stöd åt bas- och flygräddningstjänsten.**

Flottiljläkaren vid F 10/Se S har det fackmässiga ansvaret och är chef för hälso- och sjukvårdsenheten (HSE) samt är tillikabefattningshavare i sektorstabben.

Till sitt förfogande för den dagliga verksamheten vid "sjukan" har flottiljläkaren sköterska- och vårdpersonal samt expeditjonschef och läkarsekretärer.

Uppgifter

HSE:s uppgifter är som vid andra flottiljer mycket varierande. Det skall finnas insatsberedskap för det mesta. Från att behandla akuta nageltrång till att bistå räddningstjänsten vid haveri eller annan olyckshändelse.

Större delen av arbetsdagen vid enheten innebär för personalen att ägna sig åt medicinska uppgifter av rutinkaraktär, t ex sjukmottagning för värnpliktig och anställd personal. Därtill kommer hälsoundersökningar med provtagning, olika

konditions- och funktionstest, EKG, arbetsprov och lungfunktionsmätning. Läkemedelshanteringen är också omfattande.

Vårdpersonalen är sin arbetsplats

trogen. Den får därför en värdefull erfarenhet och förtroenhetskunskap vad gäller de vid F 10 verksamma samt panoramat av sjukdomar och andra bekymmer.

Samarbete

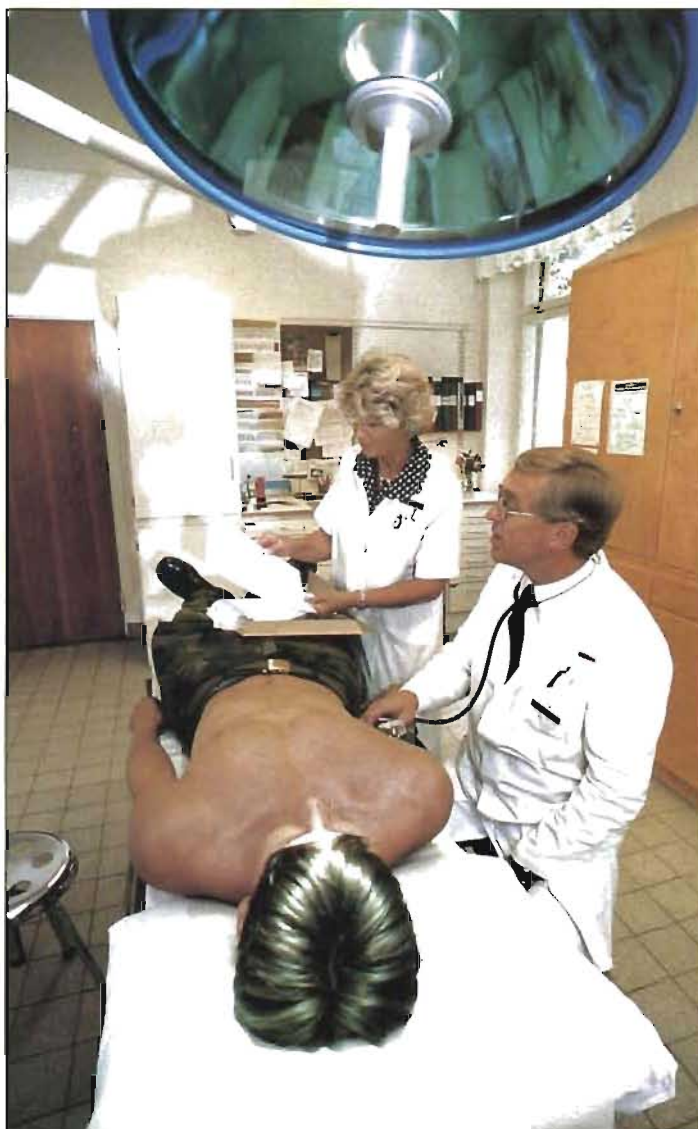
HSE samarbetar nära med personalvårdskonsulenterna i rehabiliteringsfrågor och annan personalvård.

Statshälsan ombesörjer för närvarande företagshälsovården vid flottiljen. Sannolikt kommer företagshälsovården framöver att ingå i flottiljens totala hälso- och sjukvårdsverksamhet.

De flygmedicinska problemen utgör sällan någon stor belastning för flottiljläkaren och HSE. Mycket av sjukvården för den flygande personalen består av "normala" krämpor och besvär. Viktigt är att ha kunskap om de extrema miljöförhållanden som flygförarna vistas i. Likaså hur eventuell sjukdom kan medföra begränsning i flygtjänsten. Detta fordrar specialkompetens i flygmedicin hos flottiljläkaren.

Återkommande periodiska undersökningar avseende såväl flygande personal som stridsledningspersonal m fl medverkar till att svara på frågan huruvida sådan personal uppfyller de medicinska kraven för sina uppgifter.

HSE har också det naturliga ansvaret att agera sjukvårdsmässigt professionellt gentemot den civila sjukvårdsapparaten. Ett gott anseende hos den civila sjukvården kommer F 10:s personal tillgodo i form av god omvårdnad även utanför grindarna. ■



Rittva Löfqvist assisterar flottiljläkare Sören Torstensson vid undersökning av vpl-patient.

Foto: Peter Lindholm



På uppdrag av chefen för Flygvapnet genomförde F 10/FKS flyguppvisning samt markutställning med J 35J Draken på Nordirland och Irland (Eire) i början av juli i år.

Av löjtnant Fredrik Mückler

Foto: Ulf Ohlsson

Utlandsbesök:

Skånska Drakar över Irland



Kapten Ingemar Axelsson visar Drakens instrumentpanel m m för en gästgärd tyska kollega.

en på Irland. Flygningen över till Irland gick via Holland, där mellanlandning och tankning skedde.

Väl på Irland möttes de svenska deltagarna av irländarnas stora gästfrihet och öppenhet. Irländska flygvapnet är ett med våra mått mätt mycket litet flygvapen, men värdarnas förmåga att serva och ta hand om gäster var av storleken större. Vi kände oss mycket väl omhändertagna.

Avsikten var från början att F 10 skulle delta i flyguppvisning enbart på Irland, men efter förfrågan från Nordirland (som arrangerade flyguppvisning dagen före Baldonnel) blev det Drakenuppvisning även för den brittiska provinsen.

På första uppvisningsdagen flögs planen upp till Aldergrove, en RAF-bas väster

civila äldre och nyare flygplan.

● ● Dagen efter var det irländarnas tur att stå som arrangörer. Den irländska solen sken i sin fulla prakt mellan de vita molnen. Folket strömmade till. Besökssiffran slutade på 85 000. Arrangörerna blev tvungna att stänga grindarna, då man inte kunde ta emot fler besökare. Även här sågs uppvisningen av ett

det var stort: Den franska uppvisningsgruppen Patrouille de France och Mirage 2000, en holländsk P-3 Orion, en tysk Hansa och An-26 (från f d DDR), en svensk J 35J Dra-

ken samt irländska flygvapnets flygplanspark var de stora deltagarna. Därutöver deltog ett antal civila flygplan, varav några kändes igen från dagen innan.

Den svenska flyg- och markutställningen tilldrog sig stort intresse. Kapten Axelssons väl genomförda uppvisningar tillsammans med övriga svenskers deltagande var ett högt uppskattat och annorlunda inslag vid flygdagarna på den gröna ön. ■

tusen-tal utanför grindarna. –

Flyguppvisningar lockar folk var helst man än kommer.

Det internationella deltagan-

om Belfast.

Vädret var det enda som inte visade sin uppskattning gentemot uppvisningspiloten kapten **Ingemar Axelsson**, som därför genomförde sitt låghöjdsprogram. Antalet besökare uppskattades till 25 000. Ytterligare några tusen nordirländare tog tillfället i akt att se flyguppvisningen – The Ulster Air Show – från de intilliggande höjderna.

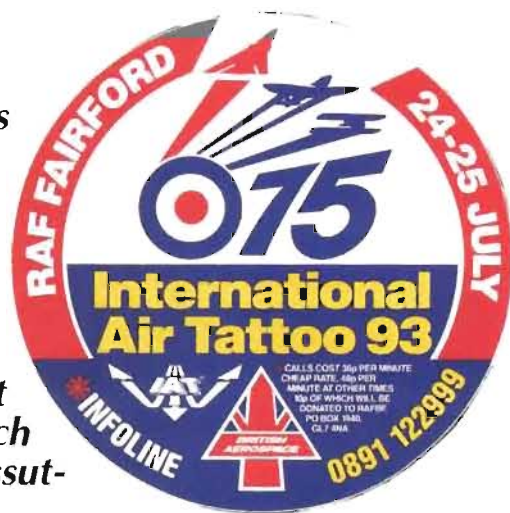
Programmet bestod bl a av brittiska Red Arrows, Tornado, Harrier, Hawk och ett antal



Den svenska gruppen med gästguider inför hemresan efter ett lyckat och uppskattat besök.

Två J 35J och en TP 84 Hercules flögs med teknisk personal och utrustning över till flygbasen Baldonnel strax väster om Dublin. Baldonnel var platsen för den stora uppvisning-

The Royal Air Force Benevolent Fund's "International Air Tattoo" genomför en flyguppvisning varje år i Storbritannien. Det är en civil organisation med Hertigen av Kent som hedersordförande och f d Air Chief Marshal Sir Thomas Kennedy som ordförande. Det är en stor och effektiv organisation som har stort stöd från RAF, Ministry of Defence och brittisk flygindustri. – I år firade RAF dessutom sina hedervärda 75 år.



Brittisk flygshow med V

Av generalmajor Bert Stenfeldt & överste 1. Gunnar Ståhl

Svenska flygvapnet har tidigare bara deltagit i liten skala. Fr o m 1992 har deltagandet ökat. Då representerades Flygvapnet av vår uppvisningsgrupp Team 60 från F 5 på det brittiska flygvapnets flygbas Boscombe Down.

Flygdagarna (lördag + söndag) är helt inriktade på att presentera världens militära flygplan – från stridsflygplan till transportflygplan av dagens datum och tillbaka till andra världskrigets flygplan. Det är verkligen bra tillfällen att visa upp svenska flygvapnet för en såväl kunnig som intresserad publik. Ett gediget genomfört deltagarprogram från svensk sida stärker respekten för Flygvapnets förmåga. Och vi röner Good Will långt utanför våra nordliga gränser.

● ● I F 4:s kontingent ingick överstelöjtnant *Norling*, major *Lennart Carlsson* (speaker), fänrikarna *Söderström* och *Nagy* (guider vid vårt utställningsflygplan) och kapten *Jan Fröjd* (uppvisningsflygare). Fyra flygtekniker, kapten *Novén*, löjtnanterna *Bergander*, *Eriksson* och *Berner* svarade för den tekniska tjänsten.

I ett mycket sent skede inbjöds tre Air Force Police (flottiljpoliser) för att cele-

brera även detta 75-års jubileum. Kaptenerna *Valtersson*, *Sjölander* och *Lindberg* utvaldes.

F 4-delegationen blev mycket väl mottagen och omhändertagen i alla avseenden. Det underlättar naturligtvis om man tar för sig och ligger på själv.

En miljon ögon

1993 års Air Totto genomfördes på RAF Fairford. Markutställningen omfattade

Förutom spektakulära händelser i luften bjöd markutställningen på nya tekniklösningar. Här en brittisk Hercules med udda motmedelsarrangemang. – T v Flygvapnets TP 84.



tade flygplan från 54 länder. I flyguppvisningen deltog cirka 30 länder. Enligt brittisk press besöktes flygdagarna av ca 250 000 åskådare ... varje dag.

Bland särskilt inbjudna VIP-gäster märktes bl a representanter från brittiska kungahuset (Prins Philip, prins Michael m fl), Kung Hussein från Jordanien, kungligheter fråna Saudi Arabien, Chief of Defence Staff Sir Peter Harding, brittiska flygvapenchefen och representanter på generalsnivå från bl a Frankrike, Holland Ryssland, Schweiz, Slovakien, Tjeckien, Tyskland, Ungern och USA.

Flyguppvisningen genomfördes varje dag kontinuerligt från kl 09.30 till kl 18.30. Svenskelegationenen, med experter med egen erfarenhet av uppvisningsflygning inom och utom Sverige genom åren, var enig om att "större och bättre" flygshow än Fariford 1993 hade ingen tidigare upplevt.

Lördagen var till en början regnig och blåsig (så kallad jämtlandssommar). Men det hindrade inte genomförandet av flyguppvisningsprogrammen inför drygt 250 000 åskådare.

Grupper och förband flög i allmänhet värdadt och med bra marginaler. Britter, fransmän och itali-

enare var som vanligt mycket proffsiga. Övriga grupper som flög jetplan var tämligen mediokra om än med god flygsäkerhet i grunden.

Enskilda flygplan från NATO-länder flög tuftt med mer tyngd på branta svängar och höga belastningar med mycket motorbuller än på ett vårdat och genomtänkt program. Uppvisningen med Mirage 2000 var därvidlag bättre.



RAF:s imponerande uppvisningsgrupp Red Arrows här jubileumseskorterad av jakt- o attackTor-nado + en Harrier.

iggen-gratulant

Foto: Lennart Bennis

Hedrande pris

Vårt utställningsflygplan rönt mycket stor uppmärksamhet. 2-3 guider var fullt sysselsatta hela dagarna.

Våra teknikner hade inga fel att ta hand om. Flygplanen gick som de skulle. Ändå var det hela tiden viktigt att ligga på så att "bensinbilen" och all annan service fanns på plats vid rätt tid. Rangering av flygplan var inte alldeles enkel i den trafik som rådde på plattor och taxibanor.

En mycket fin erfarenhet från resan är att F 4:s kontingent alltid tog tidigast möjliga buss ut till basen och den sista bussen hem. Allt skulle vara perfekt i ordning!

Vi känner oss mycket stolta över F 4-personalens insats och inställning. **Well done!**

Från VIP-plats "in the Patron's Pavilion" kunde vi konstatera, att de ryska flygningarna med MiG-29, såväl enskilt som i rote, genomfördes utan säkerhetsmarginal och delvis okontrollerat (bristande kontakt mellan piloterna). Detta ledde tyvärr till olycklig kollision inom MiG-roten¹⁾.

Det kan låta som eget beröm, men den som gjorde den avgjort bästa upp-

visningen när det gällde uppläggning av program, placering av flygbanor, noggrannhet i och kombination av manövrer samt i att hålla på reglerna för lägsta höjd, närhet till och flygning mot publiken m m var F 4:s kapten Jan Fröjd, i en gråmålad Jaktviggen.

Spontana applåder och gratulationer till oss representanter för svenska flygvapnet var många. Vi diskuterade om vi inte i fortsättningen skall visa upp flygplan utan extratank och eventuellt med jaktbeväpning. Likaså bör om möjligt start efter kortlandning visas.

Även F 4:s alerta sätt på marken att presentera Försvarets JA 37 Jaktviggen väckte beundran.



Sista kvällen skedde prisutdelning. Det svenska flygvapnets uppvisningspilot, kapten **Jan Fröjd**, fick motta första priset för bästa flyguppvisningsprogram "Super Kings's Trophy". I aktuell konkurrens skall utmärkelsen betraktas som utmärkt hedervärd såväl för piloten som för det svenska flygvapnet. – Se separat text sid 2.

Vår uppfattning är, att det lika mycket är vårt Flygvapen med dess traditioner, utbildning, normer och värderingar beträffande flygtjänst och flygsäkerhet som premierades.

Med det vill vi ha sagt, att det inte är någon större skillnad mellan våra flottilljers uppvisningsförare. Den här gången var det Jan Fröjd som flög "för Sverige". Nästa gång träder en ny pilot fram ur flygvapenleden. Även då med den äran!

Sammanfattande kommentar:

► Det är mycket värdefullt att svenska flygvapnet visar upp sig vid dessa årliga flygdagar. Mycket Good Will finns att hämta.

► Flygvapnet bör delta i International Air Tattoo även i fortsättningen.

► Flygvapnet bör delta i såväl flyguppvisningar som markutställningar med antingen Viggen, Draken, SK 60, TP 84 eller på sikt Gripen. ■

¹⁾ Båda piloterna räddade sig med fallskärm. Flygplanen totalhavererade på basområdet.



• nytt • nytt • nytt

Ett enigt riksungdomsting på F 20:

Mer flyg för Flygvapenungdom

FVRF- och FV-ungdom gick samman under namnet Flygvapenungdom för tre år sedan. Sedan dess hålls riksungdomsting med ungdomsledarna varje år, medan FV-ungdom deltar varannat år. Det är bl a tack vare ekonomiskt bidrag från kronprinsessan Margarethas landstormsfond som detta ting är möjligt.

Ett 80-tal deltagare som representerade flottiljer, flygvapenförbund och flygvapenföreningar kom till riksungdomstinget på F 20 den 14-16 maj. Fördelningen mellan representanter för ledare och ungdom var jämnt. Årets ting var inriktat på de nyheter som genomförs, t ex att alla ungdomar skall ha fyllt 15 år innan de kan påbörja en kurs, ökad profilering mot mer flyg och flygvapen diskuterades i grupparbeten.

Många synpunkter fördes fram med anledning av de reviderade utbildningsplanerna

för FV-ungdom. I de nya utbildningsplanerna anges att den yngsta kursen, grundkursen, skall utbildas på luftgevär i stället för på musergevär, vilket väckte diskussion. Den ökade profileringen för flyg och flygvapen var alla däremot överens om. Alla ungdomar skall få flyga någon gång om de genomför hela kurssystemet och deltar under flera år.

Nya bestämmelser är framtagna för Flygvapnets ungdomsverksamhet. Förutom åldersgränsen 15 år och att allmänna kursen utgår kommer nya krav att ställas på kursche-

fer och instruktörer. Från och med utbildningsåret 93/94 skall en instruktör vara lägst sergeant och ha genomgått instruktörsutbildning. För kurschefer gäller även praktik som instruktör samt genomförd kurschefskurs.

Ytterligare en nyhet är att sommarkurserna fått utbildningsplaner som är anpassade till kurssystemet för FV-ungdom.

Utrustningar för FV-ungdom har klarlagts i nya bestämmelserna. Nu måste alla berörda hjälpa till så att ungdomarna är

rätt utrustade under 93/94. FV-ungdom får nya kragsspeglar och axelklaffshylsorna ska vara lika i utförande för alla FV-ungdomar. De gamla vinklarna med FVRF-emblem ersätts inte, främst på grund av kostnads-skäl, men också för att få ett enhetligt skolteckensystem. Från och med 93/94 bärs endast skoltecken på uniformsrockens vänstra ärm.

Rasism är ett ämne som diskuterats bland annat inom försvarets ungdomsverksamhet. Det passade därför bra att chefen för F 20, överste *Jan-Åke Berg*, fick berätta om platser han besökt under sina år som militärattaché i Polen. Jan-Åke kan, mer än någon annan, med inlevelse och egna bilder berätta om platser där många tusen människor utplånats på grund av rasism. Alla deltagare berördes av detta intressanta och fängslande föredrag.

Nyheter vill vi alltid ha på ungdomsting och detta år var det överstelöjtnant *Björn*

Johansson (FMV:F), som berättade om hur det är att flyga Flygvapnets nya flygplan JAS 39 Gripen. Vi fick följa Björn på en teoretisk flygning med vackra bilder från start till landning.

Om vi skall få flyga mer måste vi utöka samarbetet med civila flygklubbar. Chefsinstruktör *Zaaka Haubrant* (KSAK) berättade speciellt om segelflyg. Det finns möjligheter för alla FV-ungdomar att få flyga mer om samarbetet med KSAK och FFK kan utvecklas. Även de civila flygklubbarna vid flottiljerna är en resurs att ta vara på.

Andra aplock ur årets riksungdomsting:

- FV-ungdom skall få ett eget idottsmärke. En arbetsgrupp utreder. Förhoppningsvis blir det klart redan utbildningsåret 93/94.
- Alla ungdomsrepresentanter besökte Naturhistoriska museets utställning om rymden, "Kosmonova".
- Gotlandslaget vann fält-tävlan.

Generalsekreterare *Gillis Weingarh* besökte riksungdomstinget på lördagen, och chefen för rekryteringssektionen vid Flygstaben, *Tom Olsson*, besökte tinget på söndagen.

Efter två positiva och intensiva dygn avslutades 1993 års riksungdomsting och med tro på att vår ungdomsverksamhet skall bli ännu bättre. ■

Tore Bertilsson



nytt • nytt • nytt • nytt • nytt • nytt

Flygbasjägare på stark fram-marsch ... bland de flygvapenfrivilliga.

Foto: Kenth Svensson



Sommarens frivilligutbildning:

Sjuktransportbefäl utbildades vid F 4

Sommaren 1993 var en av de mest omfattande för FVRF beträffande antal kurser och elever. Denna sommar var det också premiär för fem helt nya kurser, bl a med inriktning mot LOMOS. Vid F 20 genomfördes de sista befodringskurserna inom den optiska luftbevakningen. Nästa sommar börjar om skolningen till LOMOS.

Det blev fyra sjuktransporttroppchefer som genomgick den avslutande kursen vid F 4 i sommar. Två elever till var anmälda, men de tvangs tyvärr lämna återbud. Kursen genomfördes, med löjtnant Forsman från sjukvårdsskolan som kurschef, i mycket högt tempo. Under tillämpningsdelen fick eleverna verkligen arbeta hårt,

bl a beroende på att de bara var fyra, men också beroende på att sjuktransportfordonen utgick ett efter ett p g a tekniska fel. Erfarenheterna av kursen är att utbildningsplanen måste revideras, att en ny kurs för sjuktransportmän under en vecka tillkommer sommaren 1994 samt att statusen på sjuktransportfordonen måste för-

bättras och den tillämpade delen ändras till mer realistisk tjänstgöring för sjuktransportbefälen. Eleverna var i helhet mycket nöjda med kursen. De ansåg att befattningen som sjuktransportbefäl var så intressant att de utan tvekan såg fram mot vidare utbildning till sjukvårdsväbel.

F 14 blev ersättningsplats för Köpingsvik enligt beslut i augusti 1992. När vi nu ser resultatet efter sommarens utbildning var beslutet riktigt. Det har framförts kritik mot olika saker där det blivit förändringar jämfört med Köpingsvik. Viss kritik är berättigad och vi kommer under hösten att utvärdera denna. Tillsammans med F 14 och Lottorna

kommer vi att diskutera olika förslag till förbättringar och tillsammans utveckla F 14 till en ännu bättre kursplats.

F 14 genomförde, med skolchefen Ove Jivestad i spetsen, årets utbildning på ett utmärkt sätt. Servicenivån har varit hög. Här bör särskilt nämnas serviceförrådet och på det sätt personalen alltid ställde upp. De elever som hade familjemedlemmar med och bodde i lägenhet inom kadettbyn fick verkligen uppleva att även F 14 är familjevänligt.

Nya kurser vid F 14 var försvarsupplysningskursen och kursen för skjutledare. Båda kurserna genomfördes framgångsrikt. Efter några mindre justeringar återkommer kurserna nästa år. De första kurserna med inriktning mot LOMOS genomfördes inom vakt- och expeditionstjänst. Efter en lyckad rekrytering fick vi dubbla kursen i expeditionstjänst. Alla elever var nöjda och många var positiva till att fortsätta sin utbildning för att krigsplaceras inom LOMOS. I övrigt genomfördes en omfattande kursverksamhet vid F 14 inom bl a ledarskap, AMU, närskydd och stabstjänst. F 14 är en bra resurs för vår utbildning som har kapacitet att bli än bättre.

Vid F 20 genomfördes de sista befodringskurserna inom den optiska luftbevakningen. ▶



Första sjuktransporttroppcheferna gjorde sin utbildning vid F 4. Fr v: Löjtnant Forsman, Henrik Stranne, Johan Magnusson, Allan Pacic, Jan Rubenstein + löjtnant Roger Bergström.

Foto: Peter Modigh



300 mil och kurser – sommar för frivillig eldsjäl

För oss i övre Norrland gäller alltid långa avstånd, speciellt till de centrala kurserna. I år valde jag att först genomföra kurschefskursen på Karlsborg med överstelöjtnant Björn Moberg i spetsen. En bra kurs med utmärkta kursled-

ning som alla genomförde med mycket gott resultat.

Jag fortsatte från Karlsborg till F 14 i Halmstad för att gå löjtnantskursen. Denna kurs är en fortsättning efter kurschefskursen. I den här kursen fick jag lära mig mycket om ordertek-

nik. För ett transportbefäl som jag, var det mycket lärorikt.

Efter denna kurs stannade jag på F 14 och gick den nya försvarsupplysningskursen. Major *Christer Ulriksson* var kurschef. Vi gavs kunskaper om de tre försvarsgrenarna med tyngdpunkt på Flygvapnet. Kursen innehöll även en del om civilförsvaret. Vi fick även utbilda oss i debatteknik. Som funktionär har jag nytta av denna kurs i mitt eget verksamhetsområde. Högsta betyg till denna kurs, som jag hoppas fler kan genomföra kommande år.

Efter tre veckor på kurs och efter 300 mil kan jag konstatera, att sol och värme finns i Luleå, regn och kyla i Karlsborg och Halmstad. Men man får inte tänka på detta. Dessa veckor har lärt mig mycket och då spelar vädret ingen roll. ■

Jerry Lundmark

Det kom ett brev ...

FVRF, Lottorna och Bilkårister-na samordnar sedan 1990 den centrala frivilligutbildningen. Detta innebär att de tre organisationerna delar upp huvudmannskapet vid central utbildning. Den som är huvudman ansvarar för antagning och information om in- och utryckningstider, kursanordnande myndighet, resor och förmåner. Detta innebär att frilliga som

tillhör FVRF kan få antagningsbesked från såväl Lottorna som Bilkåristerna.

Många av våra medlemmar har med tvekan öppnat breven och frågorna har varit många. Orsaken är alltså ett mycket positivt och framgångsrikt samarbete, som också lett till samverkan när det gäller resebeställningar och funktionärstillsättning. ■

Tore Bertilsson

Nästa år blir det omskolning till LOMOS. På så sätt de var sista kurserna i gamla systemet antogs fler elever jämfört med ursprungliga planeringen. Detta bidrog till att utbildningen fick ändras en hel del. Det blev kanske lite för många befälselever, vilket medförde att uppgifterna blev för få per elev.

Ett annat problem gällde flyg under tillämpningsövningen. På så semester vid närliggande flottiljer kunde inte militärt flyg engageras. Nu var det flygklubben vid F 16 som bidrog med flygning så mycket de orkade, men det behövs mer flyginsatser vid tillämpningsövningar med tio luftbevakningsstationer. Bättre planering av kurstider med anpassning till semesterperioderna vid flottiljerna kan lösa det problemet.

Många frivilliga instruktörer hade engagerats vid årets kur-

ser och detta var positivt. Att genomföra utbildning i ett system som ska upphöra innebär problem, som t ex i år med samband och material. Vi hade behövt starta LOMOS redan sommaren 1993 enligt den ursprungliga planeringen. För att markera en positiv satsning på framtiden och LOMOS fick alla varsin LOMOS-tröja från Lottorna respektive FVRF.

Hundutbildningen vid F 6 genomfördes för första gången med FVRF som en av de ansvariga organisationerna. En utbildning som ansvarsmässigt överförs till F 7 nästa år. Hund- och flygbasjägerutbildningen kan utvecklas och samordnas ytterligare. Berörda parter kommer att diskutera detta under hösten. ■

Tore Bertilsson



Intryck från central skjut- ledarkurs

En av de tre kurserna som jag deltog i var kursen i Halmstad till den utryckta skjutledarkursen i FVRF:s regi. Många av kurserna med kursen var att ge eleverna kunskaper som skjutledare på skjutbana. Kursen bestod av utgåva från säkerhetsinstruktioner, utbildningsmetodik och värdes med praktiska övningar.

En övning i riktningsteknik var en nyttig erfarenhet även för dem som ansåg sig kunna skjuta kpist. Ett annat mycket uppskattat inslag var visningen och provskjutningen av utländska vapen.

Kurschef var kapten **Kaj Andersson** (F 14). Han hade sin hjälp av fänrik **Johan Rispling** (F 16). De genomförde utbildningen på ett mycket förtjänstfullt och engagerande sätt till alla elevernas stora belåtenhet. Vi ser fram mot en fortsättning nästa år med påbyggnad för skjutledare i den fria "terräng- en", dvs fältskjutning och strids- skjutning.

Som utbildningsplats är F 14 ypperlig, med ändamålsenliga lokaler, bra utrustning, utmärkt mat och goda kommunikationer. En liten besvikelse var nog att inte alla elever fick bo i de nya elevbostäderna. Detta förtog dock inte det goda kamratskapet. Stämningen bidrog till det goda utbildningsresultatet. Antalet elever bör nog inte vara mycket större för denna kurs, då den praktiska övningen i att vara skjutledare starkt begränsas. Alla elva elever ser fram mot en fortsättning nästa år. ■

Kenneth Philipson

Flera kurser och elever – mer vinter utlovas ...

Intresset för frivillig utbildning vinterhalvåret har ökat markant de senaste åren. Därmed utlovas antalet kurser och antalet elever under vintersäsongerna 4 och 5 samt i vintern 1994. Ökad inlaggningskapacitet möjliggör denna expansion. Inlaggningsvis ligger det nu antligen en normal vinter i höllnasområdet där vår vinter kursgård Stagården är belägen.



Foto: Kenth Svensson

Stagården i vitt ... 1994 ...

En helt ny kurs är repetitionskursen för blått förarbevis. Efter att ha genomfört kurser till blått förarbevis för tung lastbil under fem år är det dags att börja med repetitionsutbildning. Alla ringrostiga transportare inom Flygvapnets krigsförband har här chans att förnya det blå förarbeviset och förbättra sina kunskaper.

Motortjänst vinter har inför vinterns utbildning förändrats efter synpunkter vid kursutvärderingar under de senaste åren. Vintern 1994 genomförs två kurser. Den ena för de som behöver repetition i transporttjänst för att förnya sitt gula förarbevis på tung lastbil. Den andra innehåller mer tillämpad transporttjänst på krigsbas. Den är avsedd för elever som deltagit i krigsförbandsövning eller frivillig repetitionskurs under de senaste åren.

Utökat och ändrat kursprogram. För att öka utbildningstakten för sjuktransporttroppcheferna tillkommer en ledarskap 2 på Stagården. Den är i

första hand avsedd för sjuktransportbefäl, men även andra tjänstegrenar kan tilldelas platser.

På grund av en inställd befodringskurs i stabstjänst under våren 1993 genomförs KB-3 Stab i stället för KB-1 på Stagården.

Två AMU 3-kurser genomförs. Det är främst det ökade behovet av befäl inom LO-MOS som motiverar denna utökning.

Övriga kurser genomförs traditionsenligt. Gruppbefälskurs transporttjänst får ett ökat antal elever, från 16 till 20. Det totala kursprogrammet framgår enligt avslutande tabeller, som inleds med **befodringsutbildning**.

Befodringskursen

Kursbenämning	Kursnr	Tid
Transporttjänst – Fu (transportgruppchef): GB-Omfattar ledarskap, underhållstjänst, reglements- och materielkännedom samt tillämpningsövning.	832220	v 5-6
Transporttjänst – Sg (transporttroppchef): PB – Omfattar ledarskap, underhållstjänst, reglements- och materielkännedom samt tillämpningsövning.	834220	v 5-6
Transporttjänst – Fk (transportplutonchef): KB 1 – Omfattar ledarskap, underhållstjänst samt ledning av transportpluton under tillämpningsövning.	836220	v 5-6
Transporttjänst – Fk (transportplutonchef): KB 2 – Omfattar ledning av transportplutonen, ledarskap samt ledning av övning.	836320	v 5-6
Stabstjänst – Fk (stabs/materielplutonchef): KB 3-Omfattar underhålls- och materiel-tjänst.	836450	v 5-6
Sjuktransporttjänst – Sg (sjuktransporttroppchef): PB 1 – Omfattar teori och praktisk körutbildning för sjuktpfordon. Elev tilldelas gult förarbevis efter godkänd kurs.	834230	v 4-6





Vår utbildning och instruktörskurser

Kursbenämning	Kursnr	Tid
Tjänstegrener: Transport, LOMOS AMU 2 - Omfattar allmänmilitära ämnen, försvarsupplysning samt tillämpningsövning.	832202	v 4
Tjänstegrener: LOMOS, Sjuktransport, Transport: AMU 3 - Omfattar främst allmänmilitära ämnen, försvarsstrid och tillämpningsövning.	834503	v 4 v 5
Tjänstegrener: LOMOS, Sjuktransport, Transport: Led 2 - Omfattar ledarskap och tillämpning.	834212	v 4-5
Lk P-transport: Praktisk instruktörsutbildning avseende pedagogik och metodik. Förberedelser och genomförande av lektioner.	835220	v 4-5

Kompletterings- och utbildnings

Kursbenämning	Kursnr	Tid
Flygbasjägartjänst, vinter: Repetitions- och kompletterande utbildning för flygbasjägare under vinterförhållanden. <i>Endast för personal i flygbasjägerplutoner.</i>	830545	v 4
Närskyddstjänst, vinter: Kursen innehåller praktisk tjänst under vinterförhållanden och omfattar främst fältarbeten, hundtjänst, taktik samt uppträdande inom basförsvarsområdet. <i>Endast för personal i närskyddsplutoner.</i>	830542	v 5
Transporttjänst – blått förarbevis: Kursen omfattar utbildning till blått förarbevis. Kursdeltagare skall ha gult förarbevis. <i>Avsedd för personal krigsplacerad i transporttjänst.</i>	830526	v 4
Transport, motortjänst-vinter: Körövningar och fordonsvård under vinterförhållanden. Repetition av trafikbestämmelser m m. Viss del av utbildningen genomförs under fältmässig tillämpning på flygbas. Uppdelas på två kurser. Se informationen under rubriken "Nya kurser". Förarbevis (gällande eller utgången) skall medföras. <i>Avsedd för personal som har eller har haft förarbevis för tung lastbil och är eller avses bli krigsplacerad i transporttjänst.</i>	830525	v 6
Transporttjänst - repetition blått förarbevis: Kursen leder till förnyat blått förarbevis och omfattar främst teori och teknik. Körning med tung lastbil genomförs. <i>Kursdeltagare skall ha gällande eller utgången blått förarbevis och är eller avses bli krigsplacerad i transporttjänst.</i>	830526	v 5

F 15 som kursanordnande myndighet och FVRF hälsar Dig välkommen till Stagården 1994. Fler kurser och fler elever blir det ... och även mer vinter än de senaste åren. Ta med ski-

dorna vintern 1994! Du kommer att få användning för dem! Ansökan skall vara FVRF tillhanda senast den **15 november** 1993. ■

Tore Bertilsson

Entusiasm finns i glesbygden

Det krävs engagemang och intresse för att genomföra ungdomsverksamhet. Om verk-samheten dessutom genomförs långt från en flottilj och i glesbygden krävs att ledare och instruktörer ställer upp med entusiasm för att utbildningen skall bli lyckad. Väster-norrlands FVf har lyckats genom att alltid se möjligheter och genom att ha veligt tillsam-mans.

Under pingsthelgen avslutades utbildningsåret för flygvapen-ungdom i Sundsvall. Frivillig-utbildningen under en vårlig pingsthelg hör inte till vanligheter, men den passade bra genom att det blev en extra dag för utbildning.

– Vi vill gärna göra lite extra för ungdomarna under avslutningshelgen. Då passade denna helg bra, sa Mats Berglund, en av ledarna under helgen.

Resorna är långa för eleverna, vilket utesluter kvällsut- bildning. En av eleverna i Lk 1, Maria Carlstedt, har under tre år åkt från Kramfors till Sundsvall för att delta, en sträcka på 30 mil för varje utbildnings- ställe. Det är pappan som skjutsar och som på detta sätt åker 60 mil varje utbildnings- helg. Tala om intresse för vår ungdomsverksamhet! – Bra gjort!

Avslutningshelgen genom- fördes på Sättnabasen, nordost om Sundsvall. En bra plats för ungdomsutbildning. En del ut- rustning hade beställts genom frivilligavdelningen vid F 4 och transporteras från Frösön till Sättna, eftersom all utrustning inte kan tillhandahållas vid basen.

● ● Utbildningen genomför- des till större delen utomhus. Tillgång till en riktig lektionssal saknas, eftersom man enligt F 4 inte får använda matsals- byggnaden på grund av be- kymmer med städningen. En liten expedition får tillfälligt användas som utbildningslo- kal.

Förutom instruktörerna, Mats

Berglund och **Stefan Rönn**, finns två biträdande instruktör- er som tillsammans utbildar ett 30-tal elever. Här finns inga större problem att följa utbild- ningsplanen! Flygning t ex ord- nas genom ett samarbete med Frivilliga Flygkåren. Alla elever och ledare fick ett flygpass på 30 minuter under pingstdagen. Frivilliga Flygkåren ställde upp även under en pingsthelg.

Vid utbildningen deltog Sara Hofling och Lars Sjölin, som båda haft turen att få komma med till årets IACE (Internatio- nal Air Cadet Exchange). Sara åker till Frankrike och Lars till Österrike. I höst när utbild- ningen börjar får de berätta om sina upplevelser och inspirera andra ungdomar till engage- mang i ungdomsverksamheten.

Det finns ingen tvekan i entusiasmen.

– Vi har lärt oss att klara det mesta själva, säger *Jan Hen- riksson*, ordförande i Väster- norrlands FVf. Vi är långt från flottiljen, men det hindrar oss inte utan snarare inspirerar oss. Vi hittar lösningar och hjälps åt, fortsätter Jan, men visst var det problem den fredagskväll F 4 hade glömt att leverera tältdukar. Där stod vi med ung- domarna och enbart tältlådor sent på kvällen. Men det ord- nade sig. Vi lånade presen- ningar och gjorde tillfälliga tältställningar över helgen.

Kanske skulle mer av denna positiva och engagerande in- ställning visas på andra platser. Men då kanske man *måste* ha långt till en flottilj. Eller ... ■

Tore Bertilsson

Vingpennan -93

Utmärkelsen "Vingpennan" (som kan sägas utgöra beviset på erövrat svenskt mästerskap i flygjournalistik) instiftades 1985 av landets flygfackpress. Utmärkelsen kan tilldelas "den som i sin gärning ökar allmänhetens förståelse för flyg".

Erik Lidén, redaktör/ordförande i Flygjournalisternas Klubb.

Juryn har beslutat att den åttonde vingpennan skall tilldelas:

Jan Höglund

Juryns motivering:

"Journalisten JAN HÖGLUND vid Göteborgs-Posten tilldelas 1993 års Vingpenna för sin sakliga rapportering som visar på mycket stora ämneskunskaper om flyg. Jan Höglunds trovärdighet väcker respekt.

Jan Höglunds mångåriga intresse för – och arbete med –



Höglund (t.v.) och Erik Lidén (t.h.) vid utdelningen av Vingpennan till Jan Höglund för sin sakliga rapportering om flyg.

flygfrågor har ökat allmänhetens insikt om flyg, såväl tekniskt som strategiskt.

Jan Höglund presenterar på ett medryckande enkelt sätt

även svåra sammanhang och kan konsten att levandegöra det som annars kan bli livlöst och andefattigt." ■

J. Ch.

Det synliga beviset på utmärkelsen är en penna i 18 karats guld (aktuellt marknadsvärdet cirka 18 000:-) med inskriptionen "Vingpennan" följt av årtal och mottagarens namn.

Årets jury bestod av:

Bo Sehlberg, chefredaktör/Flygrevyn.

Jahn Charleville, chefredaktör/FlygvapenNytt.

Owe Wagermark, överstelöjtnant/informationschef Flygvapnet.

Flygvapen-tjejer trampade hem silverpeng

I våras, den 23 maj, var det dags för årets "tjejtramp." En cykeltävling i stockholmsområdet som ända från starten 1990 bara vuxit sig allt större. I år startade drygt 9000 tjejer. En brokig samling av elit, elitmotionärer, lag och motionärer. Och Flygvapnet var med så klart.

Från flygstabens rekrytering sändes i början av året ut en förfrågan till samtliga tjejer i Flygvapnet om det fanns intresse att ställa upp i lagtävlingen. Lagen skulle bestå av maximalt 20. Lagtiden räknades ihop på de tio första som kom i mål från respektive lag.

Drygt 20 tjejer anmälde sig, som till dagen D hade minskat till 14 vältränade cyklister. Dagen för urladdningen samlades vi på före detta F 18 Tullinge för att peppa varandra och kolhydratladda inför loppet. Tjejerna från F 4 stod för maten.

De bjöd på en suverän pasta.

Tävlingsdagens morgon arla vi stod upp. Vi begav oss med anrika Gärdet. Där vankades frukost. Solen stod redan högt på himlen. Vi förstod att det skulle bli varmt att cykla. Loppet är på 42 km – alltså ett maratonlopp på cykel. Banan gick runt vackra Lidingö.

Strax efter det att startskottet gått lyckades åtta av de våra bilda en klunga som höll ihop runt banan. Den kämpade till sig en bra tid: 1 timme och 18 minuter. Snabbast av oss var Kristina Ahremark (F 13), som

landade på 1,17. Topprenn om man jämför med vad bästa elitcyklist, Monique Knol från Holland, hade: 1 timme exakt.

Tillsammans lyckades vi i Flygvapnet med bravaden att "cykla hem" en silvermedalj. Friskis och svettis tog guld och SJ brons.

Nu laddar vi om till nästa

års tjejtramp. Vi ser fram emot att vara ett fullt lag med 20 startande.

Då följer vi till 110 procent Flygvapnets motto och satsar: "SÅ HÖGT MAN KAN KOMMA". ■

Helen Olsson

FV-vpl premiärdiplomerar

Från och med den 1 juli i år kommer samtliga värnpliktiga att få ett diplom vid uttryckningen. Ett diplom vars text bl a slår fast att erhållaren gjort "en värdefull insats för Sveriges försvar".

Redan i slutet av maj fick emellertid de fem första värnpliktiga sina diplom. Det skedde vid en ceremoni vid F 4. ÖB själv, general Bengt Gustafsson, var diplomutdelare och han assisterades av chefen

för F 4, överste 1. Gunnar Ståhl. Högtidligheten avslutades med en pratstund vid kaffebordet. (Se bilden nedan.)

Diplomet är en av flera ansatser som nu görs för att höja "lumparstatusen". ÖB har haft en arbetsgrupp som bl a behandlat de värnpliktigas egna önskemål och förslag.

FlygvapenNytt får således anledning att återkomma/följa upp utvecklingen av statushjäran-satserna. ■

Red.

Det stormar kring Flygvapnet

Med vindar på över 22 m/sek och vågor på 4 m blev årets tävlingsseglingar Gotland Runt de tuffaste på 20 år. Ungefär 40 procent av de cirka 400 startande båtarna bröt. Otaliga var mastbrotten – rädsla och sjösjuka grasserade ...

Flygvapnet representerades i år av segelbåten "Power" med överstelöjtnant Anders Eisen (skävarare FS/Prod 3) som skeppare och med en besättning bestående av flygofficera

re ur bl a flygstaben och försvarsdepartementet.

Trots att storseglet trasades sönder två gånger, med åtföljande nödvändiga reparationer, lyckades besättningen segla "Power" till en hedrande (...?) femte placering bland 17 startande båtar i klass DHA2, stora banan.

Att manfallet var stort med inte alla tävlingsbåtar i mål, är en historia för sig. En annan gång. ■

Red.



Foto: Peter Modigh

**BEGRÄNSAD
EFTERSÄNDNING**

Vid definitiv eftersändning
återsänds försändelsen med
nya adressen på baksidan.

3595

UNIK ROTE, 2:

**Exponenter
för
förprogrammet,
J 26 Mustang,
och huvudprogrammet,
JA 37 Viggen,
vid F 16:s flygdag – se sid 22-23**