

FLYGG

VAPEN

nytt



Vänshipsbesök i Ryssland

Air Force Exercise 99

Gripens eldkraft

JAS 39 i Polen



FLYGVAPEN
nytt
FÖRSVARSMAKTENS
FORUM FÖR FLYGVAPNET

CHEFREDAKTÖR

Peter Liander
08 - 788 75 69
peter.liander@hkv.mil.se

ANSVARIG UTGIVARE:

Owe Wagermark
Flygvapencentrum Uppsala

REDAKTIONENS ADRESS:

FlygvapenNytt
HKV/Info
107 85 Stockholm
Fax: 08 - 788 88 66
www.mil.se/flyg

FlygvapenNytt
utges av tidsningssektionen.
Högkvarterets informationsavdelning,
tillsammans med
Arménytt, Marinytt och
Försvarets Forum.

I den gemensamma
redaktionen
för Försvarets centralt utgivna
tidningar ingår

Sven-Åke Haglund
sektionschef
direktel 08 - 788 8554

Christina Andersson
Rick Forsling (tj)
Peter Liander
Ulf Petersson
och
Hans Strömberg.

Prenumeration:
Marie Tisäter. 08/788 90 19
Prenumerationspris: 100:-, 4 nr/år
Postgiro: 31 69 97-6, Kassa 103:0

Bidrag från läsekretsen välkomnas.
Redaktionen förbehåller sig rätten att redigera
allt material. Endast ledaren ger uttryck för
generalinspektörens åsikter. För signerade
artiklar svarar resp författare, för redigering
redaktionen. För ej beställt material ansvaras ej.
Återgivande av textinnehållet medges.
Källan önskas tydligt angiven.

Nr 4/99 utges i december.
Manusstopp för 4/99: 2 november

Grafisk form: Affärsinformation AB
Tryck: Christer Perssons Tryckeri, Köping
Trycks på miljövänligt papper.

SW ISSN 00 15-4792

Omslagsbilden:

Under övningen Air Force Exercise 99 vid
F 17 i Kallinge deltog personal från alla flygvap-
nets förband. Fänrik Annika Ivner från 2. Flyg-
underhållskompanier vid F 16 i Uppsala var en
av dem.

Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå.

Se möjligh

Den sköna sommaren håller på att gå över i höst, årstiden med de vackra färgerna, svamp i skogarna och kanske lite bättre koncentrationsmöjligheter. Det sistnämnda behövs säkert. Det ligger stora och viktiga beslut framför oss nu. De kräver koncentration.

Låt mig först nämna att flygvapenövningen Air Force Exercise 99 (AFE 99) har genomförts med F 17 som värdförband. Erfarenheterna är goda. Det känns utmärkt om än lite ovant att se finska flygstriksledare leda svenskt jaktflyg. Det kan man kalla internationalisering. Som förövning till Baltic Link 2000 var AFE 99 en utmärkt övning. De övade och inte minst värdarna har all heder av sina insatser.

Just nu glädjer jag mig åt att vi kan ana en lösning på problemet med förtida avgångar av flygförare. Därmed löses en av våra stora frågor. Jag vågar tro att vi har hittat en långsiktig lösning med det upplägg som valts.

Som vi nu ser det lämnas förslaget till grundorganisation-sutveckling över till regeringen den 19 oktober. Förslaget, som skall ligga till grund för propositionen, har tagits fram av en grupp med representanter från både Försvaretsmakten och Försvarsdepartementet. Rimligen bör då påverkansmöjligheterna finnas nu och endast i ringa grad efter den 19 oktober. Den förlängda handläggningstiden för gruppen motiveras bla av att berörda kommuner, myndigheter, förvaltningar m fl skall kunna lämna synpunkter och komplettera underlaget.

ÖB har talat om att ett stålbad väntar. Vi börjar känna det nu. Vi får dock inte glömma bort att det kommer även i fortsättning att finnas ett starkt och effektivt flygvapen, visserligen mindre, men anpassat för att kunna möta morgondagen och det nya seklet. Det gäller att vara klarsynt och inte låta sig frustreras till uppgivenhet.

Personalen viktigaste tillgången

Det kom häromdagen ett brev till Flygvapencentrum från en äldre officer. Han skrev med anledning av ett uttalande från försvarsberedningens ordförande följande: "Skall nedlagda skolor, staber och förband jämte sina anställda och deras kompetens betraktas som gammal bråte lämplig för skräphögen? Delas Lars Danielssons åsikter av våra högre staber?"

eterna – ta chansen!

”flygvapen anpassat för att kunna möta morgondagen och det nya seklet”

Om svar anhålles. Ett uteblivet svar tolkar jag som att åsikterna delas och är den behandling vi har att vänta från våra överordnade”.

Man anar brevskrivarens frustration och djupa besvikelse över politikernas och militärledningens agerande. Skribenten är säkert inte ensam. Men det kom också ett annat brev, från en riksdagsledamot som besökt Flygvapencentrum för att få information. I brevet står bland annat: ”För oss är det viktigt att den fortsatta ominriktningsprocessen av Försvarsmakten sker på ett så välordnat sätt som möjligt. Det är viktigt att vidmakthålla den kompetens som har byggts upp. Personalen är Försvarsmaktens viktigaste resurs. Vi hoppas att vi tillsammans kan bidra till att kompetensförlusterna minimeras.”

Två olika synsätt står emot varandra. Båda kräver någon form av agerande. Vad kan då göras nu? Innan underlaget för proposition läggs på regeringens bord skall alla argumenten fram för tänkbara och långsiktigt försvarbara utvecklingar. Därefter börjar korten läggas. ÖB:s problem är att han tagit initiativet till en process, som av politiker tvingats accelerera. Dessutom har de ekonomiska ramarna reducerats. Förutsättningarna har avsevärt ändrats under pågående process. Inriktningen är fortfarande att skapa ett insatsförsvar grundat på en kompetensorganisation. Detta kräver stora förändringar och för med nödvändighet med sig konsekvenser. Det är då viktigt att ha förmåga att se framåt och förstå processen.

Vi kan också se i backspegeln och glädja oss åt att vi löste huvuduppgiften. Vår förmåga gav rätt signaler till omvärlden och nu är vi på väg in i något nytt.

Delta i debatten

De närmaste veckorna blir avgörande i många avseenden. Fortsätt att följa debatten, delta gärna och hjälp till att räta ut frågetecknen. Sänk axlarna och ta några djupa andetag. Det är vi som kan påverka vår framtid. Ta chansen! ■



JAN JONSSON
Generalmajor
Generalinspektör för flygvapnet



En spännande tid

Välkommen till FlygvapenNytt's höstnummer. En höst som för oss försvarsmaktsanställda präglas av spänning i väntan på innehållet i regeringens proposition om den framtida Försvarsmakten.

Många har säkert känslor av osäkerhet och oro. Men personligen hoppas jag att det också hos många finns förväntningar inför framtiden. Försvarsmaktens omdiriktning kommer att medföra omfattande nedskärningar, men den är också vägen till att forma framtidens moderna försvarsmakt. I detta ryms rimligen många intressanta uppgifter för personalen.

Spännande att följa är också det pågående arbetet med att öka flygvapnets förmåga att verka i internationella sammanhang. Det har varit intensivt under det gångna året och har exempelvis märkts genom den alltmer tilltagande användningen av det engelska språket.

Ett tillfälle när detta märkets extra tydligt var under flygvapenövningen Air Force Exercise 99 (AFE 99). Den genomfördes i månadskiftet augusti/sep-

tember vid F 17 Ronneby. Övningen var också en förberedelse inför nästa års internationella flygövning Baltic Link 2000. Den skall också ha F 17 som bas och genomförs i "Partnerskap för Freds (PFF) anda".

I AFE 99 deltog militär personal från samtliga flygvapnets yrkesområden och förband. Läs mera om övningen och Baltic Link 2000 med början på sidan 14.

Gripens vapen

Gripen-systemets vapen är också ett aktuellt ämne. JAS 39 Gripen den bäst beväpnade vapenplattform som tagits i förbandstjänst i försvaret. Mer om detta finns att läsa redan på nästa uppslag.

En annan artikel som jag gärna vill framhålla börjar på sidan 10. Skaraborgsflottiljen F 7 besökte Polen med JAS 39 Gripen i början av sommaren och visade upp Gripen-systemets möjligheter på ett helt nytt sätt. Publikens kunde i realtid följa ett uppdrag direkt via Gripens datalänk och fick i "direkt-sändning" se ett Luftförsvarsuppdrag

som efter anfallet övergick till ett attackuppdrag.

Om SK 60

Vid två tillfällen under året har det utfärdats flygförbud för skolflygplanet SK 60. Om bakgrunden till flygförbudet finns att läsa i en artikel på sidan 22. När denna tidning går i tryck finns ingen uppgift om när SK 60 kan tas i bruk igen. Det finns anledning att återkomma om detta också i framtida nummer av FlygvapenNytt. ■



PETER LIANDER
peter.liander@hkv.mil.se

Flygvapnet på Internet

Du har väl inte missat flygvapnets hemsida på Internet? Här finns mycket intressant information att hämta, du finner den under adressen www.mil.se/flyg

Internet är ett bra alternativ om man själv vill söka information om händelser och nyheter som berör Försvarsmakten.

På flygvapnets hemsida publicerar flygvapnets generalinspektör Jan Jonsson ett nyhetsbrev, där han ger sin syn på frågor som berör flygvapnet.

Nyligen introducerades också "Nu i flygvapnet" på Inter-

net. Många FV-anställda minns säkert detta informella nyhetsblad, på orangefärgat papper, som under många år spreds bland flygvapnets förband. Efter några års frånvaro har "bladet" nu återuppstått i elektronisk form. "Nu i flygvapnet" finns tillgänglig i pdf-format, så vem som helst kan ladda ner sidorna till sin egen dator och printa ut kopior.

Ny är också rubriken "Agenda" där man kan läsa om olika aktiviteter som är på gång inom flygvapnet. ■

Gripen ett flygande artilleri

Formidabel e

En JAS 39 Gripen har momentan samma eldkraft som en artilleribataljon, momentan samma förmåga att bekämpa luftfarkoster som en bataljon med luftvärnsroboten Hawk och den kan bekämpa sjömål. Allt med en vapenlast och under ett uppdrag.

Av PETER LIANDER

Introduktionen av JAS 39 Gripen i flygvapnet går i höst in i ytterligare en viktig fas. Piloter ur F 10 i Ängelholm börjar omskolningen från Draken och Viggen, flottiljens tekniker är redan i gång. Hittills har två divisioner vid F 7 i Såtenäs utbildats på Gripen.

Piloter, flygstridsledare och flygtekniker har blivit väl förtrogna med planet och dess olika delsystem. Mycket av utbildningen har handlat om att kunna flyga och serva planet, men också att använda dess vapensystem.

Gripen är en flygande vapenplattform som kan beväpnas med olika typer av vapen. Valet av vapentyp styrs av det aktuella uppdraget. Det kan vara vapen avsedda för luftförsvarsuppdrag likväl som vapen som sätts in mot mål på marken eller till sjöss. En kombination av alla tre är också möjlig och kan kom-

bineras även under ett och samma uppdrag, med ett och samma flygplan.

Utveckling

Parallellt med utbildningen vid Såtenäsflottiljen har även taktik- och utvecklingsarbete för Gripen-systemet bedrivits med hög intensitet. I Gripen-centrum finns en grupp piloter och flygstridsledare som ingår i en enhet benämnd TU JAS, Taktik- och utvecklingsenheten för JAS 39 Gripen. Avdelningen tillhör Flygvapencentrum i Uppsala. Förutom områdena taktik och utveckling, som t ex varnings- och motmedelssystem, arbetar gruppen också med att göra utbildningsanvisningar för Gripen-systemet.

Chef för TU JAS är överstelöjtnant **Anders Silwer**. FlygvapenNytt bad honom att ge exempel på vad som kan



Överstelöjtnant Anders Silwer är chef för taktik- och utvecklingsenheten för JAS 39 Gripen.

åstadkommas med Gripen i dagsläget.

– Tänk er en Gripen som står på en flygbas, säger Anders Silwer. Motorn och alla system är avstängda, piloten sitter i en barack en bit från flygplanet tillsammans med fem vämpliktiga och en tekniker. Inom en timme kan flygplanet nå var som helst i Sverige eller närområdet. Uppgiften kan vara att övervaka fartygstrafik i Östersjön, identifiera fartyg vid oljeutsläpp eller övervaka ett luftrum av Skånes yta med avseende på lågflygande flygplan. Varje JAS 39 Gripen har förmåga att utföra alla dessa uppgifter.

– I en svårare konflikt med krigshandlingar har ett Gripen-flygplan, under samma uppdrag med en och samma vapenlast, momentan eldkraft som en bataljon artilleri, momentan förmåga att bekämpa luftfarkoster som en bataljon med luftvärnsrobot Hawk och samtidigt kunna bekämpa sjömål med sjömålsrobot.

– Detta kan göras med det nuvarande systemet. Motståndaren undantagen utsätts dessutom endast en person för fara, nämligen piloten.

Vad menar du med momentan eldkraft som en bataljon artilleri?

– Om en artilleribataljon består av åtta till tio eldrör och de avlossar tre, fyra skott vardera kommer de upp i samma eldkraft som motsvaras av en av Gripens bombkapslar. Varje plan kan beväpnas med två bombkapslar, säger Anders Silwer.

Flera roller

Det Gripen-plan som ses på bilden härintill är beväpnat med två bombkapslar,

ldkraft



JAS 39 Gripen beväpnad med två bombkapslar DWS 39, två Maverick-robotar samt på vingspetsarna RB 74 Sidewinder.





Det finns ett flertal olika beväpningsalternativ till JAS 39 Gripen. Detta plan är utrustat med sjömålsroboten RB 15, markmålsroboten RB 75 Maverick och luftförsvarsroboten RB 74.

Foto: Anders Nylien/Försvarets bildbyrå

två Maverick-robotar och två Sidewinder-robotar. Anders Silwer:

– Med denna vapenlast kan planet exempelvis med bombkapslarna användas till att anfälla fordonsanhopningar. Där efter kan planet övergå till ett beredskapsläge för att i ett senare skede anfälla t ex en byggnad med Maverick.

Sidewinder-robotorna är främst tänkta att användas i självförsvar, men kan naturligtvis användas i en offensiv roll mot andra flygplan.

Jämfört med omvärldens flygplan är Gripen ett av de absolut modernaste med möjlighet att som ovan beskrivits användas som jakt-, attack- eller spaningsflygplan. Flygplanets datasystem som stöder de olika rollerna skiftas med en enkel knapptryckning på en panel framför piloten.

Anpassningsbar

Leveranserna av JAS 39 Gripen till flygvapnet kommer att pågå under ytterligare åtta år. Sammanlagt 204 plan är beställda, fördelade på tre delserier. Kännetecknande för moderna flyg- och vapensystem är möjligheten att modernisera de olika systemen. Det gäller datorsystem som stöder de olika rollerna skiftas med en enkel knapptryckning på en panel framför piloten.

anpassas till vad den aktuella säkerhetspolitiska situationen ställer för krav.

– Det gör att jag betecknar Gripen som ett av världens modernaste stridsflygplan, hävdar Anders Silwer. Möjligheten att uppgradera planet och anpassa dess beväpning gör att Gripen inte i något skede blir omodernt.

Ett exempel på Gripens framtidsförmåga är kommunikation mellan flygplan både i luften och på marken. Gripen är utrustad med en sk datalänk så att flygplanen kan kommunicera med varandra utan att piloten behöver göra några åtgärder. Anders Silwer:

– Denna förmåga kommer det europeiska stridsflygplanet Eurofighter att få först en bit in på 2000-talet. Det brittiska flygvapnet (RAF) bedömer att denna kommunikationsförmåga påverkar framtidens luftkrigsföring lika mycket som radarn gjorde under andra världskriget. En egenskap som Gripen har haft i nästan tio år, och Jaktviggen långt före dess.

Flexibla flygstridskrafter

Om den säkerhetspolitiska situationen förändras, kan JAS 39 Gripen utrustas med exempelvis precisionsbomber som används för att slå ut t ex ledningscen-

traler som göms i bunkrar, långgräddiga jaktrobotar för att bekämpa högkvalitativa hot på hög höjd, spaningsensorer som från hög höjd kan övervaka förflyttningar av markstridskrafter. Anders Silwer:

– Denna provkarta på förmågor som täcker hela konfliktskalan visar tydligt på den inneboende flexibilitet som finns hos flygstridskrafterna. Möjligheten att kunna sättas in i så skilda uppgifter och att kunna ändra förmågan radikalt genom att bara tillföra en sensor eller ett vapen gör flygstridskrafter helt unika. Denna flexibilitet är väsentlig just för att den säkerhetspolitiska situationen i ett längre tidsperspektiv är svår att bedöma.

Framtiden

Inför framtiden finns det behov att utöka och komplettera Gripens beväpning. I ÖB:s materielplan som lämnats till regeringen, föreslås att det i närtid anskaffas ett precisionsvapen avsett för anfall mot markmål. När det gäller luftförsvarsvapen behövs en ny närstridsjaktrobot. Här deltar Sverige tillsammans med sex andra nationer i ett utvecklingsarbete av en ny robot benämnd Iris T. ■



GRIPENS VAPEN

För anfall mot sjömål kan Gripen beväpnas med medeldistansroboten RB 15F. Den är konstruerad av Saab och är en utveckling av RB 15M, som finns inom den svenska marinen. Gripen kan beväpnas med två robotar, en under varje vinge.

Roboten kan förprogrammeras för att följa en exakt rutt på avstånd över 100 kilometer efter avfyrningen. Genom ett inbyggt tröghetsnavigeringssystem kan den därefter korrigera sin kurs under flygningen mot målet, samt med hjälp av egen radar styra rätt mot målet under sista fasen före träff.

Anfall mot marken

För anfall mot markmål finns två typer av vapen, Robot 75 Maverick och bombkapseln DWS 39.

Den förstnämnda är en amerikansk, väl beprövad, korthållsrobot. Den har funnits i många år även i Sverige och anskaffades ursprungligen till Viggens attackversion.

Maverick styrs mot målet med hjälp av en TV-målsökare och används mot mål som exempelvis broar och byggnader. En JAS 39 Gripen kan beväpnas med upp till fyra Maverick.

Det slagkraftigaste attackvapnet som

nu finns tillgänglig för Gripen är bombkapseln, som i dagligt tal benämns "BK". Den har utvecklats av Försvarets Materielverk (FMV) i samarbete med tyska DASA.

En bombkapsel väger cirka 600 kilo. Varje Gripen-plan kan beväpnas med två DWS 39, en under vardera vinge. Vid ett anfall släpps kapseln från flygplanet på ett relativt långt avstånd från målet. Efter fällningen svänger flygplanet undan för att undvika beskjutning. Därefter glidflyger bombkapseln själv vidare mot målet. Navigeringen sker med kapselns eget navigeringssystem och radarhöjdmätare.



Den radarstyrda jaktroboten RB 99 AMRAAM avfyras från en Gripen. Foto: Telub Måltest

Mot flygplan

I rollen som jaktflygplan kan Gripen beväpnas med två olika typer av

jaktrobotar. Huvudvapnet i luftförsvarsrollen är den amerikanska RB 99 AMRAAM. Förkortningen står för Advanced Medium Range Air-to-Air Missile – d v s en jaktrobot med medellång räckvidd.

RB 99 är styr mot målet med hjälp av egen radar och det skjutande flygplanet behöver inte förse roboten med styrinformation efter avfyrningen.

Den andra robottypen är RB 74 Sidewinder, vilken oftast hängs på vardera vingspetsen. RB 74 används främst för egenskydd, men det går att beväpna planet med upp till sex RB 74 per plan. Robotens målsökare styr mot varma källor, exempelvis det heta utloppet från en jetmotor.

Fast kanon

Gripens fasta beväpning utgörs av en automatkanon (akan). Det är en Mauser-kanon med 27 mm kaliber och ammunitionen utgörs av mingranater. På den tvåsitsiga versionen JAS 39B finns det däremot ingen kanon installerad.

Kanonen används mot andra flygplan när det handlar om korta skjutavstånd. Den är också användbar mot mål på marken, som kan anfallas med hög precision. ■

Demokoncept

Polacker följde Gripen-uppdrag i realtid från marken

Vid ett besök med JAS 39 Gripen i Polen användes en ny metod för att demonstrera Gripen-systemet. Begreppen "situationsmedvetenhet" och "informationsöverlägsenhet" visualiserades genom att en publik på 200 personer kunde följa olika stridsuppdrag – från marken och i realtid.

av ANDERS LINNÉR

De nya och speciella förmågor som nu byggs upp i flygvapnet kräver också nya metoder för att demonstreras. En ny metod för att demonstrera Gripen-systemets kvaliteter utarbetades inför Såtenäs-flottiljens (F 7) besök i Polen veckan före midsommar. Nu gick det att, i realtid, åskådliggöra bland annat Gripen-systemets förmåga, att som en viktig komponent i det framtida försvaret, skapa de så viktiga "informationsöverlägsna" och "situationsmedvetna" operatörerna.

Dessa båda begrepp visualiserades bland annat genom visning av länköverföring av information mellan flygplan – och det kunde göras utan att alla åskådarna behövde sättas i Gripens cockpit.

Det svenska besöket i Polen varade i två dagar. Uppgiften var att den första dagen genomföra en taktisk flygplansdemonstration med Gripen vid flygbasen Swidwin i norra Polen.

Andra dagen demonstrerades landningar på vägbasen Kliniska cirka åtta mil från Swidwin. Vägbaslandningarna genomfördes samtidigt med en omfattande polsk flygövning på basen. Besöket genomfördes med fyra ensitsiga Gripen från F 7 och en tvåsitsig (39B) från Försvarets Materielverk.

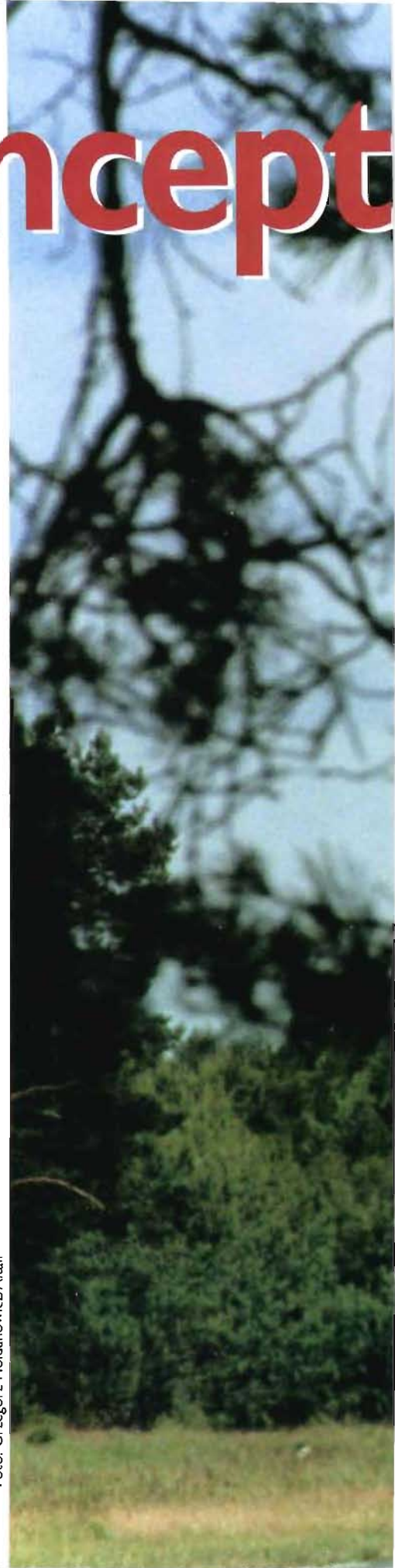
Den taktiska demonstrationen på Swidwin delades in i fyra huvudmoment och genomfördes i och i anslutning till två flygplansvärn av klassisk Warsawapakt-modell.

Demonstrationen genomfördes inför 200 polska VIP-gäster, bland annat Polens flygvapenchef, generalmajor Dziok, och medlemmar ur det polska försvarsutskottet. För första gången deltog svenska värnpliktiga vid en taktisk demonstration av Gripen utomlands.



Enkla tekniska lösningar gjorde det möjligt att genomföra den taktiska demonstrationen för samtliga 200 gäster samtidigt. Löjtnant Lennart Nielsen, F 7, mixade storbilden. Foto: Håkan Brandt

Foto: Grzegorz Holdanowicz/Altair



för framtiden



Taktisk demonstration

Samtidigt som gästerna i det första värnet intog en välkomstbuffé och introducerades av generallöjtnant **Kent Harrskog**, militärbefälhavare för södra militärområdet, startade en rote JAS 39 Gripen. Flygplanen var beväpnade med sjö-, mark- och jaktrobotar och flög mot mål belägna söder om Bornholm.

Efter starten promenerade de 200 gästerna till det andra kamouflerade värnet, som invändigt dukats med en utställning innehållande bland annat planerings- och utvärderingsutrustningar (PLA/UTA) samt en StriC-position för en flygstridsledare.

Flottiljchefen, överste **Jan Andersson**, själv en rutinerad Gripen-pilot, höll där en kärnfull genomgång om Gripen och de positiva erfarenheter som erhållits efter nästan 10 000 flugna uppdrag i flottiljens regi. Därefter startade den taktiska demonstrationen inför sittande publik.

Länköverföring på storbild

Det som demonstrerades på podiet projicerades på filmduk med hjälp av en storbildsprojektor. En kameraman videofilmade förevisningarna i detalj och gästerna kunde inledningsvis följa hur planeringen av pågående uppdrag genomförts i planeringsdatorm (PLA). I anslutning till värnet stod ett Gripenplan med pilot uppställt. Ovanför pilo-



Från detta flygplan, uppställt i anslutning till förevisningen, sände en pilot via enkel videokabel bilden på TI (Taktiska Indikatorn) vidare in till storbilden.

Foto: Håkan Brandt

tens huvud var en videokamera monterad, fokuserad på flygplanets taktiska indikator. Genom en 200 meter lång koaxialkabel fördes bilden vidare in till den stora filmduken i värnet.

Roten i luften sände nu via datalänken radarinformation till flygplanet på marken och gästerna kunde därmed i realtid, på storbild, följa det pågående uppdraget utanför den polska kusten. Piloterna i de två planen genomförde anfall mot sjömål med Rb 15 och Rb 75 Maverick.

Under rotens hemflygning förevisades StriC. Flottiljchefen bad därefter gästerna att gå ut för att följa en rörlig

klargöring av roten, som enligt storbilden nu var under hemflygning.

Klargöring med värnpliktiga

Roten taxade in, just som alla gäster kommit ut på den angränsande plattan.

Troppen med värnpliktiga soldater klagjorde roten på mindre än tio minuter. Den nya beväpningen bestod av bombkapslar och AMRAAM-robotar.

När flygplanen åter var i luften efter den snabba klagöringen, tog gästerna åter plats i värnet och demonstrationen fortsatte med att piloten från det genomförda sjömålsuppdraget kommenterade sitt uppdrag. Samtidigt visades videobandet från utvärderingsanläggningen (UTA) på storbild för publiken.

En svensk kustkorvett utanför Bornholm hade bekämpats med Robot 75 Maverick och publiken kunde följa vad robotens målsökare sett ända fram till målpassage.

Swingrole-uppdrag "live"

Den klagjorda roten som nyligen startat genomförde jaktövningar i en sektor cirka 50 km norr om Swidwin-basen. Övningen följdes på storbild av publiken, länkad via flygplanet på marken. Roten bytte sedan roll, i luften, från jakt till attack. Publiken kunde se hur roten i en breddad gruppering forcerade mot målet – som utgjordes av de kamouflerade värnen som de själva befann sig i!

Det första flygplanet genomförde ett anfall med bombkapslar. Publiken kunde svagt höra hur flygplanet, på ett bestryggande avstånd från målet, vände bort efter fällningen.

Det andra flygplanet fortsatte enligt storbilden mot basen och genomförde efter fällningen, till gästernas belåtenhet, en passage i hög fart över värnet för att därefter landa.

Flyguppvisning och passagerarflygning

Den taktiska demonstrationen, som i helhet simultantolkats till polska, var tillända. Efter en spontan och kraftfull applåd från publiken, bjöd flottiljchefen gästerna ut på plattan för att följa en flyguppvisning med en enskild Gripen. Pilot var flygvapnets nya uppvisningspilot, kapten **Martin Birkfeldt** från F 7.



JAS 39 Gripen och polska MiG-29 klara för start på vägbasen Kliniska.

Foto: Bengt Saleryd



Två JAS 39 Gripen taxar in på Swidwin-flygbasen i norra Polen efter fullgjort uppdrag. Planet närmast är beväpnat med sjömålsroboten RB 15, märkmålsroboten RB 75 Maverick samt, långts ut på vingspetsen, jaktroboten RB 74 Sidewinder.
Foto: Grzegorz Holdanowicz/Altair

I anslutning till den taktiska demonstrationen gavs också ett tillfälle för en polsk pilot att flyga Gripen. Detta i baksits på en JAS 39B flugen av en pilot ur FMV.

Rollbyte på marken

Värnet som inledningsvis varit dukat med en välkomstbuffé hade på två timmar dukats om för ett svenskt mid-

sommarfirande. Polska och svenska folkdräkter syntes i vimlet runt smörgåsbordet liksom en liten midsommarstång. En mycket uppsluppen stämning infann sig och under den efterföljande förbrödringsceremonin uttrycktes en tydlig uppskattning av demonstrationen. Gripens styrka kunde inte förevisats på ett tydligare sätt, tyckte flera av de polska gästerna.



Rörlig klargöring demonstrerades för första gången utomlands med värnpliktiga ingående i troppen.
Foto: Håkan Brandt

Vägbaslandningar

Dagen efter ombaserade klargöringsresursen per landsväg till vägbasen Kliniska. Den ligger cirka åtta mil söder om Swidwin, dit den polske flygvapenchefen hade inbjudit både press och VIP-gäster, främst ur det polska flygvapnet. Med publiken stående intill sättningspunkten genomfördes här kontinuerligt vägbaslandningar med exempelvis MiG-21 och MiG-29. F 7 hade fått cirka en timme av eftermiddagen för att demonstrera Gripen.

På sekunden efter flottiljchefens korta anförande passerades publiken av en fyrgrupp Gripen, varpå tre flygplan landade och klargjordes inför publik. Det fjärde flygplanet genomförde en flyguppvisning före landning.

Mindre än en timme efter första passagen startade en ombeväpnad fyrgrupp mot Sverige och basen kunde åter nyttjas av polska flygplan. Klargöringsgruppen och övriga stödresurser startade färden mot färjan till Sverige och ett välförtjänt midsommarfirande.

Tvådagarsbesöket i Polen var över. Snabbvisiten erbjöd en chans för flygvapnets personal att visa hur man jobbar med Gripen-systemet. De tog chansen och lyckades, tors jag påstå. ■

Artikelförfattaren är major och informationschef vid F 7 i Sätenäs.



I folkvimlet efter demonstrationen av Gripen-systemet. Till vänster ses i polsk folkdräkt löjtnant **Ella Karlsson**, teknisk officer och talk tillsammans med kapten **Carina Isenberg**, flygstriksledare som demonstrerade StriC-utrustningen för polackerna.

Foto: Håkan Brandt

Baltic Link 2000 – flygövning i Sv



Nästa år kommer en stor internationell flygövning – Baltic Link 2000 – att genomföras i Sverige. Ett dussin länder har bjudits in för att delta i övningen, som skall genomföras i ”Partnerskap för freds anda”.

Baltic Link 2000 blir ett viktigt steg i arbetet med att anpassa det svenska flygvapnets förmåga att verka i internationella sammanhang.

Av PETER LIANDER

Försvarmakten fick den 1 juli regeringens uppdrag att planera och genomföra en internationell flygövning benämnd Baltic Link 2000. Enligt planerna skall övningen äga rum under tiden 14 – 25 augusti nästa år. Ansvarig för planering och genomförande är generalinspektören för flygvapnet.

De länder som har bjudits in för att delta i övningen är Danmark, Estland, Finland, Lettland, Litauen, Norge, Polen, Ryssland, Storbritannien, Tyskland, USA och Österrike.

Övningens huvudsakliga målsättning är att utveckla förmågan att delta i fredsbevarande insatser med luftstridskrafter. Verksamheten kommer att ge deltagarna möjlighet till utbildning i principer och procedurer inom ”Air Policing”, d v s bevakning av en flygförbudszon – ”No Fly Zone”. Vidare övas ledning av flygförband, samverkan med luftvärn samt flygtrafikledning.

Övningen skall ske i ”Partnerskap för freds anda”. Det är nu fyra år sedan

Sverige började delta i övningar inom PFF. Detta internationella samarbete syftar till att öka förmågan att delta i internationella fredsbevarande insatser, att förbättra räddningstjänsten samt att effektivisera civilt försvar och beredskapsplanering.

Viktigt för flygvapnet

För det svenska flygvapnets del blir Baltic Link 2000 något av en milstolpe. Flygvapnet har tidigare deltagit i PFF-övningar med Viggen utomlands, men aldrig tidigare har en internationell flygövning med stridsflygplan genomförts i Sverige. Om alla de inbjudna länderna tackar ja, pekar många faktorer på att det blir en verkligt givande övning. Dessa länders flygstridskrafter opererar med olika typer av flygplan och system och dess personals erfarenhet av internationell verksamhet varierar starkt.

Övningens stora betydelse för flygvapnet betonas av dess generalinspektör (GI), generalmajor Jan Jonsson: – Baltic Link 2000 är betydelsefull för

flygvapnet inte bara som en internationell övning bland många andra. Genom det ansvar som Flygvapnet givits för planering, genomförande, utvärdering och avrapportering, så kommer en stor del av vår personal att genomgå en utbildning som sträcker sig över mer än ett år. Övningen kommer att föregås av ett antal planeringsmöten med deltagande från alla nationer som avser att delta i övningen. Huvuddelen av utbildningseffekten erhålls vid dessa och vid utveckling av övningsbestämmelser, EXOPORD, med flera dokument som erfordras för att styra övningen. Det slutliga genomförandet av övningen, LIVEX, utgör därvid en examen för alla inblandade.

Internationell erige

Jan Jonsson ser en mängd fördelar med den kommande övningen Baltic Link 2000.

– Vi genomför nu ett utbildningsprogram på bredden i flygvapnet som siktar till att utveckla vår förmåga att delta i internationella insatser. Den kommande övningen ger oss en bra möjlighet att kontrollera att vi är på rätt väg. Att delge detta utbildningsprogram till övriga deltagande nationer som avser utveckla internationell förmåga i sina respektive flygvapen är för övrigt ett viktigt mål med Baltic Link 2000.

– Att ansvara för en internationell flygövning är en stor och ansvarsfull uppgift. En uppgift som innehåller stora utmaningar för alla inblandade men också många intressanta och stimulerande arbetsuppgifter. Jag har det största förtroende för flygvapnets personals förmåga att lösa denna uppgift och att genomföra Baltic Link 2000 med den professionalism som normalt utmärker vår övningsverksamhet, säger flygvapnets generalinspektör. ■



Partnerskap för fred



Det svenska flygvapnet har tidigare deltagit i PFF-övningar utomlands. Bland annat i Norge när denna bild av en Viggen och en norsk F-16 Fighting Falcon flog i rote.

Foto: Försvarets bildbyrå

Partnerskap för fred - PFF - tillkom 1994 på Nato:s initiativ. De tidigare Warszawapakts-länderna och medlemstater i OSSE erbjöds att delta i ett praktiskt samarbete, som strävar till att öka förmågan att kunna samverka över nationsgränserna vid fredsbefrämjande och humanitära operationer och räddningsinsatser.

Sverige har deltagit i PFF-sammanhang sedan 1996. Det svenska flygvapnet har deltagit med Viggen-plan vid ett flertal tillfällen, bland annat i Danmark, Norge och Slovakien samt med TP 84 Hercules, bas- och ledningsförband.

Finland är ett av tolv länder som bjudits in för att delta i PFF-övningen Baltic Link 2000. På bilden ses två JA 37 Viggen i formation tillsammans med två F-18C Hornet från det finska flygvapnet.

Foto: Ivar Blixt/Försvarets bildbyrå

Med internation förtecken



Air Force Exercise -99

Foto: Peter Liander/Försvarets bildbyrå

nella



Air Force Exercise -99 var namnet på en av årets viktigaste övningar för flygvapnet. Den var också samtidigt ett genrep inför nästa års stora övning Baltic Link 2000. Den blev också den första flygvapen övningen som genomfördes helt på engelska. Flygvapnet har nu tagit ytterligare ett viktigt steg till anpassningen för att kunna samverka med andra länders flygstridskrafter i en internationell miljö.

Av PETER LIANDER



Air Force Exercise -99 genomfördes nyligen vid F 17 Kallinge. Övningen pågick under fem dagar i månadsskarven augusti-september.

Det engelska namnet på övningen var ingen slump. En av Försvarsmaktens huvuduppgifter är att kunna delta i internationella insatser. Som ett led i denna inriktning har flygvapnet fått i uppdrag att senast det kommande årskiftet kunna ställa upp internationellt med AJS 37 Viggen i en reducerad spaningsflygdivision.

För Jaktviggen är målet att man skall kunna delta i PFF-övningar, för att på så sätt ge personalen erfarenhet från internationell verksamhet.

För att nå dessa mål har flygvapnet vidtagit en mängd åtgärder. Ett exempel är att all flygtrafikledningskommunikation och till viss del stridsledning numera sker på engelska.

Ledstjärna i utvecklingsarbetet är ordet interoperabilitet. Det betyder inte bara att materielen skall anpassas till nya förutsättningar. Personalens kunskaper måste också breddas. Det innebär för alla en stor förändring att använda eng-

elska som det självklara språket och att jobba efter andra planeringsmodeller och ordervägar. Därför har hela planläggningen och genomförandet av övningen skett på engelska.

– För mig betyder interoperabilitet ”förmåga att fungera tillsammans”, säger överste **Christer Salsing**, övningsledare och till vardags chef för övnings- och utbildningsavdelningen vid Flygvapencentrum i Uppsala.

Övningen var också en generalrepetition inför den stora ”in the spirit of PffP”-övningen Baltic Link 2000 som skall äga rum vid F 17 i augusti nästa år. Det är en stor övning som kräver en noggrann planering för att allt skall klaffa.

– För oss var det bra att regeringen tog beslutet om PFF-övningen redan innan Air Force Exercise. Det gjorde att alla inblandade nu fick ännu högre motivation till att göra en bra insats, kommenterade överste Salsing.

Finska observatörer

Den finska besöksgruppen bestod av piloter, tekniker och flygstridsledare som passade på att studera de metoder som

tillämpades under övningen. Finland har inte tidigare deltagit med flygstridskrafter i PFF-sammanhang och man ser det nu som angeläget att delta.

– Vi har övat en del med att använda engelska, men inte så mycket ännu, berättade en av de finska Hornet-piloterna under en genomgång för de svenska kollegerna.

Han såg för övrigt positivt på möjligheten att kunna delta i Baltic Link nästa år. Det finska flygvapnet planerar att då delta med två F-18 Hornet samt stridsledningspersonal och tekniker.

Engelska skyltar

De som besökte F 17 under dessa dagar kunde inte undgå att se att något speciellt var på gång. Överallt fanns det skyltar med engelsk text, exempelvis hänvisningar till olika stabsplatser och busshållplatser. En nog så viktig detalj när hundratals icke svensktalande personer skall hitta rätt på främmande basområden.

En av hangareerna användes som en provisorisk matsal och där hölls också



En av många engelskspråkiga skyltar som fanns på flottiljornrådet under Air Force Exercise - 99.

Fänrik Annika Ivner från F 16 i Uppsala överlämnar loggboken till löjtnant Johan Lindqvist från F 4 på Frösön inför ett flygpass.



Under Air Force Exercise -99 övades bevakning av en flygförbudszon. Om ett främmande flygplan upptäcktes i området hade Viggen-piloterna till uppgift att bland annat göra en visuell identifiering. Därefter skedde rapportering på engelska per radio till flygstridsledningen, en så kallad Inflight report.

genomgångar för den berörda personalen. Varje övningsdag började med en stor genomgång av dagens verksamhet. Här presenterades förutsättningarna med hänsyn till övningsspelets olika faser, väderprognoser med mera. Följdriktigt avslutades varje dag med en "mass-briefing" för alla deltagare.

På plats i Kallinge fanns också personal från samtliga flygflottiljer. Piloter från varje flygdivision var där, liksom flygstridsledare från alla stridsledningsenheter. På den tekniska sidan fanns det resrepresentanter från alla flygunderhållskompanier. Tanken bakom detta är att de berörda vid hemkomsten till sina ordinarie förband skall kunna delge sina kollegor om erfarenheterna från övningen.

Flygförbudszon

Flygövningen genomfördes med åtta JA 37 Jaktviggen och två AJS 37 Viggen. Piloterna representerade landets samtliga flygflottiljer.

FlygvapenNytt gavs tillfälle att under en eftermiddag följa flygövningarna ifrån en radargruppcentral med kod-



Fänrik Robert Eliasson från F 16 i Uppsala, i färd med att fylla i loggboken till en JA 37 Viggen.

namnet "Myran", som är belägen insprängd djupt inne i ett berg några mil från Kallinge.

Major **Paul Olofsson**, chef för anläggningen, förklarade läget:

– Vi använder F 17:s normala flygövningsområde, som mestadels är beläget över hav. Där störs ingen och området belastas heller inte av så mycket civil flygtrafik. Det är gynnsamt ur flygsäkerhetssynpunkt.

– Blir det dåligt väder i området söder om Gotland och södra Öland, där vi nu övar, kan vi i stället använda lufrummet över sydöstra Småland och Blekinge.

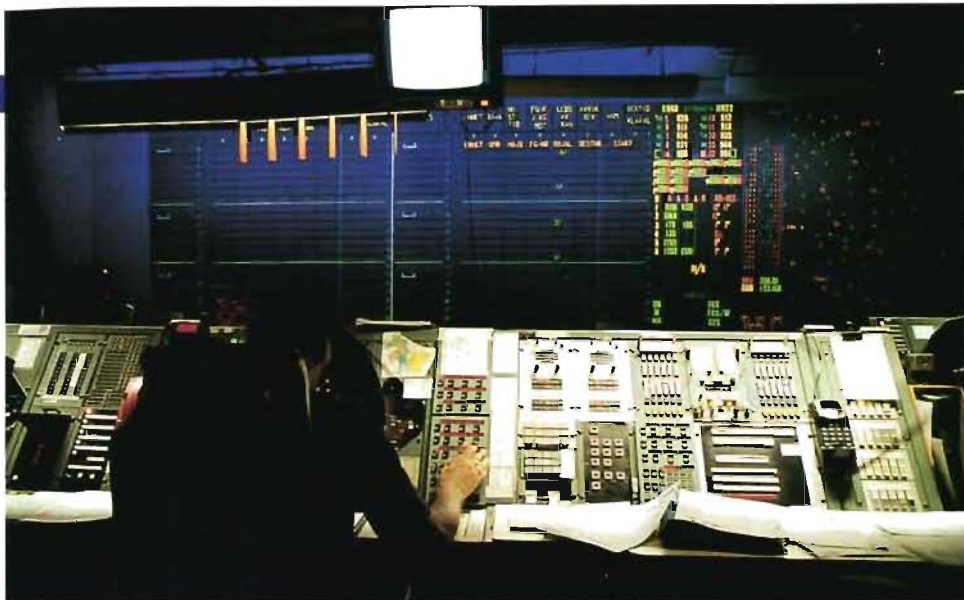
I en av ordersalarna sker en genomgång för flygstridsledarna inför ett kommande övningspass – och språket är förståss engelska. Förutom den svenska personalen finns också tre finska flygstridsledare på plats. Övningsledaren är nöjd med hur det har fungerat tidigare under dagen, men påminner om en del detaljer där det gjorts små missar. Inga av allvarlig karaktär, utan

sådant som hör ihop med ovanan att använda ett nytt språk.

I ett av berganläggningens många rum finns stridsledningscentralen. Där är belysningen dämpad och rummet lysas nästan enbart upp av en stor översikts-tablå med olivfärgade lysande texter och radarskärmarnas så kallade ppi-bilder. Flygstridsledarna har fördelat sig på tre olika stationer för att därifrån leda det olika Viggen-rotarna. Var och en delar sin plats med en finsk kollega som sitter med som observatör och elev. Tanken är att de skall lära sig metodiken, för att under övningens senare del själva leda de svenska piloterna.

Radarskärmarna visade nu att sex flygplan, fördelade på tre rotar, hade intagit olika beredskapslägen för att ligga och spana av sin tilldelade del av flygförbudszonen. Det går till så att planen flyger och radarspanar mot en förutbestämd punkt. På ett visst avstånd från punkten vänder man och flyger tillbaka cirka tio kilometer innan man vänder tillbaka.

Banan flygs enligt detta mönster ända



Flygövningarna leddes från en underjordisk radargruppcentral.

till dess det ges information om att ett mål befinner sig i eller på väg mot flygförbudszonen.

Plötsligt dyker det upp några ekon på skärmarna – flygplan i det förbjudna området. Flygstridsledaren för det aktuella området ger instruktioner – på engelska – till jaktroten som patrullerar i den södra delen av övningsområdet.

Identifiering

Rotens uppgift är nu att flyga an mot det okända flygplanet för att identifiera det. Ett förfarande som följer samma prin-

ciper som under många år tillämpats av den svenska incidentberedskapen.

När rotechefen så småningom har visuell kontakt med det främmande planet anvisar han en kurs med riktning ut ur förbudszonen. Dessutom lämnar han per radio en "In Flight Report" d v s en redogörelse för målets nationalitet, kurs, fart och höjd.

Allteftersom övningen fortlöpte engagerades även de övriga jaktrotarna. Karaktäriserande för den engelska konversationen mellan piloter och flygstridsledarna var att man tog det lugnt. Det var viktigare att göra rätt än att rabbla engelska fraser i "kulsprutetakt". I bland märktes det att det inte var så lätt att finna rätt ord när det skulle gå fort.

– Vad heter kursavvikelse på engelska?, utropade plötsligt en av flygstridsledarna halvhögt ut över rummet.

Just övningen i att tillämpa den engelska terminologin upplevdes av alla som berikande, men inte alltid så lätt.

– Flygningen i övningsmomenten är inte så svårt. Men det är mycket nya kodord och engelska glosor som man helt enkelt måste lära sig, kommenterade kapten **Jörgen Nilsson**, F 16 Uppsala, med 20 års erfarenhet som jaktpilot.

Bra för framtiden

Överste **Christer Salsing** var nöjd efter övningsveckan:

– Jag tycker att vi uppnådde de mål



Officerare från det finska flygvapnet fanns på plats under Air Force Exercise - 99. Tre flygstridsledare följde verksamheten i en radargruppcentral och deltog även aktivt i flygstridsledningen.

Glosorna svårast

vi ställt inför övningen. De inblandade tyckte att svårighetsgraden låg på en bra nivå. Det visade sig att övningsupplägget var rätt.

– Viktigt för resultatet var också att så många olika yrkesområden blev övade. Det var inte bara piloter och flygstridsledare berördes, utan också flygtekniker och sambandsofficerare.

– På en del håll märkte vi förståss att vi behöver lära oss mera, men det var också vad vi hade förväntat oss, säger Salsing och fortsatte:

– Det är också glädjande att vi redan nu hade observatörer från det finska flygvapnet på plats här på F 17. Deras synpunkter på genomförandet av övningen är värdefulla för oss under den kommande utvärderingen.

– De var ombedda att inte bara passivt observera skeendet, utan att gärna komma med synpunkter. Det blev därför ett givande samarbete för alla parter. ■



– Flygmomenten var inte så svåra, men det gäller att lära sig nya kodord och glosor när flygstridsledningen sker på engelska, kommenterade kapten Jörgen Nilsson efter ett flygpass.



Löjtnant Leif Bergsell är flygstridsledare och tjänstgör i radargruppcentralen Myran.

En av flygstridsledarna som deltog i övningen Air Force Exercise -99 är löjtnant **Leif Bergsell**. Han tillhör F 17 i Kallinge och har sin dagliga gärning vid radargruppcentralen (rrgc) "Myran" som tillhör F 17.

Leif tillhör en grupp som introducerat det engelska språket på sin arbetsplats.

– Jag ingick i en grupp som i våras fick en introduktion i stridsledningsengelska vid F 20 i Uppsala, berättar Leif. Vi var en från respektive Stril-anläggning och därefter har jag fört kunskaperna vidare till mina kolleger här på "Myran".

– Vi höll på i två dagar med språkträning och simulering av olika situationer.

Vad är svårast?

– Att lära sig glosorna, vilket man helt enkelt måste, säger Leif Bergsell. Men ofta är orden väldigt logiska och det är lätt att associera dem med något.

Flygvapnets officerare har en bra grundutbildning i engelska, hävdar Leif.

– Men det gäller att komma över tröskeln att våga tala engelska, där har nog de yngre officerarna ett försprång jämfört med lite äldre kollegor. Men alla

ser positivt på övergången, det är inte så svårt som folk tror. Det blir ju också roligare när man märker att det fungerar, vilket inspirerar till att lära mer.

Leif Bergsell tycker att närvaron av de finska flygstridsledarna är ett givande inslag i övningen.

– Det är kul att ha dem här. Det ökar motivationen till att tala engelska. Annars känns det lite konstlat när man talar engelska med sina svenska kolleger här i berget, säger han. Det är också viktigt att träffa dem och utbyta erfarenheter, vilket är givande, tycker han.

När Air Force Exercise -99 är över tycker Leif Bergsell att det är viktigt att man inte slappnar av när det gäller tillämpningen av engelskan. På vissa förband används engelska vid stridsledning, men ännu inte på F 17. Efter övningen återgår personalen på "Myran" till det normala, där all flygstridsledning än så länge sker på svenska.

– Vi måste komma på ett bra sätt att lägga in engelskan i våra dagliga övningar. Svårigheten ligger i att finna rätt balans på tillämpningen. ■

SK 60-flottan markbunden

Flygutbildningen försenas



Skolflygplanet SK 60 har vid två tillfällen i år drabbats av flygförbud. Problemen har gällt plan utrustade med den nya motorn RM 15/ Williams Rolls.

Flygförbuden får allvarliga konsekvenser för pilotutbildningen, som blivit kraftigt fördröjd. För närvarande är 52 elever drabbade.

Av PETER LIANDER

Under det senaste året har allvarliga problem, främst relaterade till installationen av nya motorer, drabbat skolflygplanet SK 60. Så allvarliga att det vid två tillfällen utfärdats flygförbud för de flygplan som utrustats med motortypen RM 15/Williams Rolls FJ-44.

Det första flygstoppet utfärdades efter att kylturbin sprängningar hade inträffat vid tre tillfällen inom en tvåveckorsperiod. Två av dem drabbade flygplan tillhöriga F 7 i Sätenäs och inträffade under transportflygningar på en flyghöjd av 8850 meter. Den tredje drabbade ett flygplan från F 16 i Uppsala och inträffade under en flygning på medelhög höjd i en övningssektor.

Ingen ombord kom till skada vid dessa tillfällen, men det fanns risk för haveri eftersom splitter passerat nära linorna till höjdrodret.

Efter dessa händelser utfärdades flygförbud för alla SK 60. Detta hävdades dock efter en vecka för plan utrustade med RM 9-motorer.

Konsekvenserna av flygförbudet blev att all utbildning av piloter på Flygskolan vid F 10 i Ängelholm fick avbrytas. Den sedan tidigare försenade examen fick skjutas upp igen.

Flygstoppet fick också till följd att uppvisningsgruppen Team 60 inte kunde genomföra sina uppvisningar.

Reglerar kabintrycket

Kylturbinen används till att reglera lufttrycket och temperaturen i förarkabinen. Analyser efter sprängningarna visade, att driftförhållandena för kyl-

turbinen förändrats mer än beräknat i och med införandet av RM 15.

Det fick till följd att turbinens varvtal ökade så mycket att det kritiska varvtalet överskreds. Detta i sin tur ledde till utmattning av kompressorrotorn till kylturbinen, varvid sprickor uppstod och rotorn sprängts.

För att komma till rätta med problemen vidtogs ett antal avhjälpande och förebyggande åtgärder. Dessa verifierades genom analyser, granskningar och flygprov.

Resultatet blev att en strybricka monterades in mellan motor och kylturbin. Därmed minskade luftflödet till en nivå jämförbar med förhållandet med RM 9.

För att ytterligare förbättra säkerheten konstruerades dessutom ett splitterskydd som monteras runt kylturbinenheten. Det är specialsytt av kevlar, jämförbart med en skottsäker väst, som ska förhindra att splitter sprids till omgivande utrymmen om en sprängning trots allt skulle inträffa.

Dessa två modifieringar medförde att flygstoppet kunde hävas den 1 juli, efterhand som flygplanen modifierades.

Modifieringsarbetet försenades något när det upptäcktes att vissa av splitterskydden inte höll tillräckligt bra kvalitet. Problemet var dåligt utförda sömmar.

Flygutbildningen vid Flygskolan återupptogs under sommaren med sikte på examen i september och Team 60 kunde genomföra en uppvisning.

Dragkraftsproblem

Problemen med kylturbinerna är inte enda som påverkat driften av SK 60 se-

dan de nya motorena installerades. Under tiden oktober 1998 till augusti i år har piloter vid 19 tillfällen rapporterat motorstörningar i form av tillfällig dragkraftsminskning. Förändringen i dragkraft har varit kort, endast någon sekund, varefter dragkraften åter blivit normal. Sedan oktober 1998 har därför SK 60 flugits med vissa restriktioner, vilka reglerats genom ett tillägg till förarinstruktionen (SFI).

Läget komplicerades ytterligare när ett plan från F 10 i samband med gasavdrag drabbades av övervarv och övertemperatur på den ena motorn. Piloten stängde av motorn och gjorde en enmotorlandning.

De undersökningar som hittills har gjorts har inte entydigt kunnat identifiera orsakerna till störningarna. Därför beslutade Flygsäkerhetsinspektören den 16 augusti att ännu en gång införa flygförbud för SK 60 utrustade med RM 15-motorer.

Tre arbetsgrupper för att lösa problemet

Sedan flygstoppet utfärdades arbetar tre arbetsgrupper med att hitta en lösning på problemen och dess konsekvenser.

En grupp med representanter från Försvarets Materielverk, Saab och motortillverkaren har tagit sig an de tekniska frågorna. Den andra gruppen försöker finna lösningar på hur konsekvenserna av flygutbildningsproblemen skall lösas. Den tredje gruppen ska föreslå åtgärder som ska återupprätta personalens förtroende för flygplans-typen. ■

Allvarliga konsekvenser för flygutbildningen

Flygförbuden för SK 60 har redan inneburit svåra avbräck i utbildningsflödet. Den grundläggande flygutbildningen (GFU) genomförs normalt under tolv månader och ger varje elev cirka 125 flygtimmar. Flygskolan vid F 10 är dimensionerad för att kunna utbilda totalt 20 elever årligen, fördelat på två kurser med tio i varje. Efter examen går eleverna vidare till den grundläggande taktiska utbildningen (GTU) vid F 16 i Uppsala. Även detta utbildningsskede sker med SK 60 och tar ett år innan det är dags för in-

flygning och vidareutbildning på Viggen – och i framtiden JAS 39 Gripen

Enligt detta mönster tar det nästan fem år innan en pilot är färdigutbildad för att kunna placeras i en krigsdivision. Därför är det viktigt att utbildningsflödet inte störs, eftersom det påverkar pilotförsörjningen till krigsforbanden.

Nu är det 52 elever som är drabbade av flygförbudet på SK 60.

Flygvapnets generalinspektör Jan Jonsson ser allvarligt på läget:

– Eftersom det redan nu är brist på er-

farna piloter, med stora avgångar till civilflyget, kan flygvapnets samlade slagkraft hotas om inte utbildningssystemet förmår att i tid fylla luckorna.

Någon möjlighet att utöka kommande utbildningsomgångar med exempelvis kraftigt utökad antal elever i varje kull ser general Jonsson inte.

– Det blir svårt. Skolan är dimensionerad för tio elever per omgång. Och efter nedläggningen av Krigsflygskolan i Ljungbyhed finns det inte tillräckligt med flyglärare så att det räcker till större elevkullar.



Foto: Gösta Bolander/Förvarets bildbyrå

Försvarets Flygverkstäder

Nytt förband för nya tider

Flygverkstäderna vid flygvapnets flottiljer tillhör numera ett nybildat förband, Försvarets flygverkstäder.

Avsikten med den nya organisationen är att göra det tekniska underhållet av Försvarets flygplan och helikoptrar mera kostnads effektivt. Verksamheten är intäktsfinansierad.

Minskningen av Försvarets organisation gör att antalet flygplan i framtiden kommer att minska. Samtidigt innebär den tekniska utvecklingen förändrade krav på kompetens i verkstadsunderhållet. Teknologin blir mer komplicerad men mindre underhållskrävande. Dessa faktorer talar entydigt för behovet av utveckling och anpassning av flygunderhållsstödet.

Överbefälhavaren lämnade därför i augusti 1998 en hemställan till regeringen att få inrätta "Försvarets flygverkstäder" (FMF) som en sammanhållen organisation. Regeringsbeslutet kom i samband med regleringsbrevet i december 1998. FMF inrättades från den 1 april 1999 med målsättningen att kunna verka fullt ut från halvårsskiftet. FMF, med ledningen i Uppsala, är ett eget förband direkt underställt Högkvarteret. Chef för FMF är överstelöjtnant Anders Edqvist.

FMF utför underhåll av flygplan och helikoptrar – tillsyner, reparationer, modifieringar och demonteringar. Samtliga flygverkstäder som tidigare tillhör-

de de olika flygflottiljerna finns nu samlade i den nya organisationen. Personalen består av 372 personer, varav 348 är civila.

Den samordning som uppnås genom bildandet av FMF skapar förutsättningar att öka produktivitet och kundanpassning. Syftet är också att etablera ett konkurrensförhållande med civil flygunderhållsindustri för att stimulera både civil industri och den egna verksamheten till en fortsatt utveckling och förbättring. Försvarets kan på så sätt få en positiv kostnadsutveckling för det tekniska underhållet av flygplan och helikoptrar.

Komplett flygunderhåll

Varje flygverkstad har resurser för underhåll av kompletta flygplan/helikoptrar samt specialverkstäder för avionik, hydraulik, motor, skrov och målning.

Flygverkstädernas yt- och personalmässigt största del är resurserna för underhåll av kompletta flygplan och helikoptrar. Arbetet med förebyggande underhåll är mycket omfattande och utförs i form av olika tillsyner. En tillsyn

Av ELIN ASPLUND

består av förservice, domkraftsskede och efterservice med omfattande tele- och motortest. Arbetet med en tillsyn kan ta upp till 20 veckor för fyra tekniker.

I **avionik- och televerkstäderna** utförs tillsyner, modifieringar och reparationer på flygplanens och helikoptrarnas delsystem och apparater, t ex flyginstrument, batterier och raketstolar.

Vid **hydraulikverkstäderna** utförs tillsyner, modifieringar och reparationer på bränsle-, luft- och hydraulapparater liksom på flygplansbromsar och delar av beväpningsbalkar och lavetter. Verkstäderna är utrustade med avancerade provbänkar för test av apparaterna.

På **motorverkstäderna** utförs underhåll av flygmotorer med tillhörande startapparater till Viggen och Gripen.



Tekniskt underhåll av HKP 10 Super Puma sker vid flygverkstaden i Luleå.

Foto: Ivar Blixt/Förvarets bildbyrå

Arbetet med inspektioner och kontroller är omfattande och utförs främst genom endoskopi och oförstörande provning (OFP).

Vid de **mekaniska verkstäderna** utförs reparationer och modifieringar på flygplansskrov i samband med tillsyn och modifiering av flygplan och helikoptrar. I de nya flygplansstrukturerna har andelen kompositmaterial ökat, vilket har medfört att kvalificerade resurser för

Framtidens FMF

Försvarsmaktens omstrukturering och införandet av JAS 39 Gripen medför att behovet av flygmaterielunderhåll minskar. För att nyttja gjorda investeringar i anläggningar, utrustning och kompetens på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt och undvika onödig resursavveckling har FMF en inriktning att utveckla verksamheten inom följande sektorer:

- FMF:s specialflyg bl a TP 100, 101, 102
- Tjänster till civila flygbolag
- Samarbete med civil flygunderhållsindustri som t ex underleverantörer
- Kompetensstöd och underhållstjänster vid internationella insatser
- Kompetensstöd och underhållstjänster vid eventuell export.

Fokus för Försvarsmaktens flygverkstäder är dock att genom ständig utveckling bibehålla försprånget till konkurrenterna när det gäller kvalificerat underhåll av Försvarsmaktens helikoptrar och stridsflygplan.

kompositreparationer har byggts upp.

Inom FMF finns också resurser för både **målning och lättblästring** av hela flygplan. Metoder och kapacitet för blästring av kompositstrukturer utvecklas i samarbete med den civila industrin.

I samband med avveckling av äldre flygplanssystem arbetar Försvarsmakten miljömedvetet för att **återvinna** så stora delar av ett flygplan som möjligt. FMF har därför utvecklat metoder för att rationellt ta hand om reservdelar och enheter ur flygplan så att de kan återanvändas. De delar av flygplanet som inte kan tas i bruk igen fragmenteras, sorteras och återanvänds som metallskrot.

Styrgrupp och ledning

Inom FMF finns en strävan att skapa en organisation med korta beslutsvägar och hög delaktighet. Arbetsformen skall medföra att medarbetarna känner för organisationens mål, vision och värderingar. Medarbetarnas engagemang och kunskaper skall lägga grunden till en dynamisk organisation, som kan utveckla en rationell, effektiv och kundanpassad produktion.

Inom FMF finns en styrgrupp samt en

ledning för att sammanhålla verksamheten. Styrgruppen som är sammansatt av representanter från FMF:s ledning, verkstäderna samt arbetstagarorganisationerna, svarar för den övergripande inriktningen av verksamheten. FMF:s ledning skall leda organisationen och verkställa styrgruppens inriktning. Ledningen utgörs av tolv personer, med chef och funktioner för administration, ekonomi, personal, produktion och teknik/kvalitet.

Affärsmissighet

FMF är intäktsfinansierat och den långsiktiga dimensioneringen skall ske genom behovsstyrning. Utvecklingen går dessutom mot ökad konkurrens med civil industri. Redan nu råder en konkurrenssituation inom vissa verksamhetsområden. Det är därför viktigt att FMF mår om sina kunder.

En åtgärd för att öka kundanpassningen är utvecklingen av beställningsrutiner med bland annat hög andel fasta priser och väldefinierade åtaganden. Kunderna skall få vad de förväntar sig. Rätt produkt vid rätt tid till överenskommet pris. ■



Modifieringsarbete med Viggen.

Foto: Gösta Bolander/Förvarets bildbyrå

Minst



Foto: Ulf Hugo

– på största flygutställningen UAV:n Black Widow minst – hittills!

UAV, Unmanned Aerial Vehicle, är små obemannade spaningsflygfarkoster som börjar få allt bättre kvaliteter och blir alltmer lätta att använda. Dessutom minskar de i storlek. Den nya amerikanska Black Widow är inte större än att FlygvapenNytt här kan återge den i naturlig storlek. Black Widow ryms i en vanlig portfölj – och den kan sända bilder till marken realtid.

Världens minsta motordrivna flygfarkost fanns att beskåda på årets Le Bourget-utställning utanför Paris. Det förarlösa flygplanet, med namnet Black Widow, är utvecklat av det amerikanska företaget AeroVironment. Samma företag som tillverkar Pointer, den idag minsta operativa UAV:n.

Black Widow är utvecklad under ett kontrakt med amerikanska Defense Advanced Research Projects Agency (DARPA) i projektet Micro Air Vehicle (MAV). Ett projekt som startades 1997 och som sträcker sig över fyra år med en budget på 35 miljoner dollar.

Av ULF HUGO

Kan systemet flyga?

För cirka ett år sedan var AeroVironment skeptisk till att kunna framställa ett så litet flygande system och dessutom med de egenskaper som var uppsatta för projektet. Kontraktet med DARPA angav en spännvidd av max 15 cm. Efter att ha provat de olika delsystemen och flugit med större farkoster, var man dock mogna för premiärflygning med Black Widow. Den ägde rum den 2 mars i år och varade i 22 minuter.

Black Widow har en spännvidd av endast 15 cm, totalvikten är 60 gram och farkosten drivs av en propellerförsedd elektrisk motor. Den tyngsta delen av farkosten är litiumbatteriet som tar 2/3 av totalvikten. Ombord finns i prototypen en svartvit videokamera, vikt 2 gram, vars bild överförs via länk i realtid till marken. Videoutrustningen utnyttjas dels för spaning/övervakning, dels för att manuellt flyga farkosten. Länkutrustningen, som väger 4 gram och har en effekt på 50 milliWatt, arbetar på 2,2 GHz. Länkutrustningen har en räckvidd på 1,5 km. Maxfarten för Black Widow är 70 km/h och normal marschfart är 40 km/h.

På en videofilm från premiärflygningen, som visades för FlygvapenNytt, kunde man bland annat konstatera en förvånansvärt bra bildkvalitet. Inte minst med tanke på videosystemets "litenhet".

En rolig detalj från videosekvensen var att fåglar som flög i närheten av Black Widow blev intresserade av (och orädda för) denna "varelse". Det hela utvecklade sig faktiskt till en begränsad "kurvstrid" mellan Black Widow och fåglarna. Detta tack vare den elektriska motorns mycket låga ljudnivå. Vid flygning på 30 meters höjd går det inte att höra ljudet från Black Widow från marken.

Black Widow transporteras i en väska, stor som en attachéportfölj. I väskan finns komplett utrustning för att operera systemet såsom styrspak, antenn till länkutrustning och en TV-monitor. Även startrampen för farkosten är inkluderad i väskan och starten sker med hjälp av en pneumatisk katapult. Klargöringstiden för systemet - från buren väska till avfyring - är 25 sekunder.

Framtiden

Martyn Cowley från AeroVironment

framhöll under samtalet på Le Bourget att det fortfarande är en utmaning att vidareutveckla miniatyriserade flygfarkoster. Ett operativt system i denna storleks-(litenhets-)klass ligger minst ett par år in i framtiden. I utvecklingen har man som ett första mål att få ett system med cirka 10 minuters aktionstid, manuellt flugen och utrustad med en videokamera svartvitt.



Artikelförfattaren Ulf Hugo med den lilla spaningsflygfarkosten Black Widow. Den väger inte mer än 60 gram, men förmår att sända en svartvit bild till marken i realtid.

Foto: Gunnar Wistrand

I steg 2 ser man en plattform som har ett styrsystem med stabilisering i roll- och tipped, automatisk kurs- och farthållning samt en "hemflygningsknapp". Systemet utrustas dessutom med en färgvideokamera (med högre upplösning än den svartvita). Man undersöker också möjligheterna att inkludera en 5-grams GPS-utrustning. Systemet utvecklas också för att kunna bäras i en ryggsäck.

Målet med ett system i denna klass är att det ska kunna handhas och opereras av personal med kort utbildning på systemet, d v s i princip värnpliktiga om man pratar i svenska termer.

Användningsområde

Systemet lämpar sig allra bäst i tätbyggelse. Att kunna se "runt hörnet" el-

ler in i nästa kvarter. Därför kommer prototypen till Black Widow att under hösten delta i två övningar i USA benämnda Military Operations in Urban Terrain (MOUT).

Förutom militärt utnyttjande finns sannolikt både civila och t ex polisiära användningsområden. Vid gisslansituationer kan polisen säkerligen ha stor nytta av ett svårupptäckt mikro-UAV-system. Ett system som vid anskaffning dessutom inte kommer att ha en alltför hög kostnad.

Andra utvecklingar

Black Widow är inte ensamt att utvecklas under DARPA-projektet MAV. Tre ytterligare utvecklingar pågår, även dessa har premiärflygning. En av dessa har, liksom Black Widow, fast vinge, en annan är helikopterliknande och en tredje har "flaxande" vingar.

MicroSTAR som utvecklas av Lockheed Sanders har en fast vinge. Denna har flugit i olika versioner med 60, 48, 30 och 15 cm spännvidd. Den minsta dock utan någon nyttolast (d v s ingen videokamera).

Lutronix utvecklar tillsammans med Auburn University den helikopterliknande farkosten. Den är betydligt större än både Black Widow och MicroSTAR och väger ca 300 gram. Denna farkost kan bära mera nyttolast (100 gram) jämfört med de tre andra systemen.

Microbat "omithopter" är namnet på farkosten med "flaxande" vingar. Den utvecklas av AeroVironment tillsammans med University of California-Los Angeles (UCLA). DARPA har uttryckt önskemål om att man vill utvärdera om det finns fördelar i att bygga mikro-UAV med "fågelliknande" egenskaper. Dessutom om en sådan konstruktion kan göras med ännu mer reducerad signatur (målyta) jämfört med andra konstruktionsprinciper. Vikten för Microbat är 15 gram, inklusive videokamera och länkutrustning. AeroVironment har hittills gjort en ostyrd 18 sekunders flygning med Microbat.

Utvecklingen av förlösa farkoster är inne i en intensiv fas och framtiden blir intressant att följa både vad gäller UAV (unmanned aerial vehicle),UCAV (unmanned combat aerial vehicle) och mikro-UAV. ■

Flygvapnet på vännskapsbesök i Ryssland



Två Viggen taxar in till mottagningen på basen Savaslejka, 40 mil öster om Moskva.



Foto: Sven Einarsson

Ryska värdar visar cockpit i Su-30 för intresserade svenskar



Foto: Sven Einarsson



Foto: Sven Einarsson

Kapten Fredrik Johansson tillsammans med en rysk pilot inför flygning i Su-30, som ses på den stora bilden.

En division ur F 16 i Uppsala har gjort ett vänskapsbesök hos det ryska flygvapnet. På basen Savaslejka, 40 mil öster om Moskva, gavs tillfället till att umgås och studera varandras flygsystem.

Av TED NILSSON



Foto: Mikael Grev

Vy från plattan på Savaslejka med Su-30 och MiG-31.



Foto: Mikael Herre

I början av juni reste personal med flygplan ur F 16 i Uppsala till Ryssland för ett fyra dagars vänskapsbesök. Detta som svar på ett ryskt besök i Uppsala 1991.

35 personer med flottiljchefen översatte **Mats Nilsson** i spetsen flög till basen Savaslejka med fyra Viggen samt en Hercules. Den första delsträckan gick över Finland mot Leningrad. På basen Siverskij, öster om staden, gjordes en mellanlandning för tankning.

Siverskij är en tung attackflygbas utrustad med Su-24 Fencer som tillhör det ryska frontflyget.

Efter ett gästvänligt mottagande, inklusive en fyra rätters lunch, bar det i väg mot Savaslejka. Platsen ligger cirka 40 mil öster om Moskva och är hemmabas för moderna stridsflygplan av typerna Su-27 Flanker, Su-30 samt MiG-31 Foxhound. De fyra Viggensplanen blev under den sista biten fram till basen eskorterade av två Su-30.

Den svenska kontingenten blev väl bemött på Savaslejka. Besöket kom att





Överste Mats Nilsson, chef för F 16 i Uppsala, i kamratlig samvaro med chefen för det ryska luftförsvaret general Axionov.

präglas av en gästvänlig inställning och öppenhet.

Stor uppmärksamhet

Besöket blev uppmärksammat av både ryska och svenska medier. Under besöket gjordes en mängd tv- och tidningsintervjuer.

Eftersom de ryska officerarna bor med sina familjer inne på basen, var det också fullt med folk som mötte upp vid ankomsten. Det är inte ofta man i Sverige ser små barn cykla omkring bland flygplanen ute på plattan - som också fungerade som lekplats!

Flygning

Besökets andra dag var vikt för flygning. Morgonen ägnades åt genomgångar. En intressant situation inträffade när general Axionov, chef för det

ryska luftförsvaret, tog över väderbriefingen från en meteorolog och förklarade att vädret var bra!

Flyguppvisningar genomfördes med Su-30 och JA 37 Jaktviggen. Åtta svenskar fick äran att flyga med i baksits på Su-30, lika många ryssar fick flyga med i SK 37.

Su-30 är en utveckling av Su-27UB (tvåsits) och anses vara Rysslands bästa flygplan. Det är ett jakt/attackplan som i jaktrollen används till att peka ut och fördela mål till Su-27. Su-30 har mycket bra manöverprestanda med ett dragkraft/viktförhållande på >1.

Ryssarna var inte lika imponerade över Viggens prestanda som vi var över Su-30:s. Några trodde dock, trots beskrivningar, att SK 37 och Jaktviggen var likvärdiga. En guide som visade oss flygbasens museum jämförde till och med Viggen med 1950-talets MiG-15!

Ryssarna har mycket hög tilltro till Su-30 och hävdade att det är världens bästa jaktplan. Framför allt efter att de fick möjligheten att jämföra det med F-15 Eagle, när det amerikanska flygvapnet besökte basen för tre år sedan.

De som inte fick flyga denna dag kunde studera Jaktviggens cockpit och ryssarna visade upp en MiG-31 som var fullt beväpnad med skarpa vapen.

Vid gott mod

Med på resan var tre svenska tolkar och ryssarna hade fem engelsktalande tolkar. Eftersom de flesta ryssarna hade vissa svårigheter med engelska utnyttjades tolkarna flitigt. Ryssarna var väldigt intresserade av förhållandena i det svens-

ka flygvapnet och var själva öppna om sin egen levnadssituation. Officerarna har inte så hög lön, men de har "allt" gratis typ bostad, mat och en semesterresa per år till speciella semesterorter. Trots det bekymmersamma läget var de ändå vid gott mod och visste att de hade det bra i jämförelse med andra förband i Ryssland.

I samtal med ryska officerare framkom att de hade en positiv inställning till besöket, framför allt då kontakterna med Nato var kyliga på grund av Kosovo-krisen. De var inte positiva till flygbombningarna i Kosovo.

De uppfattade serberna som sina vänner, framför allt då några av dem nyligen hade varit i Serbien och kände folk personligen.

Prioriterad bas

Su-30-divisionen på Savaslejka är det ryska flygvapnets ansikte utåt och har tidigare tagit emot besök från Indiens, Greklands, Englands och USA:s flygvapen. Själva har de varit i Alaska och Grekland.

Savaslejka är en prioriterad bas. Det var stor skillnad jämfört med Siverskij. Ändå upplevdes de mesta av byggnaderna som gamla och slitna. På basen bedrivs taktisk utprovning och taktisk träning med Su-27. Piloterna kommer till Savaslejka ett par år efter avslutad utbildning för en taktisk kurs på Su-27.

En spektakulär flygning några veckor tidigare var en tio timmars flygning med lufttankningar. Den gick ut på att se hur en pilot reagerar på att hålla sig i luften så länge. Det skall här nämnas att



Den svenska besöksgruppen blev mycket uppmärksammat och väl omhändertagen av sina ryska värdar på Savaslejka.

Foto: Sven Einarsson

Su-30-stolens komfort inte skiljer sig markant från Viggens...

Brist på pengar till bränsle och underhåll är ett stort problem. Piloterna på Savaslejka uppgav, att de flyger cirka 40 timmar om året, där högst i rang flög mest. Dock var det några piloter vi flög med som bara flög sitt åttonde/nionde pass för året.

En intressant iakttagelse var att det inte finns hangarer till flygplanen. De står ute året om trots stora temperaturskillnader. Vintertid sjunker den ner till 30 minusgrader. Under det svenska besöket var det mellan 30-32 grader varmt.

Simulatorer

I basens simulatoranläggning gavs tillfälle att prova både Su-27 och MiG-31. Simulatorerna höll inte riktigt måttet, men alla funktioner fanns. Simulatoren för MiG-31 var rörlig och satt upphängd i en fyra meter hög ställning. Ryssarna flög enligt egen utsago ungefär ett pass i veckan i simulator.

Vi fick också bekanta oss med den ryska flygutrustningen. Till Su-27 och Su-30 fanns det en flygstridsdräkt, snarlik den som används i JAS 39 Gripen. Den upplevdes inte vara riktig lika bra som den svenska varianten, men den är

cirka fem år äldre än den svenska.

Flygdräkten till MiG-31 liknade mer en rymddräkt. Den används på "hög höjd", med vilket ryssarna menar är höjder över 25 000 meter!

Före återfärden till Sverige bjöds på stor sjurätters middag med folkmusik och dans. Kontakterna med ryssarna upplevdes positivt och det var en nöjd grupp svenskar som flög hem till Uppsala. ■

Artikelförfattaren är löjtnant och tjänstgör som pilot vid F 16 i Uppsala.

Flygning med Su-30

Under besöket på Savaslejka fick för första gången svenska piloter flyga med i det moderna ryska stridsflygplanet Su-30. Löjtnant Ted Nilsson var en av dem och ger här några intryck från flygningen.

När svenska och ryska piloter fick chansen att flyga med i de olika flygplanstyperna skedde detta med blandade rotar bestående av Su-30 och SK 37. Dock startade vi utdraget med Su-30 för att sedan samla ihop till rote på väg mot sektorn. Ut- och hemflygningarna skedde i rote medan själva prestandaflygningen flögs i varsin sektor.

Flygningarna i Su-30 var intressanta. Den ryske piloten flög första halvan av passet och visade lite av planetets prestanda, sedan fick de svenska piloterna ta över och "känna lite på spaken" under andra halvan. Här följer några intryck från ett pass.

Under starten är luftintagen delvis täckta med ett galler, detta för att minska risken att skräp kommer in genom de ordinarie luftintagen och skada motorerna.

I samband med infällningen av land-



Roteflygning med SK 37 Viggens och Su-30 över Savaslejka – en unik händelse.

Foto: Sven Einarsson

ningsstället fälls gallret in och den ökade lufttillförseln till motorerna resulterar i en närmast brutal dragkraftsökning.

Under startens rullningsfas upplevde jag ingen större skillnad mot Viggens, men direkt efter lättningen så accelererar planet mycket bättre. Just då "klippte" piloten på med 4 G-belastning och rundade tomet på låg höjd medan planet fortfarande accelererade!

Ute i sektorn gjorde vi bland annat looping med 800 km/h i ingångsfart och 7.5 G:s belastning - varvet runt! Stående åtta var inga problem att göra från 1000 meters höjd med en ingångsfart på blott 400 km/h.

Su-30 har ett bra styrsystem och kän-

des inte alls så stor i luften som den är, utan var väldigt lättmanövrerad. Den var behaglig att flyga med typiska ryska styrrörelser, d v s stora. Placering av instrument och utseende var ganska lik Viggens och de har även jaktlänk.

Su-30 startade deltankad med cirka 5 ton bränsle. Den var dock "törstig" när man använde efterbrännkammare (ebk).

Oftast var det Su-30 som fick avbryta först pga av bränslet. Vi anslöt till rotekamraten i SK 37 som låg i sektorn bredvid och vi flög hem i rote.

Vi svenskar upplevde Su-30 som ett bra flygplan med ett mycket bra "drag" i motorerna, framför allt med full ebk. ■



Sverige tog silver i flygfemkampens-VM

Det blev silvermedalj för Sveriges lag vid årets VM i flygfemkamp som avgjordes i spanska Zaragoza.

Av GÖRAN LARSSON

Sverige blev förra året världsmästare i flygfemkamp och hade att försvara sin titel vid årets tävlingar i spanska Zaragoza. I år avgjordes VM under fyra julidagar, där nio länder ställde upp i lagtävlingen. Tyvärr kunde inte Brasilien delta, ekonomin satte stopp, de var saknade av många.

Peter Carlsson och **Jonas Rohlén** från guldlaget 1998, kompletterades i

år av nykomlingarna **Mattias Larsson** och **Ted Nilsson**. Nykomlingarna gjorde en godkänd debut och laget bärgade silvermedaljer.

Flygrallyt inleder normalt tävlingarna, men i år blev det inget svenskt deltagande på grund av flygstoppet för SK 60.

Den första grenen var **skytte**. Sverige har satsat mycket på denna gren och

inledningsvis var inte lagmedlemmarna särskilt nervösa. Reserven **Peter Andersson** prickade in sina skott ovanligt säkert. En som hade det jobbigare var världsmästaren Peter Carlsson. Han tränar skytte året om, men hade ändå problem – blev bara 42:a efter första serien. Fortsättningen gick dock bättre och Peter blev till sist trea med 182 poäng, endast två poäng sämre än den spanjor som segrade.

Simning var den andra grenen, där Jonas Rohlén blev trea.

Fäktning

Fäktningen blev en mara för deltagarna. Här skulle alla mötas. Att fäkta med värja i den svåra värmen var krävande. Bäst av tre stötar gällde. Här visade värdlandet Spanien sin klass och tog många poäng från Sverige.

Jonas Rohlén, som har svårt att förlora, fäktade bäst av svenskarna och blev tvåa med 27 segrar efter den suveräna spanjoren Torres, som vann 31 av 34 matcher. Ett fantastiskt resultat, helt i klass med den "gamle" "Lelle" Pettersson. Kämpen Peter Carlsson blev femma med 25 segrar. Larsson och Nilsson fäktade godkänt i den starka värmen.

Sverige låg nu totalt 450 poäng efter ledande Spanien, efter oss jagade Finland.

Turkiets lag hade rutin, kunskap och den kyla som behövdes i **bollmomentet**. De tog grensegern utan konkurrens. Peter Carlsson blev bäst i det svenska laget. Jonas Rohlén gjorde ett par misar för mycket – de viktiga och avgörande straffarna ville inte sitta ordentligt. Bara åtta av normalt cirka 15 skott gick i ringen för Jonas, som var mycket missnöjd efteråt.

Escape i 38 grader

Efter fyra dagars tävlande var det dags för **hinderbanan** och **orienteringen**. Dessa grenar räknas ihop till ett resultat och bildar grenen Escape.

Den starka zirrocovinden blåste hårt på hinderbanan och gjorde upploppet extra krävande. Jonas Rohlén var här stark igen och blev tvåa, två sekunder efter segraren. De övriga svenskarna

sprang i mål utan missöden, men så många poäng blev det inte.

Efter denna maxtest väntade den 6.5 km långa orienteringen. Banan hade VM-klass och ingen hade sprungit den tidigare, i motsats till Malaga 1984. Numera är det en jury som lägger banan och förhindrar att den kan vara känd före tävlingen. Banan visade att juryn gjort sitt jobb och att gafflingen omöjliggjorde "samarbete", vilket har varit ett problem innan ett svenskt förslag antogs för två års sedan.



Det svenska laget på prisballen tar emot sina silvermedaljer. Från vänster: Jonas Rohlén, Mattias Larsson, Peter Carlsson och Ted Nilsson.

Foto: Göran Larsson

Lagledningen stod nu som vanligt och räknade i målet. Spanjorerna sprang in en efter en. Det skilde för mycket för att vi skulle "nä" dem. Men här hade Finland chansen att komma ifatt Sverige – de lyckas springa in cirka 450 poäng?

Carlsson och Rohlén hade gjort riktiga vägval och vi väntade på tredjemannen Mattias Larsson. När Ted Nilsson sprang in efter ett felfritt lopp undrade alla var Larsson tagit vägen? När spänningen var som högst spurtade en trött Mattias i mål och sade glatt: – Allt för spänningen skull!

Snabbast i den kuperade terrängen var den urstarke Rohlén med 46 minuter. Nilsson överraskade med en fjärde plats och Larsson slutade som sexa. Finland fick inte de fullträffar som behövdes för att komma ikapp Sverige.

Resultatet blev att Spanien vann, Sverige kom tvåa och Finland tog tredjeplatsen. Succé med andra ord för det svenska laget, grensegern här säkrade silvret i lagtävlingen.

Framtiden?

Resultatet visar att återväxten är säkrad för Sveriges lag, men hur ser det ut i framtiden?

Att fånga upp några av de få elever som idag börjar flygskolan på F 10 i Ängelholm blir allt svårare.

Träningen för en flygfemkampare pågår idag året runt. För att kunna hålla sig i trim i de fem disciplinerna krävs att tekniken hela tiden hålls på högsta nivå. På 1980-talet räckte det med att träna upp sig på vårkanten. I dag finns

det tävlingar året runt som gör det möjligt – och nödvändigt – att träna inför.

Det är dags att blicka framåt och rekrytera nya eldsjälarna. Ett led i rätt riktning är att som i den nya timplanen utöka timmar i femkampsutbildningen. Ökat internationellt samarbete även i idrott känns som en naturlig väg. Sverige bör inte stå utanför det stora omgäsn som idrotten utgör bland Europas nya militära organisationer. ■

Artikelförfattaren är coach för Sveriges flygfemkampslag sedan 1990.

DEN SVENSKA TRUPPEN

Lars Hildestrand	Hkplfj
Göran Larsson	F 10
Peter Carlsson	F 16
Jonas Rohlén	F 16
Mattias Larsson	F 7
Ted Nilsson	F 16
Peter Andersson	F 21

Tuff kamp i militär-OS

Foto: Ulf Petersson/Försvarets bildbyrå

Flygofficerare
tävlade i
triathlon

Joakim Axelsson i växlingen mellan simning och cykel.

Military World Games har avgjorts i Kroatiens huvudstad Zagreb. Sverige var en av 73 deltagande nationer. Personal från flygvapnet deltog i den krävande sporten triathlon.

Av ULF PETERSSON

Military World Games (MWG), militärens egna olympiska spel, genomfördes i augusti i Kroatiens huvudstad Zagreb. Det var andra gången som spelen arrangerades sedan premiären i Rom för fyra år sedan. Likheterna med de sedvanliga Olympiska spelen är stora och MWG:s motsvarighet till Internationella Olympiska kommittén heter CISM, Conseil International du Sport Militaire.

I Zagreb var 73 länder representerade, 5 000 aktiva och 2 000 ledare möttes mellan den 6 till 17 augusti.

Från Sverige var 100 personer på plats. Flygvapnets representanter i triathlon-tävlingen vid Military World Games i Zagreb var Joakim Axelsson från Försvarsmaktens Halmstadskolor och Stefan Johansson från Militärhögskolan i Halmstad. Simon Blom är lagets tränare, till vardags är han verksam vid F 7 i Såtenäs.

Det var dagen för den stora solförmörkelsen som triathlongänget skulle göra upp om medaljerna. Liksom i stort sett alla andra grenar under dessa militära spel, så var nivån den allra yppersta världseliten. En svensk medalj skulle väcka samma uppmärksamhet som solförmörkelsen gjort tidigare under dagen.

Det första momentet, **simningen**, placerade Joakim Axelsson främst bland de svenska herrarna. Han växlade som 17:e man över till cyklingen.

Järnmannen

Stefan Johansson klev upp ur vattnet som sämste svensk, men hade framför sig favoritgrenen **cykel**. Han plockade 21 placeringar under cykelmomentet, upp till en 66:e plats. Joakim tappade nio placeringar under cykelmomentet men hade **löpningen** kvar, en stark gren. OS-distansen på triathlon passar inte kapten Stefan Johansson.

– För kort. Jag får inte betalt för min favoritgren cykel.

Stefan har flera Iron Man-tävlingar bakom sig, senast Lanzarote Iron Man. Distanserna där är avsevärt längre – vad sägs om 3 800 meter simning, 18 mil på cykel och avsluta med en maratonlöpning på 42 kilometer.

Under samtalet med Stefan strax efter målgång kommer plötsligt två amerikanska deltagare gående i riktning mot honom. Lite försiktigt söker de sig fram till Stefan. När de tror sig ha kommit till rätt person, frågar de på bred amerikanska om han är den person som låg i täten av cykelklungan nästan hela tiden.



Joakim Axelsson, tränare Simon Blom och Stefan Johansson, oförskämt pigga efter genomförd tävling.

Foto: Ulf Petersson/Försvarets bildbyrå

Då Stefan bekräftar att så var fallet räcker de båda fram sina händer till tack.

– Du var helt otrolig. Jag har aldrig cyklat så fort, säger den ene.

– Du fick ju göra hela jobbet. Tack ska du ha, säger den andra.

Något förbluffad tar Stefan emot komplimangerna sedan berättar han:

– Jag hamnade i en klunga som inte var så snabb så jag gick upp i täten för att dra. Problemet var att varje gång jag lät någon annan gå upp för att dra så tappade klungan genast farten. Det var bara att ligga där framme och nöta, säger Stefan som aldrig tidigare varit med om att någon efteråt kommit fram och tackat honom för hjälpen.

Triathlon kommer

Men det råder också en god anda bland deltagarna. Military World Games befrämjar samvaron mellan nationernas deltagare. Det är en bärande tanke i hela idén med spelen.

– Med tanke på motståndet så har det gått bra, det är världsklass på startfältet. Det är det bästa motstånd vi har mött, säger Johan erfarenheterna från cyklingen till trots.

Båda tycker de att triathlon är idrotten att ägna sig åt. Skonsam, trots att det är tre grenar att träna. Det faktum att man inte specialiserar sig på en av grenarna gör att träningen blir varierad.

– Se på *Heléne Willix*, hon är aldrig

skadad trots att hon tränar stenhårt, säger Johan.

Heléne, som är löjtnant vid Militärhögskolan i Halmstad, blev svensk mästarinna i Göteborg i år och slutade sju i damklassen i Zagreb.

Triathlon är en idrott som får mycket uppmärksamhet just nu. Mediabevakningen är grundlig och i Military World Games var det en av de idrotter som drog flest åskådare.

Det riktigt stora genombrottet väntas komma i samband med nästa års OS, då grenen för första gången är med i det olympiska programmet. ■

NÅGRA RESULTAT

Triathlon, lagtävlingen

1. Italien
2. Frankrike
3. Österrike
10. Sverige

SVENSKA PLACERINGAR

18. Joakim Axelsson
43. Jonas Bergabo
45. Jonas Olsson
63. Stefan Johansson

Framtidens ledningssystem provas



Nu påbörjas driftproven av flygvapnets nya ledningssystem – Informationssystem flygvapnet. Med systemet fullt utbyggt blir det möjligt att uppnå informationsöverlägsenhet, en förutsättning för framgång i en modern krigföring.

Av SUNE JOHNSON

Nu är ett nytt datorbaserat informationssystem för ledning av flygstridskrafterna under införande i flygvapnet. Det kallas till vardags för IS FV, vilket skall utläsas Informationssystem flygvapnet. Systemet utgör en del av den helhet som brukar benämnas FV 2000.

Tanken är att det inom ett år skall vara möjligt att leda verksamheten med JAS 39 Gripen med stöd av detta informationssystem. Det skall kunna användas från och med planeringsfasen i flygtaktisk kommandostab, genom planering av företag vid division och basbataljon, vid genomförande av företag och slutligen vid återrapportering efter genomfört företag.

Den första egentliga versionen av IS FV, benämnd version 1.0, blir i höst föremål för tjänsteprov som syftar till att kontrollera samfunktionen mellan IS FV, PLA och stridsledningscentral (StriC) i en taktiskt riktig miljö.

Informationsövertag

IS FV version 1.0 innehåller delar som kan stödja verksamheterna vid flygtaktisk kommandostab, basbataljon och flygdivision. Versionen medger också en anpassad samverkan och kommunikation mellan dessa funktioner.

IS FV 1.0 stödjer främst ledningen av den taktiska verksamheten, den s k taktiska loopen, med JAS 39 Gripen. Systemet består av funktioner som utvecklats genom en tidigare version, IS FV 0.2, och ett system kallat Taktisk LedningsModul (TLM) 39 samt av nyutvecklade funktioner.

IS FV 0.2 utvecklades som stöd till flygkommandostabernas Insats- och Bas-/Underhållssektioner. Det ersatte också den tidigare 1. Flygeskaderns (E 1) informationsstöd kallat ATLE när E 1 lades ner. Nu blev det inte riktigt som avsett, eftersom IS FV 0.2 saknade möjligheter till extern kommuni-

tion med exempelvis flygbaser eller stridsledningscentraler.

TLM 39 utvecklades som ett enanvändarsystem för att stödja F 7 vid utbildningen av Gripen-piloter i en fungerande taktisk loop. Likaså användes systemet av den taktiska utvecklingsenheten för Gripen-systemet (TU JAS) vid taktisk utprovning.

De nyutvecklade funktionerna i IS FV 1.0 omfattar främst stöd vid KC-tjänst (KommandoCentraltjänst), kommunikation mellan flygbas och flygkommando, företagsordergenerering samt tillägg för överblickbarhet och utnyttjande av det integrerade systemet.

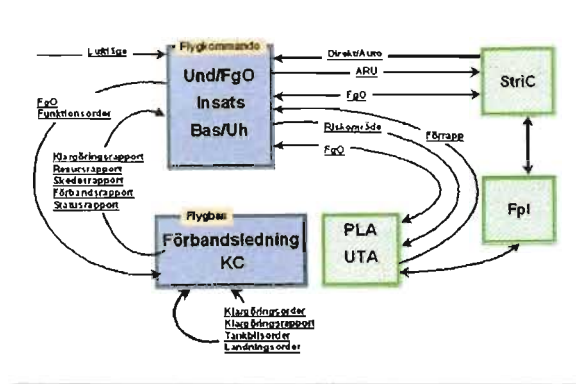
Den "taktiska loopen"

Den "taktiska loopen" i detta avseende berör flygkommandostab/flygtaktisk kommandostab, basbataljon och division. Den har definierats som en genomförandeledning av flygföretag, där väsentlig information för pågående och planerad verksamhet kan samlas in för att kunna distribueras till berörda funktioner. Där sker sedan vidare sammanställning, bearbetning och delgivning.

Informationen skall också utnyttjas för att genomföra, leda respektive planera pågående och kommande verksamhet.

Med hjälp av IS FV skall personalen i olika stabs- och förbandsfunktioner kunna skapa informationsöverlägsenhet. Detta skall användas till att kunna utnyttja tillgängliga resurser på bästa sätt. Genom att snabbast möjligt få kännedom om det aktuella läget ges bättre förutsättningar för att kunna bedöma alternativa åtgärder och beslut. Genom ett informationsövertag ges möjlighet att agera snabbare än motståndaren.

Det stöd som IS FV 1.0 ger den taktiska loopens är naturligtvis inte fullständigt. Höstens provverksamhet skall verifiera att den taktiska loopens stöds i den omfattning som är tänkt men ock-



Meddelandeflöden inom ramen för den "taktiska loopens".

så ge oss erfarenheter att användas i den kommande utvecklingen av IS FV eller som det kommer att benämnas för framtiden IS FM (Försvarsmaktens informationssystem).

Stöder olika funktioner

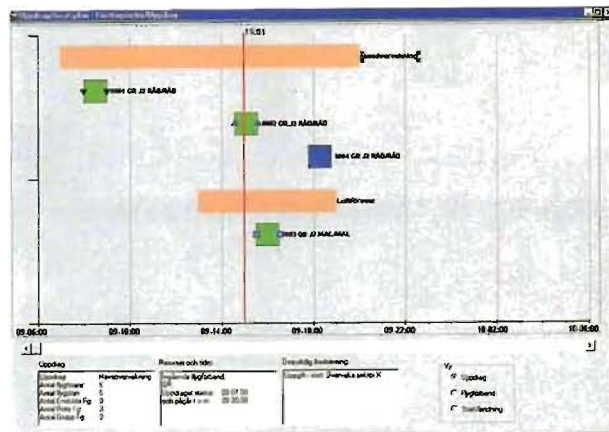
IS FV är egentligen inte bara en funktion eller en modul, utan en kombination av flera. När det gäller en kommandostab talar man idag om tre moduler: Insats, Und/FgO och Bas/Uh. För en basbataljon handlar det om två moduler: Bataljonsledning och Kommandocentraltjänst (KC-tjänst).

Insatsmodulen används för att stödja insatsplanering och företagsledning. Insatsplanering innebär att ur högre chefs order (miloorder, flygkommandoorder etc) utveckla fastställda uppgifter och resursfördelning till en insatsplan

över tiden. Insatsplanen i IS FV 1.0 redovisar hur flygförbanden kommer att utnyttjas under aktuell tidsperiod och innehåller uppgifter om förband, resurser, uppgifter, tid och samverkan.

Företagsledning innebär bland annat att utarbeta företagsorder. IS FV 1.0 stödjer denna ledning i form av företagsordergenerering och kontroll av genomförbarhet. Som grund för detta ligger insatsplanen där angiven verksamhet omsätts till en eller flera företagsorder. I insatsmodulen görs en grovplanering av respektive företag. Kontroll av genomförbarhet görs mot disponibla flyg- och basresurser.

Alla som kommer att ha tillgång till en arbetsstation IS FV kan ta del av insatsplanen och i denna se hur exempelvis den pågående och planerade flygverksamheten ser ut. Det går att välja ▶▶▶



Exempel på insatsplan med uppdrag och företagsorder. Bilden visar uppdrag och till dessa kopplade företag i olika skeden; genomfört, i luften, klargjort och under planering.

Bas	Flygförband	Anstal FF per skift	Anstal Fpl	Uppdrag med Flygförband	Flygförband	Klargöringskapacitet	Namn	Länd/Nr
BYA	JAS 39	JAS 3914			JAS 3914	JAS 3914 JA 372		
MAL	JAS 39	JAS 3913			JAS 3913	JAS 3913 JA 378		
BYA	JAS 39	JAS 3914			JAS 3914	JAS 3914		

Exempel på flygkommandotabla. Tablån ger en överblick över disponibla flyg- och basresurser.

mellan att enbart se uppgifterna i stort eller till dessa kopplade företagsordrar.

Detta innebär att även om specifikt stöd för den egna verksamheten inte finns att tillgå i IS FV version 1.0, så kan befintlig information utnyttjas som underlag för den egna verksamheten.

Detaljplanering av respektive företag görs i **Und/FgO-modulen**. Här bearbetas och kompletteras företagsordern till dess den fastställs i slutlig form. Und/FgO-modulen innehåller motsvarande planeringsverktyg som finns i PLA. På en karta kan man till exempel lägga ut aktuella företagsordrar för att på så sätt få en överblick över aktuellt planeringsläge.

När företagsordern är fastställd över-

förs den till PLA för den slutliga färdplanering som genomförs vid aktuell division. Under hela planeringsfasen finns genererade företagsordrar disponibla i PLA. Detta innebär att dialogen mellan flygkommandostab (insatsplanering och företagsledning) och flygdivision avsevärt underlättas.

Som namnet anger innehåller Und/FgO-modulen också ett antal underrättelsetillämpningar. I Und/FgO kan man följa upp luftläget överfört från StriC. Det går att skapa en hotbild och/eller ett scenario. Man kan också göra erforderliga mål- och hotbildsbeskrivningar, de senare i form av riskområden som en allmän riskområdesutsändning (ARU) via StriC eller företagsknutna via företags-

ordern. Med riskområde menas den bedömda hotbilden mot varje flygföretag som avses genomföras.

Bas/Uh-modulen omfattar tillämpningar för att stödja funktionsledning bas/uh och flyg.

Funktionsledning innebär att skapa resurser för anbefalld beredskap och verksamhet på kort och på lång sikt. Det handlar om fördelning och uppföljning av resurser, om planering av resursernas utnyttjande över tiden och i enlighet med ställda uppgifter, om analyser, prognoser och bedömningar m m.

Informationssystemet stödjer funktionsledningen inom flygkommandostabens bas-/uhfunktion beträffande uppföljning av flygbaser, klargöringskapacitet, flygplan och flygammuniton.

Det ges stöd i form av resursuppföljning, status och förbrukning. Styrningen, främst mot basbataljon, kan ske i form av funktionsorder.

Systemet stödjer även funktionsledning av flygförband genom framförallt uppföljning av tillgängliga piloter.

Med det nya informationssystemet får befattningshavarna i kommandostaben också en överblick över basläget. Man behöver alltså inte "bläddra" mellan olika skärmbilder för att få koll på läget. På samma sätt som insatsplanen utgör information även för övriga inom staben så kan detta översiktliga basläge också utnyttjas som stöd för verksamheten på andra nivåer som saknar egentligt informationsstöd.

Bataljonsledningsmodulen vid basbataljon används för att ta emot företags- och funktionsorder. Dessutom går

Sammanställt flygplansläge

Urval

Flygplanstyp: Alla | Förband: Alla | Bas: Alla | Tidpunkt: 1999-09-09 15:13

Bas	Fpltyp	Fplid	AnrSign	Förband/Obes	I luft	Status	Klar gul	Klar grön	Felyttring
BYA	JAS 39	39.156	J12	JB/BYA	09 15:12	Grön			
BYA	JAS 39	39.167	J13	JB/BYA	09 15:12	Grön			
BYA	JAS 39	39.179	J14	JB/BYA		Grön			
BYA	JAS 39	39.152	J11	JB/BYA		Grön			

FK totalt

Fpltyp	Totalt	Operativa
JA 37	4	4
JAS 39	8	8

Exempel på resursuppföljning. Sammanställt flygplansläge visar aktuellt flygplansläge där man kan välja mellan att visa allt eller per flygplanstyp, flygbas eller flygförband.



TP 84 Hercules i brant sväng på låg höjd under en uppvisningsflygning. Under delar av uppvisningen flygs planet med de två yttersta motorerna avstängda och propellarna flöjlade.

Hercules på "lågan"



Uppvisningar med flygvapnets transportflygbjässe TP 84 Hercules imponerar på flygdagsbesökare både i Sverige och utomlands. När ett flygplan i denna storleksklass på låg höjd manövreras på ett sätt som närmast påminner om ett jaktflygplan lämnas ingen oberörd.

Kaptan Göran Wästhed, F7 i Sätenäs, är inne på sin femte säsong som uppvisningspilot.

Av PETER LIANDER

Det stora Hercules-planet rullar längs startbanan, lättar och påbörjar en brant vänstersväng. Snart är varvet fullbordat och planet flyger nu över startbanan. Strax följer en brant stigning och planet svänger brant åt höger. På toppen av rörelsen lutar planet kraftigt åt höger, rollvinkeln är cirka 120 grader. Svängen fortsätter med riktning tillbaka mot flygfältet. Snart pekar nosen mot marken följt av en upptagning samtidigt som två av de fyra motorena stannar.

Med tanke på planet storlek är dessa manövrer smått hisnande. Det är en

imponerande upplevelse att beskåda en flyguppvisning med ett av flygvapnets stora transportflygplan av typ TP 84 Hercules.

Det beskrivna förloppet utgör den första delen av ett sju minuters uppvisningsprogram. Piloter är kaptenerna **Göran Wästhed** och **Per Götharsson** från Skaraborgs flygflottilj, F 7, i Sätenäs. Sedan i somras turas de om att vara förstepilot under uppvisningarna.

I uppvisningsbesättningen ingår även en flygmaskinist och två lastmästare. I den vanliga transportflygverksamheten ingår också en navigatör, men inte under uppvisningarna.

Flygmaskinisten sitter strax bakom de två piloterna i cockpit. Löjtnanterna **Tony Lifh** och **Urban Rosberg** brukar turas om att sköta sysslan under uppvisningarna.

Lastmästarna sköter bland annat manövreringen av planets lastramp i aktern. Fyra man alternerar på denna syssla, nämligen löjtnanterna **Ingemar Moberg**, **Mårten Johnsson**, **Bo Gustavsson** och **Johan Sundgren**.

Uppvisningar utomlands

1999 har inneburit många uppvisningar både i Sverige och utomlands. Per Götharsson:

– I år har vi säkert varit på 15 olika platser, hur många uppvisningar har jag tappat räkningen på.

I flera Nato-länder ställdes många planerade flygdagar in med anledning av Kosovo-kriget. TP 84-gänget drab-

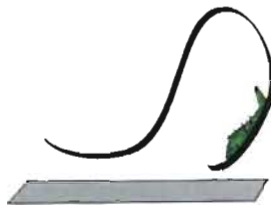
bades dock inte av detta, utan har i år fått chansen att visa sina färdigheter i bland annat England och Tjeckien.

Erfaren besättning

De två piloterna är erfarna herrar. Göran Wästhed, 47 år, är flyginstruktör på Hercules och chef för transportflygskolan vid F 7. Han började i flygvapnet 1973 och utbildades till jakt-pilot på Draken vid dåvarande F 12 i Kalmar, senare blev det JA 37 Viggen vid F 4 på Frösön. Han har flugit TP 84



Flygvapnets Hercules Display Team poserar framför favoritplanet "Swedeforce 841". Närmast piloterna Per Götharsson och Göran Wästhed. Andra raden fr v: Mårten Johnsson, Tony Lifh, Urban Rosberg, Johan Sundgren och Ingemar Moberg. Ingår i gruppen gör också Bo Mårtensson.



En uppmärksamman manöver i Hercules-uppvisningen är när flygplanet gör en så kallad gunga, där rollvinkeln är 120 grader.

i sju år och har sammanlagt 5 500 flygtimmar, varav 2 200 i Hercules.

Per Götharsson, jämgammal med sin kollega, har flugit i 30 år. Först Lansen vid Såtenäs-flottiljen, följt av Viggen. Han har totalt 5 500 flygtimmar, varav 1 700 i TP 84 som han flugit i sex år. Uppvisningspilot är han för andra året.

Övriga besättningsmän har sammanlagt cirka 15 200 flygtimmars erfarenhet av Hercules, varav maskinisten Tony Lihf ensam svarar för en tredjedel!

Litet område

Under uppvisningarna flygs planet inom ett väldigt snävt område. Det är endast tre kilometer långt och hälften så brett. Som jämförelse kan nämnas att en startbana normalt är cirka två kilometer lång.

Av säkerhetsskäl flyger man aldrig över publiken och aldrig närmare än 300 meter. Den högsta flyghöjden under uppvisningen är 100 meter, den lägsta cirka 75 meter.

Planet flygs i ett fartområde mellan 200 – 500 km/h och som mest belastas planet med 2,5 G.

För att hålla sig inom uppvisningsområdet krävs det snäva svängar. Under uppvisningarna är planet förvisso deltankat men det väger ändå ungefär 40 ton och det gäller att manövrera med varsamhet.

– Uppvisningsprogrammet innehåller egentligen inga svåra manövrer, säger Göran Wästhed. Därför eftersträvar vi att genomföra de olika manövrerna med hög precision.

– Vinden kan ibland krångla till det för oss. Flygplanet är stort och farten relativt låg vilket gör att vi är mer känsliga för vindens inverkan än i ett snabbare flygplan. Man kan heller inte öka belastningen i en sväng, det klarar inte planets konstruktion.

– Det gäller därför att försöka ligga före i rörelserna, det är det som är knepet, säger Göran Wästhed.

Europas äldsta är bäst

Den svenska Hercules-flottan består av åtta flygplan, men de båda piloterna har en speciell favorit. Det är den äldsta maskinen, nummer 841, som snart är 35 år gammal och Europas äldsta Hercules.

– Vi försöker alltid att få 841:an till uppvisningarna. Fråga mig inte vad det beror på, men just det planet har en alldeles speciell roderharmoni, hävdar Göran och Per Götharsson håller med. Möjligen är 842:an lika bra.

Uppvisningen innehåller flera moment som ser dramatiska ut. Ett är den så kallade gungan där flygplanet till viss del övergår i ryggläge. Många som sett manövern undrar nog om det går att rolla runt ett helt varv?

– Jo, det skulle nog gå, säger Göran med viss tvekan på rösten. Men det skulle säkert slita fruktansvärt mycket på planets struktur och är inget som rekommenderas.

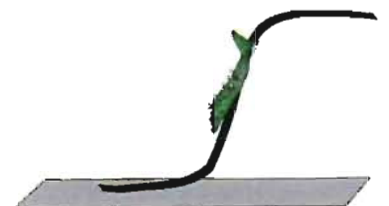
När flygplanet kommer in för landning har det relativt hög höjd varpå det sätts i en brant dykning följt av en upptagning på låg höjd strax före sättningen. Förfarandet ser spektakulärt ut, men det rör sig inte om något publikfrieri.

Göran Wästhed:

– Nej, verkligen inte. Det är en så kallad taktisk landning. Metoden behärskas av alla svenska Hercules-piloter och används när ett eventuellt hinder måste passeras före en landningsbana. Det handlar faktiskt om flygsäkerhet.

Att som under uppvisningarna flyga med de yttre motorerna avstängda kan verka dramatiskt, men planets prestanda medger att flygningen kan göras med breda säkerhetsmarginaler.

– Flygsäkerheten tullar vi inte på, avslutar Göran Wästhed.



Taktisk landning med TP 84 Hercules. Flygplanet dyker brant mot banan innan upptagning sker strax före sättningen.

Viggen-succé i England



Kapten Anders Eriksson, andra fr v, blev utsedd till bästa uppvisningspilot vid Royal International Military Tattoo i England, världens största flygmilitära utställning. Här tillsammans med de assisterande teknikerna, löjtnanterna Lars Svensson, Claus Ståhlgren och kapten Jonas Adilson. Foto: Gösta Bolander/Försvarets bildbyrå

Kapten Anders Eriksson från Ronneby utsågs till bästa utländska uppvisningspilot under Royal International Air Tattoo i England. Det är världens största flygmilitära utställning, vilken lockade närmare 200 000 åskådare.

Av PETER LIANDER

I år var det Blekinge flygflottilj, F 17, i Ronneby som fick försvara de svenska färgerna vid Royal International Air Tattoo (RIAT) i England. Det svenska flygvapnet har stolta traditioner att försvara på denna världens största flygmilitära utställning. Och visst gick det vägen – kapten Anders Eriksson ut-

sågs till bästa utländska uppvisningspilot. RIAT genomfördes den 24 – 25 juli med ett som vanligt stort deltagarantal. Uppskattningsvis 2 000 personer från 44 nationer hade samlats på Fairford-basen i närheten av Oxford.

483 flygplan fanns på plats, t ex de amerikanska bombflygplanen B-1, B-2 och B-52, jaktplanen F-16 och Tornado, ryska MiG-29 och Su-27, uppvisningsgrupper som Frece Tricolori och Red Arrows.

F 17 kom med tre stycken JA 37 Jaktviggen. Ett för flyguppvisningen, ett som reserv samt ett flygplan för den statiska markutställningen.

– Vid utställningsmaskinen fanns det hela tiden flygvapenpersonal på plats. Intresset från publiken var konstant stort, berättar överstelöjtnant **Lennart Berns** och speaker under Viggen-uppvisningen.

Flygutställningen avslutas för deltagarna med en stor hangarfest. Det är då pristagarnas namn offentliggörs. Anders Eriksson vann Lockheed Martin Canestra Trophy, vilken ges till bästa utländska pilot.

Anders Eriksson tjänstgör vid TU 37, dvs taktik- och utvecklingsenheten för Jaktviggen. Han är också Blekingeflottiljens uppvisningspilot.

Anders Eriksson är naturligtvis glad och stolt över utmärkelsen.

– Jag kände att min flyguppvisning blev lyckad den här gången, säger Anders. I vanliga fall brukar man vara missnöjd med några detaljer efter en uppvisning, men inte nu. Det var bra väder och allt kändes faktiskt perfekt.

Anders Eriksson har flugit uppvisningar med Viggen sedan 1995. Framgången sporrar honom nu att fortsätta ett år till. Det ser vi fram emot! ■

FVRF



NYTT 3-99

FVRF i den "nya" Försvarsmakten

Hotbilden i Sveriges närområde har drastiskt förändrat förutsättningarna för Försvarsmakten (FM). Politikerna är inte sena att dra slutsatser (läs minska anslagen) med anledning därav. Ingen kritik över detta, det är så politiker har rätt att agera. Vad man ifrågasätter är storleken av åtgärderna och att man, i några fall, ändrat egna beslut och inriktningar under tider då försvarsbeslutet "rullar".

Hur kommer FVRF att påverkas av de förslag ÖB lämnat till regeringen? (FM framtida struktur och Utredning angående personalförsörjnings- och utbildningssystem för värnpliktiga (vpl), Hemvärn (Hv) och frivilligorganisationer). Totalt sett kommer den framtida, minskade Försvarsmakten, att ge stora möjligheter för flygvapen-frivilliga.

Genom att färre av de mönstrade och godkända grabbarna får göra värnplikten, blir det fler "över". FVRF har möjlighet att rekrytera dessa till utbildning och krigsplacering i LOMOS. Kostnadsökningen jämfört med dagens rekrytering från personalreserven (när den vpl inte är krigsplacerad längre) blir marginell (två veckor längre). Dessa "direktrekryterade" kan fullt ut integreras med Lottornas utbildning till LOMOS. Utbildningen blir på så sätt rationellare och billigare. Det är främst

på lokal och regional nivå denna samverkan behövs.

Efter "muck" krigsplaceras den vpl i flygvapnets (FV) krigsförband i fyra till sex år. Under denna tid sker ingen repetitionsutbildning (KFÖ, SÖF, SÖB).

För att vidmakthålla/öka kompetensen kan FVRF erbjuda Kompletterings-/vidmakthållande-utbildning (KU) till dessa. Det gäller alla kategorier av vpl, som gjort sin grundutbildning i FV. Undantagna är de som Flygfältsingenjörerna – FIFF – kan erbjuda utbildning.

Efter fyra till sex år är inte FV-vpl krigsplacerade längre. De hamnar då i Pliktverkets personalreserv. Alla känner dock förhoppningsvis samhörighet med FV.

FVRF kan erbjuda dessa omskolning till annan befattning. Jämfört med tidigare är denna kategori yngre och kan på så vis (om de deltar i KU och övningar) kvarstå som krigsplacerade tills de fyller 47 år.

Dessa tre punkter ger stora utvecklingsmöjligheter för FVRF. Det är nu bara oss själva det hänger på, om vi skall utveckla oss för att på ett bra sätt passa in i den framtida Försvarsmakten. Förändringen är också ett bevis på att "nya grepp" inte alltid är negativt. Den kan också kan leda till utveckling och framgång. Se till möjligheterna! ■

BJÖRN MOBERG
Styrelseordf/Kanslichef

Funtionärer vid polis-VM

Ett 30-tal flygvapen-frivilliga, från Jokkmokk i norr till Landskrona i söder, nappade på erbjudandet att hjälpa till som funktionärer under World Police and Fire Games (WPFG) i Stockholm.

Skåne-Hallands FVFB har engagerade medlemmar och skåningarna var nog flest i antal. FVRF-folket inkvarterades på I 1 i Kungsängen. De flesta kom civila, men någon enstaka kom i uniform, förvarnad om eventuell vaktjänst. **Leif G Carlsson** var samordnare för FVRF-gruppen och såg till att det mesta fungerade. En, skulle det visa sig, nödvändig funktion eftersom organisationen hos spelets arrangörer i många fall var obefintlig eller lätt kaotisk.

FVRF-medlemmarna deltog som funktionärer i grenen gevärsskytte, 50 och 300 meter vid skjutbanorna Stålboda och Sofiero.

Vi fick god hjälp av major **Jan Stenholm**, I 1, och hans värnpliktiga. Det visade sig vara en hel del uppgifter som

skulle lösas och FVRF-gruppen lyckades väl. För 50-metersskyttet fick vi bygga om banorna och sätta upp speciella tavelautomater. På 300-metersbanan handlade det mest om att bemästra de datoriserade måltavlorna.

Problem som uppstod under tävlingarnas tvingades vi hitta lösningar till. Ett exempel: en amerikansk skytt hade tömt sin stödkudde, som används vid knästående, för att minska bagagevikten vid flygresan. Den svenska sand han hittade var dock för grovkornig. En förfrågan till oss funktionärer om finkornig sand eller möjligen sågspån löstes till slut med en utflykt till ett närbeläget varuhus där kutterspån för smådjur inköptes. Knappast ortodoxt, men uppgiften löstes!

Andra minnen som kommer att leva kvar är värmen, kamratskapet, alla dessa fantastiska skyttar från olika länder, invigningen på Stadion, festen i "Kungsan", badutflykterna och grillkvällen vid den lilla sjön. ■

JOACHIM BJÖRK



Foto: Lennart Andersson/Försvarets bildbyrå

Sommarkurserna – i förändringens skugga

När nu FVRF:s uppgifter förändras inom den kraftigt förändrade Försvarmakten och dess personalorganisation, påverkar detta även utbildningen av frivilliga.

Sommaren 1999 blev förmodligen den sista med traditionell bas- och luftbevakningsutbildning. Även ledarskaps- och totalförsvarsutbildningen är under förändring.

Nu stundar nya intressanta och förändrade uppgifter och reviderade utbildningar inom flera sektorer. Med detta kommer säkert frivilligutbildningen att utvecklas i positiv riktning.

En översikt av den gångna sommarens aktiviteter visar på en bred verksamhet. Halmstad och Försvarmaktens Halmstadskolor (FM HS) var den största utbildningsplatsen. F 10 i Ängelholm var utbildningsanordnare och elever från flera frivilligorganisationer deltog. Många återbud från elever påverkade utbildningen, som i övrigt genomfördes på sedvanligt hög nivå.

Efter förra årets nedbantade skolledning återgick F 10 och FVRF till den gamla typen av skolledning med kassachef, sekreterare, adjutant, utbildningssamordnare samt skol- och biträdande skolchef. Erfarenheterna skall utvärderas, men det diskuteras om hur många det behövs med tanke på att utbildningar och annan service sköts centralt från FVRF.

Åter i Uppsala

I år var FVRF åter med vid den centrala utbildningen vid F 16 i Uppsala. Major **Wessner** med övrig ledning organiserade utbildningen i kompaniform, dvs krigsförbandsorganiserad. Detta kombinerat med helhetsbaserat lärande i kursuppläggen, lade grunden till ett lyckat resultat. Men elevunderlaget var tunt i vissa kurser, vilket tyder på att rekryteringen måste förbättras.

Positivt att se var många frivilliga instruktörer i samarbete med flera nya och yngre officerare. Detta ger en bra grund för utbildningens utveckling.

F 4 på Frösön och F 7 i Sätenäs arrangerade sina traditionella kurser i sjukvårds- respektive närskydds- och jägartjänst. Hög ambition – men även här för få elever.

Segelflyg för unga

På Stagården genomfördes för första gången de nya ungdomskurserna för aspiranter (17-19 år) respektive ungdomar (15-16 år). Antalsmässigt var det fyllda kurser och bra upplägg. Särskilt bör omnämnas löjtnant **Magnus Carlsson**, F 21 i Luleå, som med sin instruktör kadett **Henrik Lundin** genomförde aspirantkursen med 34 elever.

Militära flygplan finns inte längre tillgängliga för vår ungdomsverksamhet. I stället fick alla prova på segelflyg. Med de program som instruktörerna

från Segelflygförbundet erbjöd är detta lika spännande som en passagerartur i ett motorflygplan.

F 10:s centrala ungdomsutbildning förlades till det tidigare F 5-området i Ljungbyhed. Även där genomfördes utbildningen med hög ambition och uppnådda mål.

Sommaren 1999 gav mycket att reflektera över beträffande vuxenutbildningen – hur vi får fler elever, hur görs utbildningen mer attraktiv och vilka uppgifter och planer ska ersätta sommarens när det gäller bas-, ledarskaps- och TFU-utbildningen.



Foto: Lennart Andersson/Försvarets bildbyrå

Den redan förändrade instruktörsutbildningen prövades i sommar och verkar ha fallit väl ut. Utvecklingen går framåt – och vi i FVRF med den. ■

TORE BERTILSSON

Stagården återinvigd



Foto: Lennart Andersson/Forsvarets bildbyrå

För 53 år sedan invigdes Stagården som utbildningsplats för frivilliga inom försvaret. Den 12 juni var det dags för återinvigning av den nya Stagården, som tillförts fem nya byggnader för logi och expeditioner samt en förrådsbyggnad.

Upprustningen av Stagården påbörjades i september 1997, då expansionsfrågan togs upp med Bollnäs kommun. De nya byggnaderna är uppförda med EU- och arbetsförmedlingsbidrag, samt egna insatser från Stagården för cirka tre miljoner kronor. Personalstyrkan har ökat med tio personer, fyra nya projekt m m.

I samband med invigningen anordnades en frivilligdag med cirka 1 500 besökande. Bland gästerna fanns företrädare för Bollnäs kommun, Räddningstjänsten, Bollnäs näringslivscenter, Arbetsförmedlingen, frivilliga försvarsorganisationer och andra organisationer.

I invigningsprogrammet märktes ett flertal intressanta förevisningar bland annat räddningstjänsten, både inom flygvapnet och det civila, bandvagnsåkning, monsterbilen Big Swede med **Arne Linding** m m.

Ett tiotal frivilliga Försvarsorganisationer deltog med utställningar, skyt-



Lyckat nordiskt ungdomsutbyte



Foto: Tore Bertilsson

Förra året inleddes försök med ett nordiskt utbyte med stöd från Nordiska rådets ungdomssektion. Eftersom endast ungdomar från Finland och Sverige deltog då, erhöles inget bidrag från rådet i år. FVRF beslöt att ändå genomföra utbytet, nu med fyra länder. Deltagare var tre ungdomar från vardera Estland, Finland, Norge och Sverige.

Platsen var Stagården och det veckolånga programmet bjöd på varierande aktiviteter, exempelvis segelflygning vid Bollnäs flygfält. Ett studiebesök

gjordes vid F 4 på Frösön. Särskilt uppskattat var att flottiljchefen, överste **Ola Gynäs**, tog sig tid att träffa ungdomarna.

Besök i Bollnäs med aktiviteter på flera platser ingick i det kulturella inslaget, där kyrkbåtsrodden prövade om ungdomarna kunde ro i takt. Det nordiska samarbetet fungerade utmärkt och båten fördes i högt tempo över Voxsjön.

Information om varandras länder och organisationer fick ungdomarna ge på engelska, utbytet officiella språk.

Ett besök vid Söderhamns flygmuseum gjordes också och samtidigt flögs en tur med Saab Safir från F 15 flygklubb.

Uppskattat utbyte

Ungdomarna var mycket nöjda med utbytet, som leddes av kapten **Pär Svensson**. Det bästa sättet att sammanfatta årets utbyte är kanske följande två uttryck. En av de estniska deltagarna sade: "Det här får jag bara uppleva en gång i livet. Därför njuter jag av varje sekund". Pär Svensson hävdade: "Det här är det absolut roligaste och mest givande av allt jag genomfört inom FVRF".

Utbytesprogrammet har lovordats från flera håll. Bland annat har Norges chef för ungdomsverksamheten bett oss att utveckla verksamheten.

Ett särskilt tack riktas till F 4:s flottiljchef och Segelflygförbundet, som gjorde stora insatser för att arrangemangen fungerade.

Nästa år hoppas vi på stöd från Nordiska rådet igen och förhoppningsvis kommer också Danmark, Lettland och Litauen med. För utbytesprogrammet kommer att fortsätta – det har blivit en succé. ■

TORE BERTILSSON



terörelsen erbjöd intresserade att provskjuta, detsamma gjorde även jaktklubben men då i form av lerduveskytte.

Draken på stativ

För att markera flygvapen-frivilligas starka förankring i Hälsingland och Dalarna, med centrum i Bollnäs, uppmärksammades samtidigt Draken-monumentet. Det invigdes av en legendarisk Draken-pilot, före översten av 1. graden **Sven Kamsén**. Nu är han vice riksförbundsordförande och känd för stort engagemang inom FVRF.

Draken, av spaningsversionen S 35E, levererades till Bollnäs i april från Flygvapenmuseum i Linköping. Det blev ett mäktigt arbete för den personal som ordnade fundament, flygplan, transporter och montage. Många personer var engagerade i projektet, men utan de

”gamla” F 15-teknikerna löjtnanterna **Tord Norell** och **Leif Humla** samt **Jan Kjellberg**, **Moltke Edvinsson** och **Patrik Jakobsson** hade inte detta varit möjligt. Bollnäs kommun och FVRP har bekostat uppförandet.

I samband med invigningen fick också den ungdomsfond som i början juni överlämnats till undertecknad sin officiella platta, med löfte att den första ungdomen skall belönas ur fonden nästa år med en utlandsresa.

Resurs för framtiden

Vid invigningen för 53 år sedan togs ett officiellt foto, med dåvarande överbefälhavaren och ett antal höga militärer. Det togs en officiell bild även i år. Tyvärr fanns varken ÖB eller andra höga företrädare från Försvarmakten med, trots att de bjudits in. Den nya bilden präglas av representanter för frivilliga försvarsorganisationer och andra delar av samhället. Är detta en symbolik för det nya försvaret med en minskad militär organisation, men med stark folkförankring?

Stagården skall även i framtiden vara en resurs för frivilliga och andra som utbildas till befattningar inom Försvarmakten. En modern kursgård med många möjligheter och i rätt prisnivå – en resurs för framtidens försvar. ■

Norrbottnen förbundet 50 år

Den 19 juni firade Norrbottens Flygvapenförbund 50-årsjubileum på F 21 i Luleå. Samtidigt firade även flottiljens första division ”Urban Röd” 50 år. Det bjöds på flyguppvisning och utställningar som speglade de 50 åren i flygvapnets tjänst.

Norrbottnens FVFB har genom åren varit aktiv både inom bas- och luftbevakningen. Hundratals befäl har utbildats och tusentals har deltagit i någon form av utbildning. Om Norrbottens FVFB:s 50-åriga historia går att läsa i en jubileumsskrift. Ett bra initiativ, något för andra jubilerande förbund att ta efter.

Under kvällen bjöds till stor middag med förbundsordföranden **Jerry Lundmark** i spetsen. Förbundet gratulerades av bland annat FVRF, F 21, Stockholms- och Västerbottens FVFB. Överste **Roland Sterner** belönades med FVRF:s silvermedalj för sina insatser och ett unikt engagemang för frivilligverksamheten i flygvapnet och för FVRF.

Norrbottnens FVFB har ett stort geografiskt verksamhetsområde. Trots det kan förbundet mäta sig med andra med större befolkning och mindre yta. Förbundsordföranden understryker ofta det starka stöd de har från F 21. Därutöver finns det engagerade styrelsemedlemmar som lägger ner ett stort arbete, trots 30-40 mils åkande för ett möte.

Vi hoppas att Norrbotten fortsätter sitt stora och energiska engagemang. Som styrelsen nu ser ut verkar utvecklingen bara gå framåt. ■

TORE BERTILSSON

TORE BERTILSSON



”På ren svenska”

I FlygvapenNytt nr 3/198 hade tidskriftens förre chefredaktör en artikel om hur vi i Försvarmakten bör skriva och tala baserat på rekommendationer från den Svenska Språknämnden. Detta kulturella inslag blev uppskattat - flera i läsekretsen ville gärna se en fortsättning. Därför har redaktionen bett Jahn Charleville om ytterligare en språkspalt. Han har valt att sticka ut hakan med att röja i avstavningsdjungeln.

Av JAHN CHARLEVILLE

Datorutnyttjandet vid textframställning har resulterat i många förskräckligheter - språkmässigt. Våra dagstidningar är dagligen fula språkbovar - man avstavar praktiskt taget var man vill ... i lättjans tecken; trots att det finns goda avstavningsprogram att tillgå. - Det skall bli spännande att se hur den här artikeln blir satt och tryckt.

Att avstava har aldrig varit helt lätt. Reglerna är bitvis snåriga. När så Svenska Akademien nu har kommit ut med sin nyredigerade utgåva av sin ordlista

(den tolfte SAOL) blev språkvännerna förvånade, till och med förtvivlade.

Från och med i år rekommenderas vi att som enda och genomgående mönster för avstavning använda **ordledsindelningen**. Reglerna härför är i sanning inte lättbegripliga. (Lycka till alla grundskoleelever ... och alla ni andra). Man måste nu lära sig att gå tillbaka till grundorden; t ex räkn-ing (av räkna) men läs-ning (av läsa), äckl-ig (av äckla) men lyck-lig (av lycka).

Ordledsindelningen leder till att många ord inte alls kan avstavas; t ex kateder, abborre m fl. Och ibland hamnar avstavningsmarkeringen så nära ordslutet att nyttan blir ytterst diskutabel; t ex katedr-al, discipl-in.

Än värre är det att avstava ord med utländsk härstamning. Sådan ordledsanalys förmår bara ett fåtal; t ex kontrast, marg-inal. Revelj och konselj ska inte avstavas men däremot but-elj.

Med dessa och flera andra svårhanterbara regler har språklogiken slagit omkull det praktiska språkvårdsförnuf-tet. En avstavningsanarki står för dörren. Därför är det nog förnuftigare om vi håller oss till en friare avstavning som håller kvar tidigare två principer: **enkonsonantsprincipen** och **ordledsprincipen**. Bägge är likvärdiga. Men framför allt *avstava inte i onödan*.

Enkonsonantsprincipen

Enkonsonantsprincipen betyder att man för en konsonant till den senare stavelsen; t ex snubb-la, fönst-ret, tra-sig.

Avstavning mellan två vokaler tillåts; t ex jubile-erna, fi-öl, are-al, regi-on. Men kom ihåg undantaget att sje-ljud inte skiljs åt; t ex mar-schera, ma-skin, männi-ska.

Ng-ljud och bokstaven x förs till den

förre stavelsen; t ex klang-er, eng-elsk, ung-arna, lax-ar, tax-erna, ox-ar.

Ordledsprincipen talar t ex om a) ord som består av relativt klart urskiljbara delar, mellan vilka man kan avstava. B) Man kan också avstava före alla typer av ändelser. T ex a) präst-inna, marker-ing, halv-erna, violin-ist och b) rus-et, mus-en, tortyr-en, vishet-en.

Finns ingen urskiljbar gräns mellan ordleden tillämpas enkonsonantsprincipen; t ex vän-nen, program-mera, råddes, nit-tio.

- Högaktuellt är att rätt uttala kommande årtal. Språknämnden påpekar följande: År 2000 uttalas tjugohundra, år 2001=tjugohundraett, osv. Allt annat är fel. (Årets årtal uttalar vi ju *inte* som ett tusen niohundra nittio. Något år två tusen finns sålunda inte!)

För övrigt rekommenderar Språknämnden tjugohundratalet om nästa århundrade (2000 – 2099) och två tusentalet om nästa årtusende (2000 – 2999). Jämför med sjuttonhundratalet om 1700-talet och tusentalet om åren fr o m 0 to m 1999.

Var logisk, uttala rätt. God svenska är god reklam för dig själv och för Försvarmakten. ■

PS

Detta språkinlägg vara bara en smakbit/ett bete på det att DU skall fortsätta språkvårdsstudierna med hjälp av boken **Svenska skrivregler**, som utges av Svenska Språknämnden. - (Mätte nu denna text inte bli tryckt på annat sätt än vad manus anger. Annars blir jag en tiger ... En svensk.)

Stör- Viggen till Frösön

Det första exemplaret av telekriksversionen av Viggen, SK 37E, har officiellt överlämnas till F 4 på Frösön. Det skedde vid en enkel ceremoni i samband med Garnisonens dag den 3 september. Totalt skall tio plan av den tvåsitsiga Viggen-versionen modifieras. ■

11 000 Gripen-flygningar



Foto: L-Å Siggelin/Försvarets bildbyrå

Fram till den 31 augusti 1999 hade 11 054 flygningar med JAS 39 Gripen genomförts i flygvapnets och

FMV:s regi. Flygningarna har resulterat i ett flygtidsuttag på 7 588 timmar. Uppgifterna inkluderar

inte flygningar med prototypflygplan och provflygningar som genomförts av tillverkaren. ■

Hercules blir grå

Under hösten kommer ett av flygvapnets TP 84 Hercules att förses med ett nytt färgschema. Den gröna kamuflagefärgen byts ut mot grått. Nationalitetsbeteckningar samt texter kommer att ha ett mindre i ögonfallande utseende och fenan kommer att förses med en svensk nationalitetsflagga. ■

Ljus framtid för ”Bas-frivilliga”

Försvarmaktens krympande organisation påverkar även frivilliga inom flygbasorganisationen. De befattningar som FVRF tidigare befordringsutbildat till kommer att förändras i framtidens basorganisation. Organisationen krymper från 33.000 till drygt 4.000 befattningar och många av dagens befattningar kommer att försvinna.

Under våren har representanter från Flygvapencentrum med

TU BAS, Högkvarteret, Lottorna, Bilkåren, Flygfältsingenjörerna, Brukshundsklubben och Flygvapen-frivilliga träffats för att få information och diskutera lösningar.

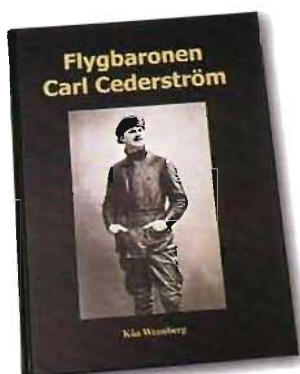
En arbetsgrupp med representanter för nämnda organisationer har bildats. Den leds av överstelöjtnant **Steve Burström**, Flygvapencentrum. Grunden för arbetet skall vara att ta tillvara det stora engagemang som finns bland

de frivilliga. Gruppens arbete har redan lett till några mycket intressanta förslag, som kan innebära helt nya utmaningar för de frivilliga.

De som idag är med i FVRF:s basutbildning kan förhoppningsvis se ljus på framtiden. Det blir förändringar, men det kan komma att betyda nya stora möjligheter för all frivillig baspersonal. ■

Tore Bertilsson

BOK tips



Bok om Flygbaronen

”Flygbaronen Carl Cederström” är titeln på en nyutkommen bok av Kåa Wennberg. Cederström är en av det svenska flygets verkliga pionjärer. Han lärde sig flyga i Frankrike redan 1910. Tillbaka i Sverige väckte hans flygningar stor uppmärksamhet. Hans liv sluta-

de tragiskt när han störtade i Ålands Hav en natt i juni 1919.

Bokens förord är skrivet av ÖB Owe Wiktorin. I det kan bland annat läsas att Cederström aktivt medverkade till att den militära flygverksamheten i Sverige kom igång inom armén och marinen.

Detta ledde så småningom till det självständiga flygvapnets bildande 1926.

Boken om ”flygbaronens” liv har kunnat publiceras genom stöd från en mängd olika stiftelser och har ISBN-nummer 91-971362-7-1. ■

Flygvapnets GI besökte Thailand

Flygvapnets generalinspektör **Jan Jonsson** genomförde i början av augusti ett officiellt femdagars besök i Thailand. Vård för besöket var det kungliga thailändska flygvapnet och dess chef Air Chief Marshal **Tananit Niamtan**.



Foto: Stellan Pihlemark

Thailands flygvapenchef Air Chief Marshal **Tananit Niamtan** tillsammans med generalmajor **Jan Jonsson**.

En stor del av tiden ägnade generalmajor Jonsson till att presentera det svenska flygvapnets koncept FV 2000 samt Försvarens DBA-koncept i en Air Power Conference. Denna typ av konferens genomförs två gånger per år för att öka kunskapen om flygstridskrafter och dess betydelse i en förändrad omvärld. I publiken fanns bland annat generaler och amiraler från Thailands försvarsmakt med dess ÖB i spetsen.

Tillfälle gavs också för en inblick i det thailändska samhället och dess kulturarv. Slående är den ingående kunskapen om det egna landets historia och den mycket starka känslan av kungahusets betydelse för Thailands utveckling, som alla ger uttryck för. GI påminnes flera gånger om kung Rama den femtes besök i Sverige år 1898 och man var väl medveten om överlämnandet av en kunglig paviljong till Ragunda kommun i år för att högtidligt hålla detta. ■

HKP 15 = ny lätt helikopter



Foto: Peter Ljander/Försvarets bildbyrå

Den amerikanska helikoptern MD 902 Explorer förevisades på Stockholm/Skavsta flygplats inför representanter för flera svenska myndigheter. MD 902 är unik eftersom den saknar den traditionella stjärtrotorn.

Försvarensmakten står i begrepp att ersätta några av de lätta helikoptertyperna. Den drygt 35 år gamla HKP 3C försvinner redan under nästa år och även HKP 6 Jet Ranger står på tur. Därför studeras nu olika helikoptertyper i viktclassen upp till cirka 3 ton.

Den nya helikoptertypen avses ges den svenska typbeteckningen HKP 15.

Liksom för den samnordiska upphandlingen av en tung helikopter (= HKP 14) är det en snabb tidsplan som gäller, den första leveransen sker förhoppningsvis redan år 2002. För den blivande HKP 15 planeras inget samnordiskt köp, det är en helt svensk angelägenhet.

Naturligtvis tilldrar sig också denna kommande affär stort intresse från olika helikoptertillverkare. I somras visades den amerikanska MD 902 Explorer upp på Stockholm/Skavsta flygplats i Nyköping. På plats fanns representanter från olika svenska myndigheter, förutom Försvarensmakten har även Rikspolisstyrelsen behov av att modernisera sin helikopterpark.

MD 902 betecknas som en modern helikopter. Den är tvåmotorig och har plats för två piloter och sex passagerare. Det som vid en första anblick är mest anmärkningsvärt är att MD 902 saknar stjärtrotor. Detta har möjliggjorts genom unik teknisk lösning som från stjärtbommen låter luft blåsa i olika riktningar och därmed ha samma funktion som en konventionell stjärtrotor. ■

Stipendium till F 4-ingenjör

1999 års Volvo Aero stipendium har tilldelats löjtnant **Lars Blanksvärd**. Utnämningen offentliggjordes under den internationella flygutställningen i Paris.

– Jag är jätteglad för stipendiet, kommenterade Lars Blanksvärd.

Till vardags jobbar han vid F 4 på Frösön. Han är flygtekniker i

botten men har vidareutbildat sig till systemingenjör och delar sin arbetstid mellan 2. Flygunderhållskompaniet och flottiljens tekniska enhet.

Stipendiet skall han använda för att fördjupa sina kunskaper inom ett nytt diagnossystem för flygmotorer som Volvo Aero håller på att utveckla. ■

Nordiskt teknikerutbyte

Flygvapnen i Sverige, Norge och Danmark har startat ett utbytestprogram för den flygande tekniska personalen som arbetar med TP 84 Hercules. Typen, som i de andra länderna benämns C-130, flygs av en division i vardera landet. Sammanlagt finns det 17 Hercules-flygplan av typen i dessa länder, varav Sverige har åtta, Norge sex och Danmark tre.

Grundtanken med utbytet är att ge personalen en inblick i hur man jobbar på de olika förbanden, sättet att operera med Hercules skiljer sig. I Sverige utgörs den tekniska personalen ombord av en maskinist (färdmekaniker) och två lastmästare. Det norska flygvapnet tillämpar samma mönster som det amerikanska, där det exempelvis för alla lastmästare inte krävs samma tekniska bakgrund som i Sverige.



Löjtnant **Jesper Schleimann-Jensen**, F 7, eltekniker och lastmästare i TP 84 Hercules.

En som deltagit i utbytet är löjtnant **Jesper Schleimann-Jensen** från F 7 i Såtenäs.

– Tillsammans med en kollega tillbringade jag en vecka hos 335 Squadron på deras hemmabas i Gardermoen, norr om Oslo. Där besökte jag deras "Crew chief"-avdelning och motorverkstad.

En kuriositet i sammanhanget är ett en av de utländska tekniker som besökt F 7 tidigare har arbetat i det svenska flygvapnet vid F 10 i Ängelholm. Numera norsk medborgare och anställd i Norges flygvapen! ■

Samnordiskt helikopterköp

Den 13 augusti gav försvarsmi- nister Björn von Sydow klarteck- en för ett svenskt deltagande i ett samnordiskt upphandlingsprojekt rörande nya helikoptrar till För- svarsmakten. Sverige represente- ras av Försvarets Materielverk, FMV. Projektledare är överste **Mats Westin**, som tidigare tjänstgjort på olika befattningar inom marinflyget.

Anskaffningen gäller tunga heli- koptrar avsedda för trupptrans- port, ubåtsjakt och flygräddning. Sverige avser köpa 25 stycken, som ges den militära typbeteckningen HKP 14. Totalt omfattar upphand- lingen cirka 80 helikoptrar.

Går allt enligt planerna får pro- cessen ett snabbt förlopp. Offert- anbuden skall vara inlämnade se- nast den sista mars nästa år. Där- på följer en utvärdering av anbuden, följt av val av leverantör. Således en snäv tidsplan. Om den håller återstår att se. Leveranserna av he-

likoptrarna skall påbörjas först år 2003. Dessförinnan kan det even- tuellt bli aktuellt med att hyra heli- koptrar för att täcka upp brister i Försvarsmaktens, i vissa avseen- den föråldrade, helikopterflotta.

Bland de helikoptertyper som studeras finns den amerikanska Sikorsky S-92, en ny typ som ännu bara finns i några provexemplar. Boeing vill sälja en utvecklad ver- sion av CH-47 Chinook.

Intresset för affären är natur- ligtvis stort även från europeiska tillverkare. Här märks NH-90, Cougar Mk II och EH-101, den sistnämnda omnämndes med bild i FV-Nytt nr 2/99.

NH-90 är resultatet av fyra Nato-länders gemensamma krav- specifikationer. Den första flyg- ningen gjordes 1995. Cougar är en utveckling av Super Puma (HKP 10). Från Ryssland finns intresse att sälja Mi-17 som är en kon- struktion från 1970-talet. ■

Skogsbränderna krävde 300 flygtimmar



Foto: Sören Andersson

Vid sommarens uppmärksammade skogsbränder svarade som be- kant Helikopterflottiljens personal för betydelsefulla insatser i släck- ningsarbetet. Vid den stora branden i Tyresta, söder om Stockholm, användes inte mindre än 17 helikoptrar, varav som mest tio samti- digt. Det sammanlagda flygtidsuttaget uppgick till 300 flygtimmar och 20 besättningar var engagerade.

Utöver detta utnyttjades militära helikoptrar i släckningsarbetet vid ytterligare tio andra skogsbränder. ■

Attack-SK 60 till museum



Foto: Peter Liander

Den 23 juni anlände en SK 60B till Flygvapenmuseum i Linköping, flugen av kapten **Torbjörn Hag- lund** från F 21 i Luleå. Just denna SK 60 är ett av de plan som inte skall fördes med den nya motor- typen RM 15/Williams Rolls. Pla- net har således kvar den ur- sprungliga motortypen RM 9/Tur- bomeca Aubisque.

SK 60 har använts som skol- och lätt attackflygplan sedan 1967. Men SK 60 slutade användas i rollen

som attackflygplan för några år se- dan och det är i det utförandet som ett plan nu bevaras för fram- tiden. Flygplansindividen som till- förts museisamlingarna har num- mer 60091 (på bilden) och flögs senast vid F 21 i Luleå.

Av de 150 SK 60 som ur- sprungligen levererades till flyg- vapnet återstår ett knappt hund- ratal. Dessa avses flyga under många år framöver som skol-, mål- och sambandsflygplan. ■

Gripen målas om



Foto: Gösta Bolander/Försvarets bildbyrå

Flygverkstaden vid F 17 i Ronneby har fått i uppdrag att förse samt- liga JAS 39 Gripen ur den första delserien med ett nytt blixtskydd, samt måla om dem. Den nya färgen är vattenbaserad och miljövänligare än den ursprungliga. Flygplanen kommer att målas efter ett rullande schema, arbetet tar knappt två veckor per plan. (Målningsprincipen m m beskrevs utförligt i FV-Nytt 1/98).

För en betraktare känns de aktuella planen enklast igen genom att numret på fenan är lägre än 30 och att de har svart noskon.

I samband med ommålningen sker också en nyhet beträffande planen s flottilj- och nummermärkning. Den traditionella flottiljsiffran på nosen, alternativt flottiljbokstaven på fentoppen, kommer inte att finnas kvar i framtiden på Gripen. Det tidigare tvåsiffriga numret på fenan ersätts nu med ett tresiffrigt nummer, i likhet med vad som redan tillämpas på de tvåsiffriga JAS 39B. Principen är att numret på fenan är detsamma som de tre sista siffrorna i flygplanets militära registreringsnummer. ■



Den sk Sjörock 93 får nu användas av flygvapnets officerare. Plagget ses här på överstelöjtnant Sven Hammar, informationschef vid Flygvapencentrum.

Sjörock för flygvapnet

Från den 1 september är Sjörock 93 ett fastställt uniformsplagg även för flygvapnet. Rocken är både snygg och praktisk. Vadå mode i uniformer? Självklart är det så, annars hade vi fortfarande gått omkring i samma dress som Gustav Vasa – eller?

Leveranserna till serviceförråden dröjer något, men rocken bör finnas till försäljning under hösten. ■

Finskt besök på F 21



Foto: Ivar Blix/Försvarets bildbyrå

Lapplands Flygflottilj (Lapin Lentosto) från det finska flygvapnet besökte F 21 i Luleå under tre dagar i mitten av augusti.

Den finska kontingenten bestod av 14 personer, mest flyg- och stridsledningsofficerare. Två av dem anlände i det nya stridsflygplanet F-18C Hornet. I besöksprogrammet ingick förevisningar och arbetsplatsbesök, med tyngdpunkt på flyg- och stridsledningsverksamheterna.

Detta var det första arrangemanget i ett besöksutbyte mellan olika vänförband på Nordkallotten. Avsikten är att det ska bli ett årligt återkommande evenemang. Personal ur F 21 kommer att åka till Finland under nästa år.

Inom ramen för besöksutbytet reste också åtta personer från F 21 till Norge för ett premiärbesök på flygbasen i Bodø.

När nu denna förtroendeskapande verksamhet har kommit

igång är förhoppningen att personal från de tre förbanden om något år kan mötas i en gemensam vänförbandsträff. Tankar finns även att utveckla det så kallade Barentssamarbetet till att även inkludera Rysslands flygstyrkor från den nordvästra delen av landet. ■

Stefan Helsing

Får du FlygvapenNytt till rätt adress?

Alla adressändringar skall inte göras till FlygvapenNytt's prenumerationsregister!

För adressering av FlygvapenNytt används tre olika register med databaser vid Högkvarteret/personalbemanningsavdelningen /flyg, FVRF:s kansli och prenumerationsregistret vid Högkvarterets informationsavdelning.

HKV/Pers Bem Flyg (Gunilla Widsing, tel 08 - 788 75 05) upp-

daterar flygvapnets anställda personals adresser utifrån lönelistorna, F/Slör.

Medlemmar i FVRF skall meddela adressändring till kansliet, Camilla Amcoff 08 - 788 89 48.

Prenumeranter och andra läsare som finns i Försvarmaktens tidningsregister meddelar adressändringar till Högkvarteret, Marie Tisäter, 08 - 788 90 19. ■

ÖB får utnämna överstar

Ett regeringsbeslut har givit ÖB mandat att utnämna överstar och kommandörer. Tidigare har utnämningarna från överste och uppåt beslutats av regeringen, efter förslag från ÖB.

Den nya förordningen trädde i kraft den 1 juli. Antalet personer som får anställas med tjänstegra-

den överste/kommandör är 200. Det är ungefär i nivå med vad som idag finns inom Försvarmakten. Regeringen behåller beslutsrätten för tjänstegrader från och med överste I och kommandör I, som i fortsättningen ska vara högst 70. Antalet generaler och konte-ramiraler får vara högst 18. ■

Slutskolat i HKP 5



Foto: Peter Liander/Försvarets Bildbyrå

Den grundläggande helikopterflyg- utbildningen sker inte längre med den kolvmotordrivna HKP 5B (Schweizer 300). Nästa kull flyg- elever hos Östgöta Helikopter- bataljon i Linköping får sin skolning i den jetdrivna HKP 6A Jet Rang- er. För ändamålet har tio heli-

koptrar flyttats ner från Norrbot- tens helikopterbataljon i Boden. – HKP 5B är på väg ut ur vår or- ganisation, enligt planerna skall den vara borta senast år 2001, upp- ger löjtnant **Johan Backarp**, helikopterflottiljens informations- chef. ■



Foto: Sune Blomqvist

Flaggceremoni på Barkarby

Den 6 juni 1939 utdelade Konung Gustav V på dåvarande F 8 i Barkar- by flottiljfanor till fem flygflottiljer. Det var F 2 Hägernäs, F 3 Malmen, F 4 Frösön, F 5 Ljungbyhed samt F 8 Barkarby.

För att uppmärksamma 60-årsdagen av denna historiska händelse tog den aktiva F 8 Kamratförening initiativet till en enkel minnesceremoni. Den genomfördes den 10 juni i strålände väder i närvaro av flygvapnets ställföreträdande generalinspektör, överste I. **Owe Wagermark**. På plats fanns, förutom medlemmar ur respektive förbands kamratföre- ningar, också representanter från F 16 i Uppsala som är traditionsbä- rare för F 2, F 3 och F 8 samt F 10 Ängelholm, traditionsbärare för F 5.

Ceremonin hedrades med en överflygning av en grupp JA 37 Viggen ur F 16.

F 2 och F 8 lades ner 1974. Det gamla flottiljområdet på Barkarby domineras numera av privata företagsetableringar på det tidigare kansliområdet. Rullbanan är intakt och används av privatflyg. En del av det tidigare flygfältet har blivit ett alltmer expanderande köpcentrum.

F 3 existerar inte längre, liksom Krigsflygskolan, F 5, i Ljungbyhed. Av de fem flygflottiljerna som uppmärksammades vid ceremonin åter- står bara en, nämligen F 4. ■

Ryska S-37 premiärvisad



Foto: Ulf Hugo

S-37 har ett karaktäristiskt utseende med sina framåtsvepta vingar.

Den ryska konstruktionsbyrån Suchojs teknologiprovflygplan S-37 visades för första gången under flygutställningen MAKS 99, som pågick den 17 - 22 augusti. Flygplanet fans inte med på den statiska utställningsdelen på Zju- kovskij-basen utanför Moskva, utan deltog endast i flyguppvis- ningarna under några av utställ- ningsdagarna.

Utmärkande för detta flygplan är de framåtsvepta vingarna. S-37 är för närvarande det enda flyg- ande högprestanda flygplan i värld- en som har denna vingutform- ning. Planet är 22,6 meter långt,

har 16,7 meters spännvidd och är 6,4 meter högt. Det drivs av två motorer med 15 500 kp dragkraft vardera. Max startvikt är 34 ton.

S-37 har utvecklats som konkurrentprojekt till MiG 1.42 (se FV-Nytt 1/99) för nästa genera- tions taktiska flygplan i Ryssland. Dock har de ekonomiska reali- teterna i landet inneburit att båda dessa projekt stannar vid att vara teknologiförsöksplattformar. Ut- provningen av S-37, som pågått sedan 1997, drivs med ekono- miska medel från konstruk- tionsbyrån Suchoj, som i år firar sitt 60-årsjubileum. ■

Viggen på bilmässor

Saab Automobile har under våren och sommaren tagit hjälp av flyg- vapnet vid lanseringen av den nya bilmodellen 9-3 Viggen. Namnet associerar onekligen till något betydligt häftigare än en bil. Därför an- litade företaget tre Viggen-piloter för att hjälpa till på bilvärldens störs- ta mässor.

Under utställningsdagarna framträdde piloterna genom att i full flyg- utrustning komma körande i en Viggen-bil, för att därefter presente- ra flygplanet och det svenska flygvapnet för journalister, som i antal uppgick till cirka 700.

Kapten **Anders Eriksson**, TU 37/Flygvapencentrum, var med när bilen premiärvisades vid New York Auto Show och i tyska Leipzig. Kap- ten **Anders Persson**, F 16, och löjtnant **Jonas Nordlund**, F 10, an- litades under två veckor i Monte Carlo. ■

Ökad Open Skies-verksamhet

Regeringen har beslutat att ge Försvarsmakten en utökad observatörsroll i det internationella avtalet Open Skies. Det undertecknades 1992 av Nato-länderna samt de stater som tillhört Varzawa-pakten inom ramen för den Europeiska Säkerhetskonferensen (nuvarande OSSE). Det juridiskt bindande avtalet är av förtroende- och säkerhetskapande karaktär och ger medlemsstaterna rätt att göra spaningsflygningar över varandras territorier.

Sverige är med som observatör och kan söka tillträde till avtalet när det trätt i kraft. Detta har dock ännu inte skett eftersom Ryssland, Vitryssland och Ukraina inte har ratificerat avtalet.

Regeringen anser att Sverige bör tillträda avtalet när detta blir möjligt och har därför givit Försvarsmakten i uppdrag att förbereda ett svenskt medlemskap. Detta skall ske genom upprättande av planer, utbildning av personal materielanskaffning med sikte på att Sverige senast nästa år skall kunna genomföra träningsflygningar. Målet är att Sverige, som medlemsstat, senast år 2001 skall kunna verka inom ramen för ett ratificerat Open Skies-avtal.

Seminarium i Lund

Lunds akademiska officerssällskap arrangerar den 5 - 6 oktober ett seminarium med rubriken Utmaning Europa. Information om seminariet ges på telefon 046 - 14 30 10, eller på Internet: www.laos.af.lu.se

Austronaut besökte F 16

Jaktdivisionen "Petter Blå" vid F 16 i Uppsala har haft besök av en austronaut. Det var amerikanen **Ken Cameron** som delade med sig av sina erfarenheter som provflygare och rymdflygningar hos NASA. På meritlistan finns exempelvis tre flygningar med rymdfärjan. Som tack bjöd divisionen på ett pass i baksits med SK 37 Viggen. På bil-



den ses Cameron i mitten i samtal med kaptan **Anders Persson** (t v) och major **Claes Bernander** (t h).

Förbandsmuseum i Nyköping



Det lilla F 11 Museum i Nyköping rymmer en utställning rikhaltig på föremål och bilder.

Vid de flesta flygflottilljerna finns det numera ett förbandsmuseum som speglar det lokala förbandets historia. På sina håll börjar det också dyka upp små museer för att uppmärksamma flygflottiljer som lagts ned. Ett av dem är F 11 Museum på Stockholm/Skavsta flygplats i Nyköping.

Södermanlands flygflottilj, F 11, lades ner 1980 och var innan dess flygvapnets enda renodlade spaningsflygflottilj med fyra flygande

divisioner. F 11 var också det förband där grunderna för flygspaningsteknik och taktik utvecklades med sikte mot dagens Viggen-spaningsfotostystem.

Huvudman för museet är Nyköpings flyghistoriska förening, NFF, och dess medlemmer har på frivillig väg åstadkommit ett berömvärt arbete med att skapa museet. I en av de gamla byggnaderna finns en fin liten utställning med massor av föremål, fotografier och modeller.

Utanför står tre flygplan uppställda, Tunnan, Lansens och Draken i spaningsversion. Hittills har planen stått under bar himmel, men arbeten med en mindre byggnad som rymmer planen pågår. Det är en sk "Töreboda-båge" som skall förses med väggar.

Upplysningar om museets öppettider mm kan fås på telefon 0155 - 28 88 33, 21 85 95. Öppettiderna är begränsade, kontrollera dem innan ni reser dit.

Uppmuntra till att bli lärare vid centrala skolor

FlygvapenNytt nr 2/99 skrev jag på sidan 20: "Flygvapencentrum arbetar aktivt för att stödja dem som gör goda insatser vid centrala skolor i deras intresse för egen utveckling och vidareutbildning inom flygvapnet och Försvarsmakten". Jag önskar förtydliga detta uttalande och samtidigt starta en debatt om hur Försvarsmakten bör stödja och premiera de officerare som tar på sig uppgiften att under kortare eller längre tid tjänstgöra vid centrala skolor. Som grund för min uppfattning har jag stöd i följande formulering ur senaste utgåvan av Handbok Personaltjänst, kap 5:

skolan, så att officeren får en kompletterade pedagogisk utbildning före utbildningsstart. Detta för att på ett bra sätt kunna lösa sin uppgift och därmed kunna ge eleverna en bra utbildning.

Vi har ofta misslyckats med att bemanna med bra lärare i god tid före utbildningsstart, t ex inför starten av Taktiska Programmet 99/00 har framförhållningen på lärarsidan varit bedrövlig.

En officer som har haft lärartjänst skall inte "komma hem och visa upp vad denne går för" innan nästa utbildningssteg kan få påbörjas. Jag har hört från flera officerare vid centrala skolor, att de har

reutbildning och därmed kunna ta ett större ansvar. Ja, jag anser t o m att bilda familj och ta ansvar för barn är utvecklande och bör vägas in i individens kompetens (mognad) inför vidareutveckling. Den som har gjort väl vitsordad lärartjänst skall få förtur till vidareutbildning och vid återkomst till hemförbandet efter lärartjänst ges en positivare bedömning vid lönesättning än de officerare som inte har tagit på sig lärartjänst.

Vad avser jag då att försöka göra för att uppfylla vad jag skrev inledningsvis?

- Arbeta för fler elevplatser vid grundläggande och nivåhöjande utbildningar för att förbanden lättare skall kunna uppfylla sitt bemanningsansvar vid respektive skola.

- Som representant i flygvapnets centrala antagningsnämnd kommer jag att, med GI FV stöd, arbeta för att de som har tagit på sig lärartjänst kommer att bli meriterade för lärartjänsten inför antagning till SP och CP. Framtidens FM är inte bara en insatsorganisation utan i högsta grad även en kompetensorganisation. Detta innebär för mig att de kompetenser som officeren erhåller vid lärartjänst skall tas tillvara.

- Se till att de officerare som tjänstgör vid centrala skolor vid uttagning till Taktiska Programmet blir "ihågkomna" av de lokala antagningsnämnderna. Om det behövs kommer jag att arbeta för att det blir särskilda platser för dessa lärare på Taktiska Programmet (på hemförbandets bekostnad).

Avslutningsvis vill jag uppmana till diskussion om hur vi bör premiera och utnyttja de officerare som tar på sig lärartjänst vid våra skolor. Hör av er till FV-Nytts debattsida eller direkt till undertecknad!

ROLF OHLSSON

Chef för Flygvapencentrums utbildningssektion
E-post: rolf.ohlsson@flygvapenc.mil.se

"För att säkerställa kvaliteten i utbildningen i Försvarsmaktens skolsystem måste de lämpligaste officerarna för lärartjänst verka vid skolorna. Dessa officerare ges en adekvat utbildning för uppgiften. Under 1999 påbörjas lärarutbildning/certifiering genom FHS försorg. Syftet med denna utbildning är att tillgodose behovet av pedagogiskt och vetenskapligt förankrad utbildning vid MHS, FHS och FM:s funktionsskolor.

Lärartjänst skall i likhet med befattningstjänst vid förband utgöra grund för individens vidareutveckling och jämsställas med ställda behörighetskrav på tjänst i befattning inför vidareutbildning inom skolsystemet.

Väl vitsordad lärartjänstgöring skall vara meriterande vid ansökan till vidareutbildning och bör vägas in vid t ex lönesättning"

Av denna text drar jag följande slutsatser:

- Att förbandschef skall aktivt arbeta för att de officerare som är mest lämpade som lärare kommer att stödjas för att uppfylla förbandets bemanningsansvar vid skolorna. Förbandschef skall också se till att officeren är på plats "i god tid" innan utbildningen börjar vid

fått detta svar av chefer när de har sökt nivåhöjande utbildning.

Detta är ett sätt att straffa de som tar på sig lärartjänst och detta är ett helt felaktigt bedömningsätt, enligt min mening. Jag tror nämligen att den som gör något mer än tjänst inom sitt eget fack på förbandet kommer att snabbare utvecklas och vara mer lämpad för vida-



B-Post
FÖRSVARSMAKTEN
FLYGVAPENNYTT
107 85 STOCKHOLM

[REDACTED]

CM 181

CM 181

Flygvapnet på Stockholms slott



Högvakten är en av Stockholms mest populära turistattraktioner. Cirka 400 000 åskådare besöker varje år slottet vid högvaktsavlösningar och de vanliga postavlösningarna.

I högvakten tjänstgör cirka 70 personer, varav 25 sköter bevakningen av Drottningholms slott. Flygvapnet ställer personal till högvaktens förfogande ungefär tio gånger per år. På bilden ses löjtnant Jan-Olov Nordin från Stril-enheten vid F 16 i Uppsala.

Foto: PETER LIANDER/Försvarets bildbyrå