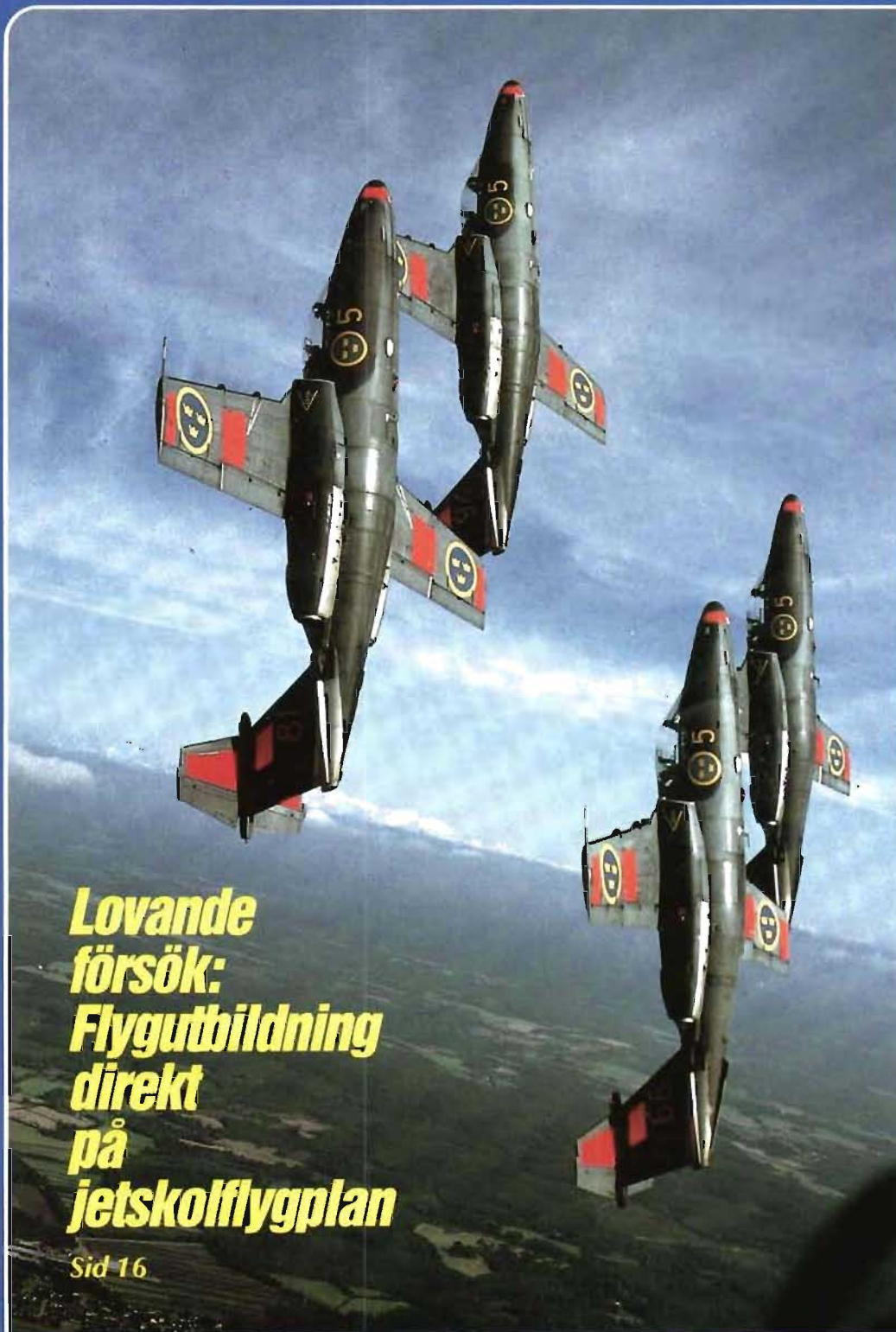


FLYGVAPEN

nytt

4+5/87



**Lovande försök:
Flygutbildning direkt på jetskolflygplan**

Sid 16



FV:s programplan 1988-92, sid 4

RED FLAG

Sid 20



Svenska flygare är i toppklass Sid 12



Bungeskolan 25 år, sid 30



Foto: Bo Dahlin, Peter Liander, Rune Rydh

*FV:s flygutbildning dansar förarna
till att bli av 'ratta virket'
– något som bör oroa en ev angripare.
Sid 12–18*



*Gar blivande FV-förare
förbi propellerskedet
i framtidens CFU!
Sid 16*

INNEHÅLL

- Sid 4: FV:s programplan 88–92*
12: CFV Paris-tal
19: Vår civila 'pilotjacka'
20: 'Red Flag'-erfarenheter
27: Personalnytt, m m
29: Aktiviteter i kort-kort
30: Bunge-skolan 25 år

Nr 6/87 utkommer i december

*Nordens största flygmilitära tidskrift
35.000 ex.*

Chefredaktör &
ansvarig utgivare:

BENGT LÖNNBOM

Redaktionschef:

GÖSTA EDWARDS

Redaktör:

JAHN CHARLEVILLE

Prenumeration:

GUNNEL WIRÉNIUS

Ljungbergs Tryckeri, Klippan 1987-09-30/406

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

ÅTERGIVANDE av textinnehållet medges.
Källan önskas tydligt angiven.

ADRESS:

FlygvapenNytt
Flygstaben/Info, Box 80004
104 50 Stockholm

Prenumerationspris 1987 25 kr.

Postgironummer 31 69 97-6

Kassa 103:6 Flygstaben

TELEFON

08-788 75 69

pre 788 75 67

vx: 788 75 00



Vilja, våga, vinna:

Vårt gemensamma avstamp in i framtiden

I detta nummer redovisas bl a utvecklingen av Hpg 3 (Flygvapnet) som följd av FB 87 och ÖB:s programplan för det militära försvaret 1988-92. Ett antal ambitionssänkningar jämfört med tidigare planering har måst ske. Viktigast i sammanhanget är att den tvåsitsiga Gripen, JAS 39B, har måst utgå och att den planerade utvecklingen av STRIL under 90-talet får en annan utformning än tidigare tänkt. I båda fallen beror förändringarna på att kostnaderna stigit i höjden på ett från avvägningssynpunkt oacceptabelt sätt. De lösningar, som nu förutses i planerna, är inte lika fullvärdiga som de ursprungliga. De bedöms dock vara godtagbara.

Ett offensivt inslag i utvecklingen är den betydande omfördelning av medel, som skett från huvudproduktionsområde 2-3 (Materielanskaffning & Anskaffning av anläggningar) till huvudproduktionsområde 1 (Ledning och förbandsverksamhet) för att finansiera den del av Flygvapnets löneförbättringar m m, som inte tas upp av priskompensationssystemet. Förbättringarna av personalens ekonomiska villkor har varit nödvändiga bl a för att bromsa förtidsavgångarna. De konsekvenser som överföringen av medel får för materiel och anläggningar är långt ifrån oväsentliga, men de måste accepteras i den totala bilden.

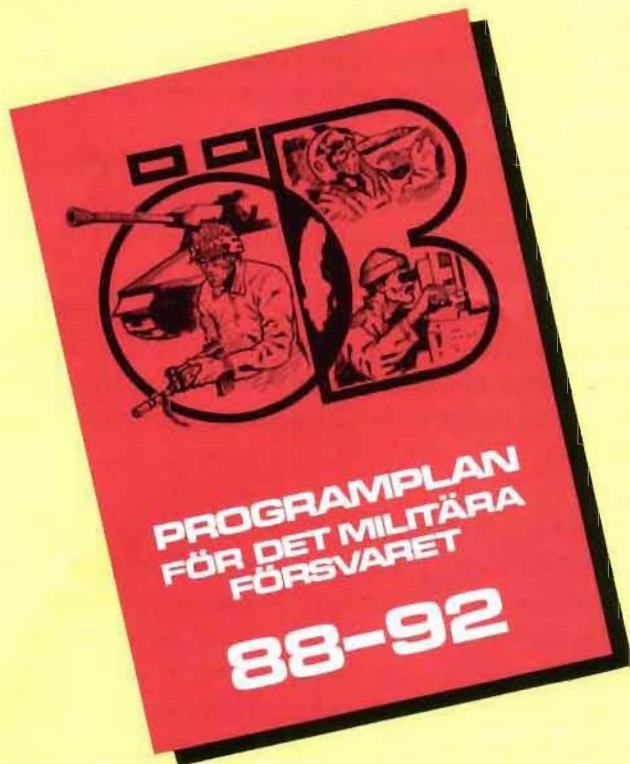
● ● Vikten av en hög kvalitet på Flygvapnets personal illustreras i CFV tal vid årets internationella flygutställning på Le Bourget, vilket finns återgivet i detta nummer. Talet rör med hänsyn till auditoriet våra flygförare, men det äger i sina principer full giltighet även för övriga personalkategorier. Kvaliteten nås genom urval, utbildning och – inte minst – en daglig verksamhet, som i första hand betraktar problem inte som svårigheter utan som utgångspunkter för att finna goda lösningar. Den sortens inställning ger både personlig arbetstillfredsställelse och för vårt Flygvapen framåt i takt med tiden.

Det kommer att finnas en hel del problem att lösa i Flygvapnet under de närmaste åren som direkt och indirekt följd av den kraftfulla och nödvändiga satsningen på rekrytering och grundutbildning. Med en inställning av det "rätta virket" finns emellertid också möjligheten att Flygvapnet kommer ur problemen starkare än på länge. Detta är sannerligen ingen dålig sak att kämpa för. ■



i PROGRAMPLANEN 1988-92

☆☆ *Chefen för Flygvapnet (CFV) har tidigare år redovisat sin programplan i en särskild öppen utgåva. Årets programplan, gällande åren 1988-92, redovisas endast i FlygvapenNytt. CFV budskapet når på så vis ut till en bredare publik.* ☆ ☆ *Planeringen för FV:s framtid och de åtgärder som här redovisas är en bantad version ur det underlag CFV 1987-06-01 lämnade till överbefälhavaren (ÖB) inför ÖB:s programplan. ÖB:s programplan 88-92 överlämnades till regeringen 1987-06-26 och finns utgiven i den s k röda boken.* ☆ ☆ ☆



AV BO REINHOLDSSON

Omvärlden, människan och Gripen

Samtidigt har de militära resurserna och övningsverksamheten i vårt närområde ökat kraftigt under 80-talet. En allt större lucka har därvid uppstått mellan oss och omvärlden – främst vad gäller flygstridskrafternas omfattning och utveckling.

De grundvärderingar angående flygstridskrafternas betydelse och utveckling som formulerades bl a i underlagsarbete "FK 84" för försvarsbeslutet 1987 (FB 87) kvarstår oförändrade.

Sverige har *folkrättslig skyldighet* att hindra kränkningar av landets gränser, avsiktliga såväl som oavsiktliga. I luft- rummet pågår i fredstid en alltmer omfattande militär övningsverksamhet nära våra gränser. Delar av stril-organisationen samt våra flyg- och basförband måste därför ständigt hålla hög beredskap. Kraven på rationalitet i den fredstida utbildningsverksamheten måste sålunda balanseras mot beredskapskraven.

En kris- eller krigssituation i vårt när-

område kan innebära att andra stater flygstridskrafter söker underlätta sina operationer genom överflygning av Sverige. Kvaliteten på vårt luftförsvar ökar således i betydelse. För att vår säkerhetspolitik skall vara trovärdig måste vi bl a inrikta vår materielanskaffning, systemuppbyggnad och utbildning så, att det står klart för omvärlden att vi i en neutralitetssituation effektivt kan upptäcka och bekämpa flygplan och kryssningsrobotar. ▶



PRESSTOPP!

**JAS 39 Gripens premiärflygning uppskjuten.
Nytt datum: Medio 1988.**

styr Flygvapnets färd in i framtiden

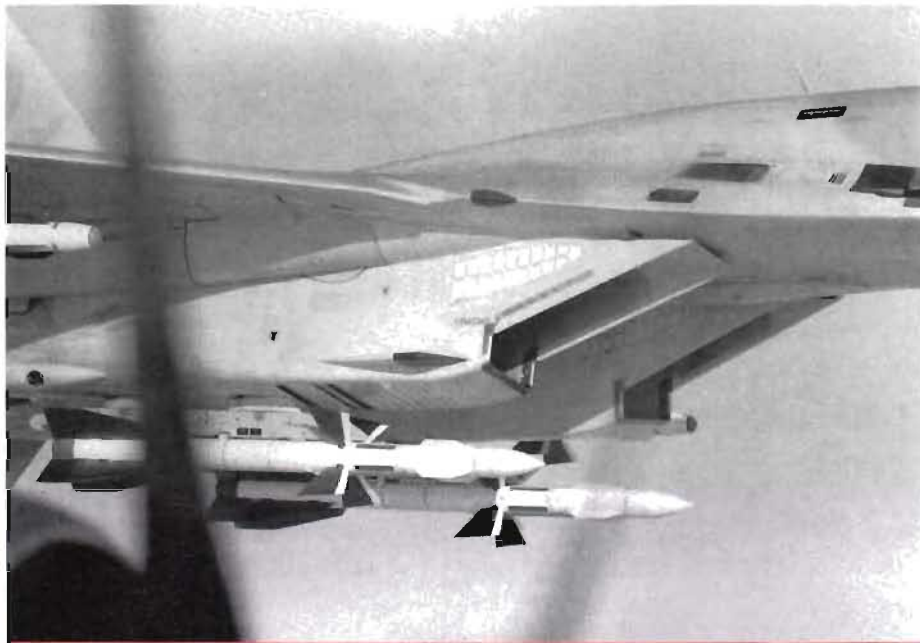


Foto: Svenska Flygvapnet

WP:s senaste operativa jaktstridsflygplan, Sa 37 Viggen, från 81:a hälsödet på Kolárholmsö. Här en artstudier från ett luftmuseums avsett Svenska Flygvapnet med ett SA 37 spaningsflygplan i september 1987. Det är Sa 37 jaktstridsflygplan (ca 100 man) och ett svenskt (ca 100 man)

● ● **Utvecklingen i omvärlden** innebär att nya flygplanssystem utvecklas samtidigt som befintliga system fortlöpande moderniseras. Förnyelsetakten är påtagligt hög. De konventionella vapnens verkningsgrad har dessutom ökat kraftigt främst genom förbättrad precision och stridsdelsutveckling. En del vapentyper, t ex kryssningsrobotar, har tillkommit. Resurser för transport av militära styrkor till lands och sjöss samt i luften har också förbättrats. Den sammantagna militärtekniska utvecklingen *har påtagligt ökat en angriparers möjligheter att genomföra ett kraftfullt angrepp mot Sverige.* Det kan dessutom sättas in överraskande till tid, plats och tillvägagångssätt.

FV:s nuvarande krigsorganisation är (med reservation för vissa temporära brister) kvalitativt sett väl ägnad att lösa aktuella försvarsuppgifter. Förbandens beredskap, rörlighet och slagkraft är god. Samtidigt måste konstateras att krigsdugligheten i kvalitativt avseende har kunnat

åstadkommas endast till priset av betydande organisationsminskningar. Antalet förband har nu minskat till en **kritisk nivå**.

Reduceringarna av organisationen har främst sin grund i att de ekonomiska resurser som tilldelats FV under en lång period successivt minskat i köpkraft. CFV har inte bedömt det möjligt att kompensera detta genom att göra avkall på kvaliteten.

Under förutsättning att Sveriges säkerhetspolitiska inriktning består, måste våra flygstridskrafter även i framtiden kunna disponera förband av sådan kvalitet och i sådant antal att de kan utgöra ett verksamt stöd för statsmakten vid utövandet av denna politik. Detta innebär att flygstridskrafterna skall kunna verka i alla delar av landet och i olika situationer. I fall av krig är en viktig uppgift att *skydda vår civilbefolkning och vår mobilisering.* I samverkan med övriga stridskrafter måste flygstridskrafterna kunna begränsa en angriparers operativa handlingsmöjligheter.

● ● **Inriktning och avvägning i stort.** – CFV har sedan lång tid utformat en plan i stort för FV:s utveckling. Denna "generalplan" beskriver nödvändig utveckling över tiden för flyg-, bas- och stril-systemen samt övriga stödfunktioner för FV-förbanden. Planen har gjorts upp mot bakgrund av främst målsättningen för svenskt försvar och därmed sammanhängande uppgifter. Härutöver har hänsyn tagits till den militärtekniska utvecklingen i vårt närområde, Sveriges geografiska läge, de övriga krav som följer av vår säkerhetspolitik och ÖB:s operativa inriktning samt flygstridskrafternas egenskaper. Utvecklingen enligt "generalplanen" kan i stort beskrivas:

Militärtekniska utvecklingen i vår omvärld har påtagligt ÖKAT möjligheterna till kraftfullt angrepp mot Sverige

TABELL 1

Kvantitetsförändringar i krigsorganisationen 1967–87

	1967	1987	Förändring
Jaktflygdiv	22	11	- 11
Attackflygdiv	12	5,5	- 6,5
Lätta attackflygdiv	0	4	+ 4
Spaningsflygdiv	10	6	- 4
Tunga tp-fpl (ant)	1	8	+ 7
Robot 68-div	4	-	- 4

Krigs- organisationen nere på ett minimum

- ▶ Flygsystemen ombeväpnas under 90-talet successivt från flygplan J 35 Draken och äldre versioner av flygplan AJ 37 och S 37 Viggen till flygplan JAS 39 Gripen. I närtid moderniseras och gångtidslängs tre Draken-divisioner för att kunna nyttjas till slutet av 90-talet. Handlingsfrihet skapas för att tillföra en fjärde Draken-division (J 35J) i samband med nästa försvarsbeslut. Moderna vapen och motmedel tillförs successivt. Möjligheterna i moderna beväpnings-system att relativt enkelt införa förbättringar för att möta hotets utveckling utnyttjas vid behov. JAS 39 liksom den modernaste versionen av Viggen (JA 37) har i hög grad sådana möjligheter. JA 37 är den viktigaste komponenten inom jaktflygsystemet under 80-talets resterande del samt under 90-talet.
- ▶ Bassystemet organiseras och utbyggs enligt Bas 90-systemet med tillhörande basförband, basbataljon 85. Genom detta erhåller bassystemet en kraftigt ökad motståndskraft mot bekämpning.
- ▶ Stril-systemet omsätts successivt till Stril 90, varvid strilcentralerna moderniseras och anpassas tekniskt och taktiskt till de nya radarsystemen samt flygsystemen JA 37 och JAS 39. Detta innebär bl a, att vår luftbevakning förbättras liksom våra möjligheter att leda och stridsleda våra flygförband.
- ▶ Kommunikations- och ledningssystemen moderniseras. Ett gemensamt informationssystem för såväl krig som fred skapas. Våra möjligheter att leda våra förband även under svåra förhållanden förbättras.

● ● **Sammantaget** innebär planerad utveckling att våra flygstriidskrafter bedöms få de grundläggande förutsättningarna för att kunna lösa sina uppgifter såväl under olika situationer i fred som i krig. *Krigsorganisationen är emellertid nere på ett minimum ur operativ synvinkel.*

För FV planeras under perioden 1988-92 ökade satsningar för att tidigt förse jaktflygdivisionerna JA 37 samt senare flygdivisionerna JAS 39 med förbättrade motmedel. Attackflygdivisionerna AJ 37 ges tidigt möjlighet att bära modern sjö-målsrobot, RB 15F. Vidare utvecklas en aktiv målsökare för RB 71 och ytterligare robotar anskaffas. Denna robot – RB 71A – skall bäras av både JA 37 och JAS 39.

Forsknings- och utvecklingsverksamhet planeras för respektive system enligt "generalplanen". I flera fall ligger dock verksamheten på miniminivå. I något fall är den mer omfattande, t ex vad gäller jaktrobotar. Verksamheten där inriktas särskilt mot ett beslutsunderlag till 1992 om eventuell utveckling av en inhemsk radarjaktrobot (RB 73) för JAS 39.

● ● **Personalläget** vad gäller främst militär personal har under ett antal år successivt försämrats. Detta har sammanhängt med höga pensionsavgångar och omfattande förtidsavgångar. CFV har mot bakgrund av läget vidtagit ett antal åtgärder för att komma tillrätta med situationen. Rekrytering och grundutbildning ökas kraftigt. Dessa helt nödvändiga åtgärder får emellertid vissa ekonomiska och verksamhetsmässiga konsekvenser för hela perioden 1988-92.

De kraftfulla åtgärderna på personalsidan genomförs för att så snabbt som möjligt kunna återfylla FV:s fredsorganisation till den nivå som fordras för att FV:s krigsorganisation skall kunna fungera på ett tillfredsställande sätt, samtidigt som erforderlig beredskap skall upprätthållas.

I de operativa grunderna för planering ställs krav på snabbt tillgängliga förband, hög mobiliseringsberedskap och förmåga att uppta försvar under pågående mobilisering.

För att dessa operativa krav skall innehållas måste bl a "svaga länkar" undvikas. CFV har i planeringen eftersträvat en så långt möjligt balanserad avvägning mellan samtliga FV:s system, så att ingen del markant eftersätts och därmed framstår som gränssättande för flygstriidskrafternas förmåga. CFV bedömer att programplanen härvidlag är väl balanserad. Den samlade försvarskraften hos flygstriidskrafterna ligger dock i underkant i förhållande till uppgifterna. ▶



NATO:s motsvarighet till WP:s Su-27 Flanker kan i till viss del anses vara F-15 Eagle ... om man bortser från att F-15 till sin grundkonstruktion är ca tio år äldre. F-15 finns baserad i Europa hos USAFE i Bitburg/V-Tyskland, Soesterberg/Nederländerna och Keflavik/Island. – Det tar F-15 (rakaste fågelvägen) ca 45 min att nå svenskt territorium.

● ● **Ekonomi.** – FB 87 innebär för FV att planeringen inriktas mot grundnivån (nivå 1) i ÖB:s underlag till försvarsbeslutet "ÖB 87-92". Utöver denna grundnivå skall ett antal särskilt utpekade åtgärder genomföras. Särskilda resurser har tilldelats för dessa i form av noga angivna be- lopp för respektive åtgärd.

För FV innebär detta en nivå som 1987-92 i EKONOMISKA termer ligger mellan nivå 5 och 6 i "ÖB 87-92", men som till sitt FAKTISKA INNEHÅLL avsevärt skiljer sig från vad som i "ÖB 87-92" inplanerades i dessa nivåer.

Den materielutveckling och -anskaffning som planerades under 1987-92 i nivå 1 har till delar måst reduceras. Detta blev följderna när de riktade åtgärderna inplanerats utan inskränkningar och när hänsyn tagits till relativa kostnadsökningar inom grundnivån.

ÖB har anvisat följande ekonomiska ramar i miljoner kronor för FV (prisläge februari 1986). – **Tabell 2.**

88/89	89/90	90/91	91/92	88-92
9.058	9.135	9.369	9.771	37.333

Betalningsmedlens fördelning på olika huvudproduktionsområden framgår av **tabell 3.**

Hpo/Verk- samsamhetsområde	Betalnings- medel 1988-92
1) Ledning & för- bandsverksamhet	13.838
2) Anskaffning av materiel'	21.869
3) Anskaffning av anläggningar	1.629
	Summa: 37.333

1) Innehåller numera både hpo 2 och 4 = Forskning & försök.

För att utvecklingen inom FV skall kunna genomföras enligt den målsättning till 1992 och inriktning till 1997 som FB 87 angav, måste bl a nedanstående förut- sättningar innehållas:

- ▶ Priskompensation måste erhållas efter den verkliga prisutvecklingen.
- ▶ Personaluppfyllnad måste ske i minst planerad takt.
- ▶ Rationaliseringsarbetet måste kunna genomföras enligt plan till 1992.

För att helt kunna genomföra vad som förutsattes i FB 87 skulle en **förstärkning om ca 200 Mkr/år** erfordras fram till 1992. En sådan förstärkning skulle innebära en väsentlig effektökning inom främst bas- och stril-systemen samt ge en ökad stabilitet och säkerhet i FV:s utveckling.

CFV har för budgetåret 1988/89 (programplanens första år) fördelat de av ÖB tilldelade medlen enligt **tabell 4.**

Hpo/Verk- samsamhetsområde	Betalnings- medel 1988-92
1) Ledning & för- bandsverksamhet	3.408
2) Anskaffning av materiel	5.269
3) Anskaffning av anläggningar	381
	Summa: 9.058

Det innebär att FV under 88/89 utvecklas planenligt men på den reducerade nivån enl ovan.

För att HELT kunna genomföra det i FB 87 förutsatta fordras:

Förstärkning med 200 Mkr/år

Krigsorganisationens kvantitetsutveckling. – **Tabell 3**

FLYGVAPNET	1987	1997
		PP nivå
Jaktdiv 35	3	2-3 ¹⁾
Jaktdiv 37	8	8
JAS-div 39	–	5 ²⁾
Attackdiv 37	5,5	1,5
Lätta attackdiv	4	4 ³⁾
Span-flygdiv 37	6	6
Tunga tp-fpl (ant/st)	8	8
Basbat	33	30

● ● **Krigsorganisationens utveckling.** – Krigsförbanden består av ledningsförband (sektorstabler), STRIL-förband (stridsledning och luftbevakning) och sambandsförband. Dessa förband har i dag en acceptabel förmåga att lösa sina uppgifter och bibehåller denna i allt väsentligt.

Provverksamheten med datorstödda taktiska ledningssystem fortsätter. Den fortsatta systemutvecklingen styrs i första hand av kraven på ledning i krig.

System "Väder 80" införs och vidareutvecklas med bl a integrering av flygtrafiklednings- och hydrografisk information. – Nya väderadarstationer anskaffas för att bättre tillgodose flygsäkerheten.

Sambandssystemen förbättras under perioden. De ges ökad snabbhet, flexibilitet, uthållighet och säkerhet. Även signalskyddet samt skyddet mot telestörning förbättras. – De system som berörs är främst:

- Försvarets Telenät (FTN).
- Transportabla sambandsutrustningar.

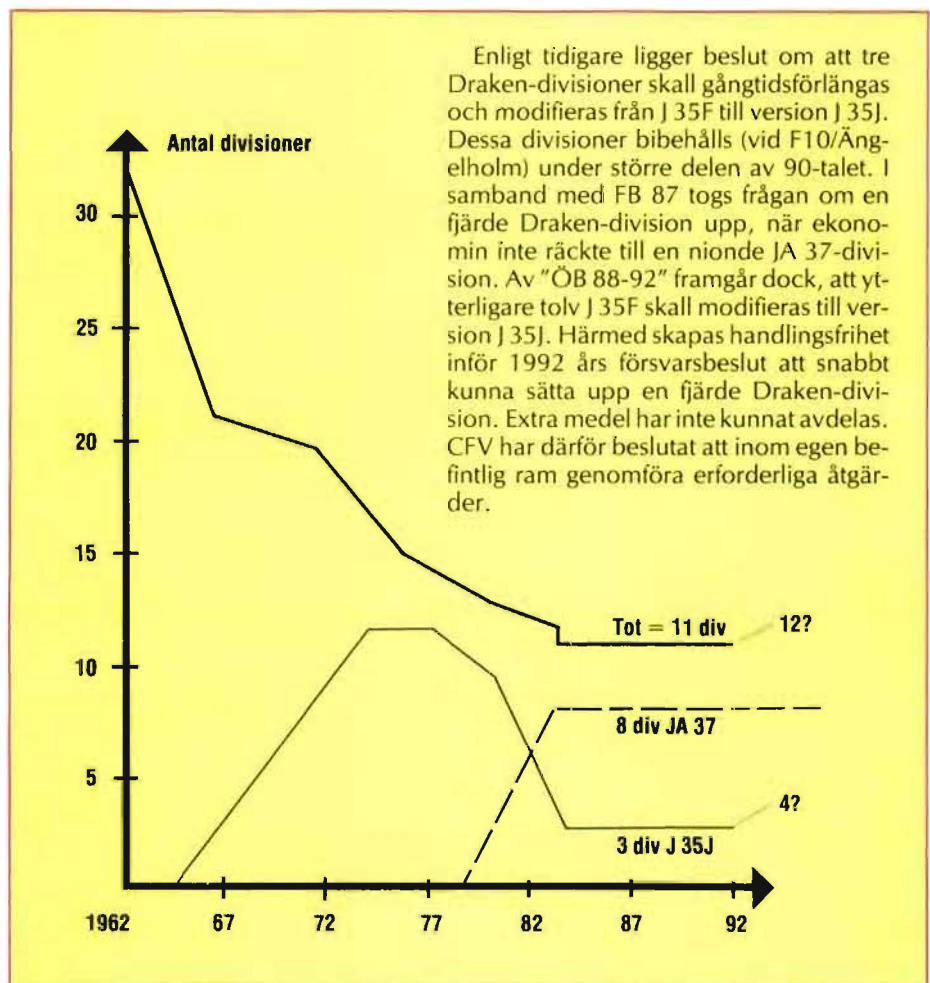
- Lufornätet.
- Fjärrskriftfunktionen.

STRIL-systemet förbättras och övergår successivt till STRIL 90. – "STRIL 90" innebär främst att:

- Moderna markuppställda radarstationer anskaffas. (PS 860 & 870.)
- De markuppställda radarstationerna kompletteras med ett flygburet system, PS 890.
- Transportabla radargruppcentraler tillförs. (Rgc/T.)
- Modern materiel till strilcentralerna utvecklas och tillförs.

● ● **Jaktflygförband.** – Dessa är utrustade med JA 37 Viggen och J 35 Draken. Förbanden har hög materiell standard men har i dag och några år framåt personalbrister.

Den avslutande ombeväpningen till JA 37-systemet genomförs enligt plan. Från 1989 är samtliga åtta divisioner ombeväpnade. Kvalitativt håller dessa internationellt sett en mycket hög nivå. Den angelägna kvantitetsökningen med en nionde JA 37-division medgavs inte i den ekonomi som avdelades i FB 87. Däremot tilldelades resurser för förbättringar av JA 37:s motmedelssystem. Ytterligare anskaffning av kvalificerade IR-jaktrobotar RB 74 (Sidewinder 9L) har kunnat tidigareläggas. FB 87 innebär också en satsning på svensk utveckling av en radarjaktrobot (RB 71A/73). Denna innebär i ett första steg en utveckling och förbättring av FV:s nuvarande RB 71. Utvecklingen skall genomföras tillsammans med utländsk industri och den nya roboten (RB 71A) skall tillföras jaktflygsystemet (JA 37 och JAS 39) mot mitten av 90-talet. I ett andra steg skall forskning och utveckling bedrivas avseende en inhemsk radarjaktrobot (RB 73) för JAS 39, så att beslut om vidare utveckling och anskaffning kan fattas i 1992 års försvarsbeslut. Det gemensamma projektet (RB 71A/73) kallas även "Jaktrobot 2000".



● ● **JAS 39-förband.** – Försvarets nya flygplanprojekt Gripen utvecklas i stort enligt de planer och målsättningar som låg till grund för JAS-beslutet.

Realiserbarhetsstudier av olika delar i vapenprogrammet pågår. I FB 87 tilldelades extra resurser för ökad satsning på

motmedel, så att i stort ursprungligt planerade motmedel kan anskaffas. Tungva vapen för sjömålsbekämpning (RB 15F) anskaffas. Vidare utvecklas och anskaffas nya vapen mot markmål.

I början av perioden 92-97 påbörjas ombeväpning till JAS 39 Gripen. I FB 87

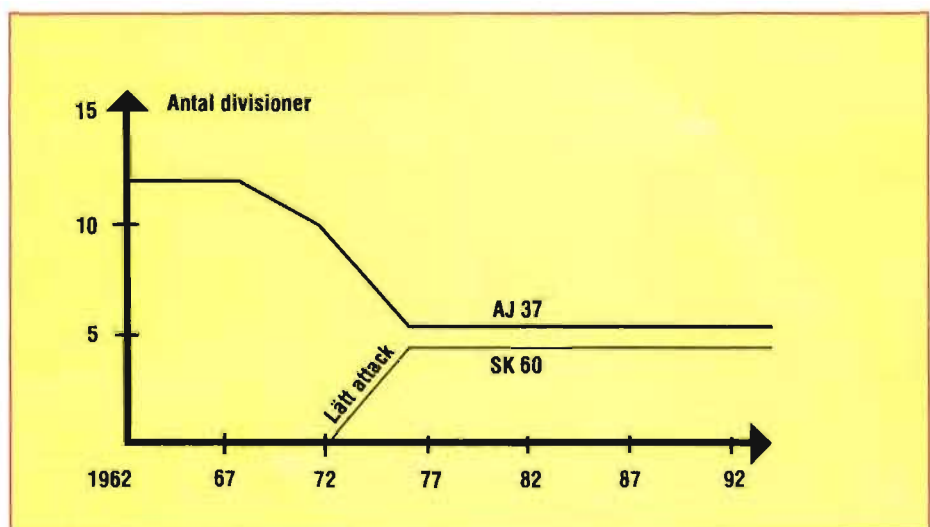
avdelades också medel under denna period för en utökning av antalet JAS 39.

Av ekonomiska skäl har för närvarande den tvärsitiga Gripen-versionen (39B) utgått ur planeringen.

● ● **Attackflygförband.** – Attackflyg-systemet består av medeltunga attackflyg-divisioner (AJ 37 Viggen), lätta attackflyg-divisioner (SK 60) och ledningsorgan (E1). – AJ 37-systemet har successivt moderniserats och har god kvalitet. Liksom för jaktförbanden föreligger i dag personalbrist. Den återtas på sikt.

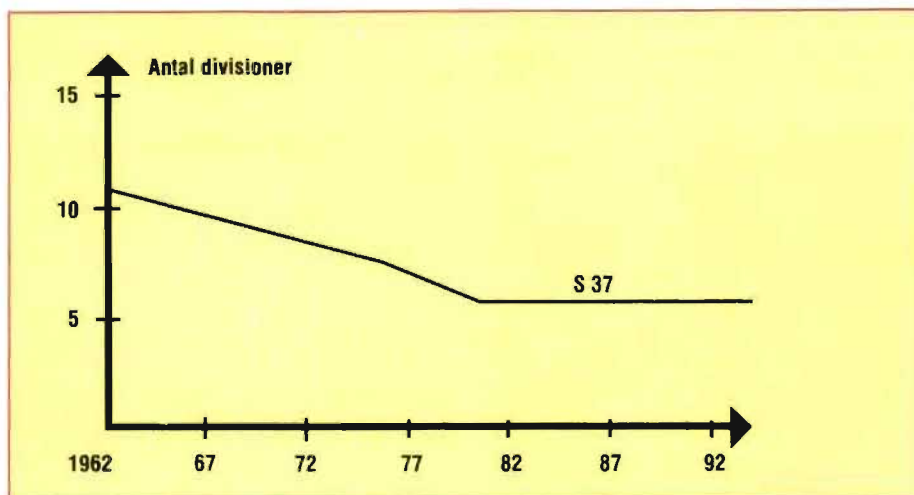
I FB 87 avdelades medel för att AJ 37 skulle ges möjlighet att kunna bära den för JAS 39 framtagna sjömålsroboten (RB 15F). Vidare görs vissa förbättringar på attackrobotarna mot markmål (RB 75 Maverick).

Antalet lätta attackflygdivisioner SK 60 behålls minst till mitten av 1990-talet.



● ● **Spaningsflygförband.** – Spanings-systemet består av spaningsflygdivisioner S 37 Viggen, spaningsflyggrupper SK 60 och underrättelseförband. – Förbanden har hög kvalitetsnivå. Även här föreligger i dag personalbrist. Samma återhämtningsprogram gäller.

Under programplaneperioden vidmakthålls spaningsflygsystemets goda kvalitet och effekt. Motmedels- och fototolkutrustningar moderniseras efterhand. Organisationen av spaningsflyggrupper kommer att ses över under perioden.



● ● **Transportflygförband.** – I dessa ingår en transportflygdivision TP 84, transportflyggrupper, sambandsflygdivisioner, sambandsflyggrupper samt regionala och lokala helikoptergrupper för flygräddning. Under hela programplaneperioden sker bl a följande:

► Ledningsfunktionen för transportflygresurserna förbättras.

► De personala resurserna vid transportflygdivisionen förstärks.

► Utbildning av reservofficerare som flygförare och värnpliktiga lastmästare igångsätts.

► Organisationen för transportflyggrupper, sambandsflygdivisioner och sambandsflyggrupper överses.

► De **regionala** flygräddningshelikoptrarna HKP 4 börjar 1988 att ersättas av nya HKP 10 (Super Puma).

För den **lokala** flygräddningsfunktionen utnyttjas tills vidare HKP 3B jämte fyra HKP 9B. Typ av ersättningshelikopter för HKP 3 m studeras vidare.

● ● **Basförband.** – Dessa består i huvudsak av olika typer av basförband som sammanförs till basbataljoner samt verkstadsförband som sammanförs till verkstadsbataljoner.

Övergången till nytt bassystem – "Bas

90" – pågår. En ny basförbandsorganisation – "Basbat 85" – införs.

Basutbyggnaden är försenad i förhållande till ursprunglig plan men genomförs nu i full omfattning. – Anskaffningen av ny basmateriel fortsätter liksom tidigare

påbörjade åtgärder för att öka bassystemets uthållighet.

Möjligheterna att verka i ABC-miljö förbättras genom successiv anskaffning av skyddsdräkter för såväl flygande personal som klagdräkt- och övrig baspersonal.

● ● **Fredsorganisationens utveckling.** – Flygstridskrafterna skall kunna utnyttjas i hela landet och i närliggande områden. Detta förhållande kräver ett väl utbyggt och över hela landet täckande bas- och stridsledningssystem. Incidentberedskapen kräver att betydande delar av dessa system är i drift i fred.

Antalet flottiljer i FV har halverats under en 20-årsperiod. Kvarvarande antal är ett minimum m h t krigsförberedelsearbetet över landets yta och från beredskapssynpunkt. Även antalet skolförband är nu nere på ett minimum.

I samband med att JAS 39 införs planeras anpassningar i ledningssystemet. En särskild funktionsledning under ÖB planeras att skapas. En motsvarande funktion torde behövas i fredsorganisationen. Uppgifter för samt organisation och loka-

lisering av en sådan funktion kommer att studeras ytterligare. Vidare kommer kopplingen mellan krigs- och fredsorganisationerna i dessa avseenden att klarläggas.

● ● **Personalläget.** – Militär personal. – Personalläget har under det gångna året ytterligare försämrats något. Detta sammanhänger med att pensionsavgångarna nu och de närmaste åren är som störst och att förtidsavgångarna under några år varit onormalt höga. Bristerna är liksom tidigare mest accentuerade bland flygförare och teknisk personal.

Därför har rekryteringen ökat kraftigt, främst vad gäller dessa grupper. För att möjliggöra detta sker en omfattande omläggning av utbildningssystemet, vilken skall medge en i princip fördubblad rekry-

tering inom dessa fack. Den ökade rekryteringen behålls ett antal år, för att så snabbt som möjligt återfylla FV:s fredsorganisation till den nivå som erfordras för en effektiv fredstida verksamhet, så att krigsorganisationen skall kunna bemannas på avsett sätt.

Arbetsituationen i FV är i dag mycket krävande – och kommer några år framöver att vara. Den ökade rekryteringen bedöms medföra viss nettotillförsel av yrkesofficerare från och med innevarande budgetår. De åtgärder som hittills vidtagits – och planeras – kommer dock att ge full effekt först om några år. Dagens vakanser är inte fyllda förrän i början av perioden 92-97. Konsekvenserna av detta är att kraftsamling måste ske till de allra väsentligaste uppgifterna de närmaste åren.

FB 87 innebar ett reducerat personalminskningsmål inom FV:s personalram. Denna skall nu innehålla *ytterligare* ca 300 yrkesofficerare, totalt ca 4000. Först i slutet av 90-talet beräknas dock detta jämfört med tidigare högre mål vara nått. Beträffande flygförare och teknisk personal bedöms dock vidtagna åtgärder innebära att de flesta vakanserna är fyllda till 1992.

● ● *Civil personal.* – Inom ramen för såväl krigs- som fredsorganisationens behov ges den civila personalen befattnings- och vidareutbildning på olika nivåer.

Bland den civila personalen föreligger fortfarande en viss obalans mellan behov av och tillgång på personal av rätt utbildning/kvalitet, främst beroende på efterverkningarna av genomförda organisationsförändringar. Problemen kvarstår de närmaste åren men bedöms sedan minska, då de personalmässiga konsekvenserna av bl a Underhållsutredningen (U 80) och F18:s (Tullinge) nedläggning är avklarade.

Avgångarna bland viss civil, teknisk personal är fortfarande stora och leder till ökade utbildningsbehov. Detta har lett till eftersläpningar och störningar i verksamheten.

FB 87 innebar att även personalminskningsmålet för civil personal reduceras.

des. Detta innebär en *ökning* av personalramen med ca 250 civilanställda till totalt ca 3300 civilanställda.

● ● *Värnpliktiga.* – Värnpliktsutbildningen vid FV har två övergripande inriktningar:

- ▶ Utbildning av alla till krigsbefattning.
- ▶ Utbildning för att utföra beredskapsuppgift inom fredsproduktionens ram.

Personalminskningen reduceras

Ytterligare ca 550 tjänster får behållas

Mot bakgrund av krigsorganisatoriska förändringar (t ex "Basbat 85") utbildas ett större antal vpl än tidigare till kvalificerade befattningar. Det totala antalet vpl blir dock i stort oförändrat.

Befälsuttagna vpl utgör grunden för rekrytering till yrkesofficerare. Utbildningsmyndigheterna har härigenom ett utökat ansvar i värnpliktsutbildningen.

● ● *Repetitionsutbildning.* – Repetitionsutbildning planeras i stort genomföras i erforderlig omfattning. Denna innebär på sikt en ökning. Basbataljonerna kommer under 90-talet att reputbildas med 75 proc av styrkan mot nuvarande ca 50 proc per tillfälle. Nya förbandstyper och ny materiel kräver omskolning av personal under repetitionsutbildningen.

Repetitionsutbildningens längd och omfattning liksom personalstyrkan måste i framtiden anpassas till de enskilda förbandens uppgifter och behov av utbildning.

Sammantaget konstateras att fredsorganisationens personella resurser, som både är grunden för en effektiv krigsorganisation och en hög insatsberedskap, för närvarande genomgår en omfattande återuppfyllnad, så att FV:s uppgifter även framdeles skall kunna lösas i full omfattning.

● ● *Frivilligverksamhet.* – Den frivilliga försvarsverksamheten har stor betydelse för försvarets och FV:s förankring i samhället samt för samhörigheten mellan krigsorganisationens personal och FV:s fredsförband.

Basbataljon 85 ställer ökade krav på frivilligutbildning. Nya krigsbefattningar för värnpliktigt befäl tillkommer, som medför ökat behov av grupp- och plutonbefäl.

Verksamheten inriktas mot vissa befattningar i krigsorganisationen.

För *flyglottor* inriktas verksamheten särskilt mot:

- ▶ Rekrytering (inom åldersgruppen över 18 år).
- ▶ Grundutbildning. (Genomförs lokalt/regionalt.)
- ▶ Vidareutbildning i krigsbefattning. (Genomförs centralt.)

För *värnpliktigt befäl* och *meniga* inriktas verksamheten mot att:

- ▶ Öka personalens kunskap och förmåga i krigsbefattningar.
- ▶ Tillföra krigsorganisationen utbildad personal.
- ▶ Upprätthålla ett levande och aktivt försvarsintresse.

Ungdomsverksamheten (FVRF-ungdomar) har fått ökad betydelse för rekrytering av fast anställd personal, vilket kräver uppmärksamhet. Denna verksamhet genomförs lokalt/regionalt.

● ● *Byggnadsverksamhet och anläggningar.* – Medelstilledningen för byggnadsverksamheten har under programplaneperioden kunnat ökas något i förhållande till tidigare nivå. Ökningen har huvudsakligen tillförts för krigsorganisationens behov.

Verksamheten sker bl a genom att:

- Skyddade grupperingsplatser för radarstationerna PS-860 slutförs och PS-870 genomförs i stort under perioden.

- Anpassningen av våra flygbaser till flygbasystem 90 fortsätter och slutförs under andra perioden.
- Underhåll av rull- och taxibanor vid freds- och krigsflygplatser utförs.
- Nybyggnad av mobiliserings- och ammunitionsförråd sker.

För fredsorganisationen genomförs så-

väl nybyggnad som underhålls- och ombyggnadsåtgärder. Denna verksamhet är motiverad dels av organisationsförändringar, dels av att befintliga lokaler inte är fullt funktionella m h t volym-, arbetsmiljö- och/eller hygienkrav. Nybyggnation påbörjas bl a vid F5, F13, F14, F16 och F21. Under perioden sker också vissa beredskaps- och säkerhetshöjande byggåtgärder för att främst försvåra säkerhetshotande sabotageverksamhet. ■

☆☆☆ Vid de internationella flygutställningarna i Frankrike/Le Bourget och Storbritannien/Farnborough samlas kvalificerade flygjournalister från hela världen och i övrigt flygintierad publik bl a till SAFF:s (Swedish Air Force Fanclub) traditionella middag – ett sätt att träffa internationell flygexpertis. CFV, generallöjtnant SVEN-OLOF OLSON, brukar därvid hålla ett anförande kring aktuella frågor inom Flygvapnet eller kring flygstridskrafter i Sveriges omvärld, m m. ☆☆☆ CFV:s anförande vid årets flygsalong på Le Bourget har av FlygvapenNytts redaktion bedömts även kunna intressera publiken här på hemmaplan. Det återges därför här. ☆☆☆

**CFV tal
vid
flygut-
ställningen
på
Le Bourget**

**Tryggt för mig
att veta
– oroande
för varje
tänkbar angripare:**

Svenska flygförare är

”

Det har blivit tradition, att jag som chef för det svenska flygvapnet får ett tillfälle att ge min syn på några väsentliga och aktuella frågor vid de internationella flygutställningarna på Le Bourget och Farnborough.

Vid tidigare tillfällen har frågeställningarna koncentrerats till de materiella frågorna – flygplanssystem, strilsystem, bas-system. De mera mänskliga faktorerna har kommit något i bakgrunden. Även den internationella flyglitteraturen domineras av den materiella utvecklingen, medan relativt få artiklar står att läsa som berör människan, i detta fall främst flygföraren, i systemet. Och ändå är det kanske just de mänskliga faktorerna som får allt större betydelse, ja, kanske t o m kan bli avgörande för utgången, inte bara av framtida luftstrider utan för att få en rätt bedömning av hela den framtida strate-

giska konfliktsituationen. Jag tänker på sådana faktorer som uttagning av förare, utbildning, träning och förarens förmåga att fatta successiva beslut i situationer som inte kan förutses. Men också flygförarens begränsningar vad avser t ex G-tolerans m m.

Mot denna bakgrund – men också mot bakgrund av att flera av Er relativt nyligen besökt Sverige och det svenska flygvapnet och där sett vår materiel – tänkte jag i kväll uppehålla mig främst vid just de mänskliga faktorerna, men avslutningsvis också göra någon kommentar till det just fattade försvarsbeslutet avseende svenskt försvar under 90-talet.

● ● I Sverige har under de senaste åren genomförts en studie som kallas *Europa-projektet*. Slutrapporten har nyligen redovisats. Studien som helhet är hemlig.



av det "rätta virket"!

men en öppen sammanfattning har nyligen publicerats. Studien avser en analys av de militärstrategiska, militäroperativa och militärtekniska förhållandena i Centraleuropa. Studien har tillkommit därför att vi ofta rör oss med standardiserade schabloner när det gäller att bedöma vissa faktorer. Bl a koncentreras ofta bedömningarna kring antalet markdivisioner och dessas framryckningsmöjligheter. En viktig slutsats som Europaprojektet drar är, att flygstriidskrafterna och luftförsvaret på ömse sidor spelar och kommer att spela en ytterst betydelsefull roll vid bedömningen av styrkedynamiken och därmed för de ömsesidiga handlingsmöjligheterna vid ett eventuellt krig mellan WP och NATO. Omvänt har flygstriidskrafterna en mycket stor betydelse som fredsbevarande faktor. Den som kan åstadkomma luftherravälde har också

fått, kanske inte nyckeln till framgång, men väl nyckeln till att undvika nederlag.

Jag vill säga detta som en allmän bakgrund beträffande flygstriidskrafternas framtid och betydelse.

Hittills har emellertid huvudsakligen värderingarna vad avser luftstrid skett mot bakgrund av den materiella kvaliteten och kvantiteten. Men precis som förr – inte minst under andra världskriget – spelar den personliga skickligheten, djärvheten, uthålligheten och klokheten en minst lika stor roll. Och grunden för en eventuell överlägsenhet läggs redan i uttagningsprocessen och byggs sedan vidare under utbildningen till full stridsflygare. Det är därför viktigt, dels att vi själva har bästa möjliga uttagnings- och utbildningssystem, dels värderar dessa faktorer hos en eventuell motståndare.

Tekniskt sett har utvecklingen gått

mycket fort. Strängt taget finns i dag inga gränser för vad som är tekniskt möjligt att åstadkomma. Snarare sätter ekonomi och fantasi gränserna. När vi för 25 år sedan skrev operativa specifikationer som underlag för teknisk systemutveckling var det närmast de tekniska möjligheterna som satte gränsen för förverkligandet. I dag gäller det att redan från början göra en noggrann avvägning, vilket är mycket svårare. För ett litet land som vårt blir det än viktigare att göra rätt redan från början. Kostnaderna för misslyckande är för stora. I en intervju i Aviation Week strax före jul 1986 uttryckte jag själv saken så:

"We will do what is necessary, not necessarily what is possible."

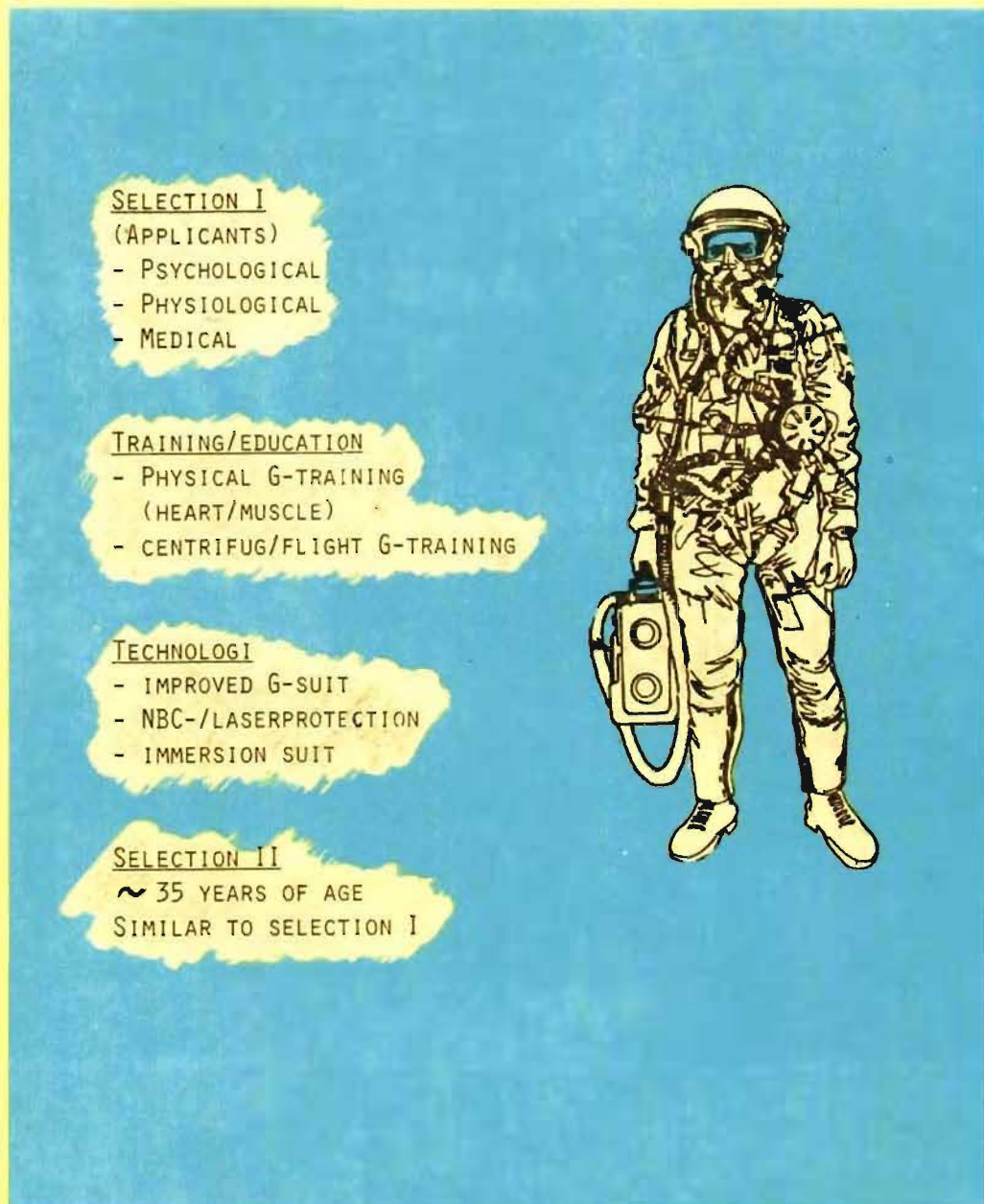
Den tekniska framtidsblick som ligger i den amerikanska Forecast II indikerar just att några direkta tekniska gränser inte finns.

Högre G-tolerans krav på JAS-erans flygförare

● ● Men hänger då människan – flygföraren – med i denna tekniska utveckling? Med flygplan som F-16, F-18, EAP, ATF och Gripen? – Låt mig då genast bekänna min obrutna och odelade tro på det bemannade flygplanet även i framtiden. Jag skall här kort beröra bakgrunden till denna min övertygelse.

Orsaken till att vi i Europa inte haft krig på över 40 år är inte att det saknats motsättningar, men väl att man på båda sidor inser konsekvenserna av ett storkrig. Samtidigt har rustningarna inte bara pågått utan ökat. Flygverksamheten över bl a Östersjön är, som jag visade i mitt föredrag i London förra året, mycket intensiv. Betydelsen av att visa militär närvaro har ökat. Risken är stor för incidenter och kränkningar. Politiskt sett ökar risken för händelser som ligger någonstans på en ograderad grå skala mellan fred och krig, inom det område som vi kallar "gråzon". Samtidigt som det gäller att uppträda resolut och med beslutsamhet, gäller det att anpassa sitt uppträdande efter situationens krav, d v s flexibelt.

Det bemannade flygplanet har möjlighet att förflytta sig till det område där det bäst behövs. Det bemannade jaktflygplanet kan identifiera, avvisa – utan eller med vapenmakt – eller bekämpa en "motståndare" allt efter lägets krav. Kort sagt är flygföraren den bästa beslutsfattaren i flertalet av de icke förutsebara situationer som kan uppkomma. Trots den enorma utvecklingen inom det flygburna dataområdet är den mänskliga hjärnan med sina 15 miljarder hjärnceller ändå överlägsen i många situationer. Utvecklingen av datorer har från JaktViggen till Gripen ökat trefaldigt vad gäller databehandlingskapacitet och tiofalt vad gäller funktionsomfattning (minneskapacitet). Samtidigt har hårdvarans vikt minskat till en fjärdedel. Detta indikerar den växelverkan mellan människa och maskin som resulterar i flexibilitet.



SELECTION I

(APPLICANTS)

- PSYCHOLOGICAL
- PHYSIOLOGICAL
- MEDICAL

TRAINING/EDUCATION

- PHYSICAL G-TRAINING (HEART/MUSCLE)
- CENTRIFUG/FLIGHT G-TRAINING

TECHNOLOGI

- IMPROVED G-SUIT
- NBC-/LASERPROTECTION
- IMMERSION SUIT

SELECTION II

~ 35 YEARS OF AGE

SIMILAR TO SELECTION I

Bild 1 Urval 1: Fysiologisk, psykologisk, medicinsk. – Träning/utbildning: Fysik, G-träning, centrifug/flyg-G-träning. – Teknologi: Bättre G-dräkt, ABC-/laserskydd, isolerdräkt. – Urval 2: Över 35 år & enl urval 1.

Med ökande motorstyrka, starkare och lättare material, elektroniska fly-by-wire-system, instabila flygplankonstruktioner m m blir flygplanen mycket manövrerbara och kan snabbt ta mycket höga G-belastningar. Gränsen för människan att hänga med närmar sig. Även om framtidens flygplan alltmer flygs av sina system, är det föraren som flyger systemen.

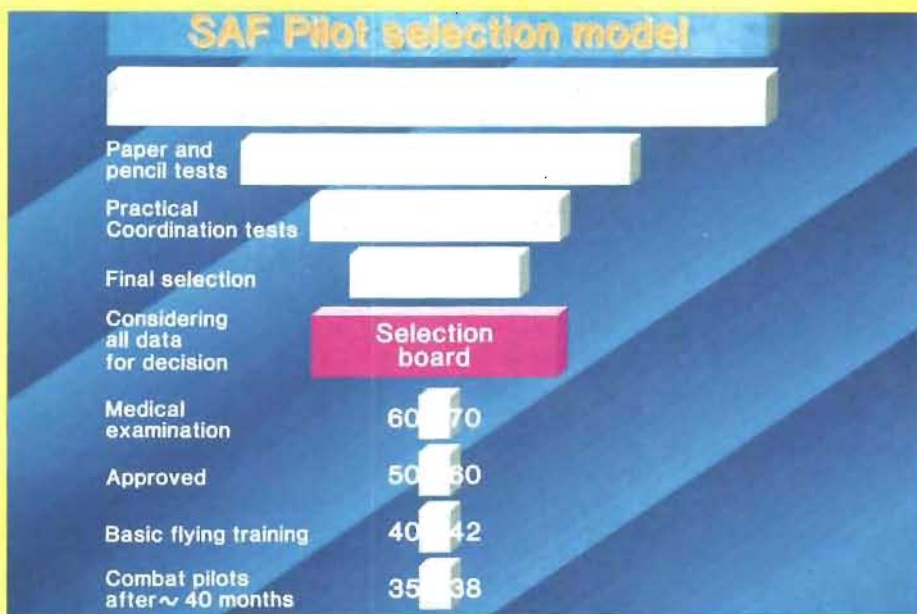
Med en G-tillväxt från 1G till 9G på bara någon sekund, utsätts flygföraren för mycket stora påfrestningar. Samtidigt skall han fatta nyanserade beslut och helst kunna tänka logiskt. Risken för s k G-LOC, d v s G-induced loss of consciousness, är påtaglig och dess ödesdigra konsekvenser inses lätt. En G-inducerad medvetslöshet på 15-20 sekunder kan också medföra en påföljande förvirring under varierande tid. Vi vet också, att förmågan att motstå G-påkänningar dels är individuellt varierande, dels kan höjas genom träning. Uttagningsprocessen och

förarträningen i fysiskt hänseende får därför framdeles allt större betydelse.

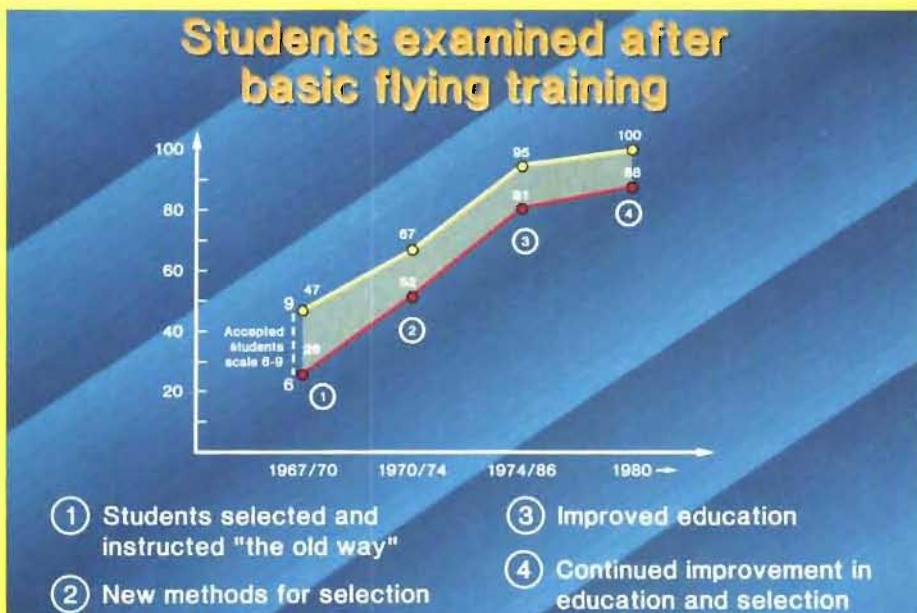
● ● Urvalsprocessen har fram till nu i de flesta länder vanligtvis omfattat gallring av individer med sjukdomar, deförmiteter, mentala störningar eller dem som har dåliga koordinationsvärden. Liten eller ingen uppmärksamhet alls har visats kring varierande grader av fysisk arbetskapacitet. Det skulle vara bra att kunna utesluta dem med konstant låg G-tolerans och låg fysisk arbetskapacitet och välja dem med extremt hög G-tolerans under förutsättningar att andra karaktärsdrag är acceptabla. Ett noggrannare urval av framtidens flygförare med uppmärksamhet på fysiska kännetecken bedöms vara värdefullt.

Som vi vet, står erfarna förare emot G-påkänningar bättre än oerfarna. Stridsmässig avancerad flygning men även centrifugträning ökar G-toleransen.

G-träning, dvs särskild anpassad fysisk



Gallring sker FÖRE intagning till flyg-utbildning



Innehållet (engelskan) i dessa två bilder förklaras i den svenska texten, sid 16.

Bild 2

samheten på de mänskliga faktorernas betydelse för framgång i luftstrid. I vissa hänseenden är författaren kritisk mot amerikanska uttagnings- och utbildningsmetoder och anser att större uppmärksamhet måste ägnas dessa frågor.

Jag citerar:

"Vi kan öka taktisk stridskapacitet vis-à-vis Sovjet på flera sätt: köpa fler flygplan, bygga nyare flygplan, radarsystem och robotar, ökad underhållssäkerhet etc. Men den främsta faktorn, som kan få det stora avgörandet, och som förmodligen är den billigaste och lättaste lösningen, är den mänskliga faktorn ..."

Och lite längre fram: "Dagens jaktförarutbildning är en krävande process. Utan en bra grund att bygga på kan inget utbildningssystem producera en kvalificerad jaktförare. Därför måste urvalsprocessen av flygförare ändras till att bli mera offensiv, konkurrenskraftig och utslagsgivande ..."

Uttagnings- och utbildningssystem varierar i olika länder. För ett litet land som Sverige är det nödvändigt att, bl a av ekonomiska skäl, eftersträva hög effektivitet inom dessa områden. Jag skall därför kortfattat beröra vårt uttagnings- och utbildningssystem samt också ge några tankar för framtiden.

● ● När jag gjorde min grundläggande flygutbildning i Sverige 1945-46, var vi från början ca 200 elever. Av dessa utexaminerades sedan cirka 85, d v s en gallringsprocent på ca 60. Varje flygpäss med en elev som senare gallrades bort var i sig en onödig utgift. Organisationen fick dimensioneras till maxantalet elever och blev därigenom inte optimal, sett under hela utbildningstiden.

Jag erinrar mig också min flyglärares totala inkompetens vad avser utbildningsmässig flygpedagogik. Hårda ord och utskällning var metoden för dagen. Gjorde ▶

träning, har visat sig väsentligt kunna öka G-toleransen vid simulerade stridsmanövrer (ACM). Med två träningsstillfällen i veckan har kapaciteten vid ACM ökat med nära 40 proc.

Detta är en av anledningarna till varför de svenska jaktdivisionerna är utrustade med träningsutrustning i särskilda utrymmen intill divisionen, där förarna bl a bedriver sin träning. Varje tolv månadersperiod testas förarna vad avser deras träningsresultat.

● ● Kraven på flygföraren i ett modernt högprestanda flygplan har stigit oerhört. Förarens utrustning måste motsvara och följa dessa krav. Till och med bör ett nytt urval av förare efter det att de fyllt 35 övervägas. — Bild 1.

I Sverige pågår för närvarande ett intensivt arbete på utförning av bl a en ny

modern G-dräkt med eventuellt ingående assisterad övertrycksandning samt lättvikts hjälm. Utveckling sker också på olika platser i världen av röstkontrollerade styrmetoder, hjälmmonterad siktlinjesindikator och inom andra områden som berör förarens funktion.

Mycket stora ekonomiska satsningar görs på att utveckla materielen och dess prestanda. Det är uppenbart att vi parallellt måste ägna stor uppmärksamhet åt forskning inom human-området, bl a i syfte att så långt möjligt öka G-toleransen, för att därigenom möjliggöra att de tekniska förutsättningarna till fullo kan utnyttjas.

● Förra året (december 1986) stod en intressant artikel att läsa i Air University Review. Den hette: "The Human Factor: The United States versus the Soviet Fighter Pilot." Jag skall här inte referera denna artikel i detalj utan konstaterar bara, att den på ett utmärkt sätt fäster uppmärk-

jag något fel i luften, slog han bryskt spaken ur handen på mig. Men uppenbarligen ansåg han det ändå lönt att skälla, för jag fick ju vara kvar.

Uttagningsprinciper och lärarpedagogik hänger ihop och har ägnats stor uppmärksamhet i Sverige. Genom ett systematiskt och utvecklande arbete tror jag mig kunna påstå, att vi i svenska flygvapnet nått fram till bra resultat. Genom projekt OKAFF, som betyder Operation Kvalitetshöjning Av Flygförarproduktionen,

har vi bl a nått fram till ett helt nytt synsätt vad avser flygpedagogik med inriktning på effektiv utbildning helt utan stress. Parallellt har uttagningsmetoderna förfinats och sedan början av 70-talet tillämpar vi bl a DMT – *Defence Mechanism Tests* – som ett led i vår uttagning.

Resultatet har inte låtit vänta på sig. Vi är relativt unika i världen med ett system där i stort sett all gallring sker **före** intagning till flygutbildning. Och då är att beakta, att vi i Sverige, till skillnad från flertalet andra länder, inte har någon selektion på olika grupper, t ex direktuttagning till helikopter- och transportförare. **Alla** tas ut för att bli "first class combat pilots". Och jag vågar påstå att resultatet är gott.

● ● Utvecklingen från slutet av 60-talet till 80-talet har varit, att utgallringen av elever under grundläggande flygutbildning har minskat från 50 proc till under tio.

Det svenska uttagningssystemet för flygförare ger i stort följande siffror. Av 1.400 intagna för test tas ca 40 ut för grundläggande flygutbildning (GFU). Efter GFU är det 36-40 elever kvar för vidare utbildning till stridsflygare och efter ca 40 månader är nästan alla fortfarande aktiva stridsflygförare. – **Bild 2**, sid 15.

Utbildningsmodellen för flygförare är:

- 1) 12 månader GFU på Bulldog och SK 60
- 2) 11 månader GTU på SK 60
- 3) Omskolning (TIS) 5 månader på 35 Draken alt 37 Viggen
- 4) Ca 20 månaders taktisk utbildning till full användbarhet i krigsorganisationen på 35 Draken och 37 Viggen.

I år har vi första kullen elever som genomför sin grundläggande flygutbildning enbart och **direkt** på SK 60. (**Bild 3**) Hittillsvarande resultat är goda. Men jag avvaktar utvärdering för slutligt ställningstagande beträffande permanentning av den utbildningsgången. Denna utbildning kan ses som ett led i utbildningen mot kommande JAS 39 Gripen. Tid fram till fullt utbildad stridsflygare är 48 månader, vilket innebär ca 500 flygtim.

Rent generellt tror jag det finns en tendens till konservatism vad gäller flygut-

PÅ VÄGIN

**Ny giv
med
flyg-
utbildning
direkt
på jet
visar
lovande
resultat**

Bild 3



Utvecklingen av flygförarutbildningen har sedan 1970-talet visat en kraftigt minskad avskiljning från den grundläggande flygutbildningen (GFU). Detta har kunnat ske genom att utbildningsklimatet vid Krigsflygskolan/F5, Ljungbyhed ständigt förbättrats och genom bättre uttagningsmetoder samt genom vidareutbildning av våra flyglärare.

Hittills har GFU inlets med flygning med propellerflygplanet SK 61 Bulldog för att därefter följas av flygning med jetskolflygplanet SK 60. Erfarenheter vid F5 har dock visat, att sannolikt skulle utbildningsresultatet totalt bli än bättre om GFU genomfördes enbart på SK 60, alltså EN flygplantyp. En ökning av flygtiden på SK 60 med 10 tim till totalt ca 125 tim innebär visserligen en liten ökning, men den ger likvärdig flygeleven nödvändig erfarenhetsökning. Även utbildningstekniska och organisatoriska fördelar vinnas härigenom. Med enbart GFU på SK 60 kan dessutom mer tid avsättas för värdefull teoriutbildning.

Försök med GFU enbart på SK 60 inleddes i våras. Samtliga elever har sedan dess genomfört ensamflygning (EK) utan problem. Förändringarna i övningar efter EK är små jämfört med tidigare GFU. Resultaten hittills av denna revolutionerande utbildningsmetodik är mycket lovande. Inga problem synes föreligga att framdeles utbilda direkt på jetflygplan. Försöksverksamheten fortsätter alltså och slutligt ställningstagande för eller emot "GFU Ny" tas i början av 1989. Ett "go ahead" gör FV unikt i flygutbildningshänseende och ambitionshöjningen i grundutbildningen av flygförare kan således mötas bättre än tidigare.

bildning ute i världen. Det är dags att pröva nya metoder, som beaktar framstegen i vårt samhälle i övrigt och som tar tillvara den moderna pedagogikens och teknikens möjligheter.

● ● Vid mina besök i olika länder diskuterar jag ofta bl a flygtider per förare och år. Tiderna varierar men också åsikterna om konsekvenser. Inom NATO betraktas vanligen ca 170-180 timmar per år som normalt för en stridsflygare. Enligt min mening är det *innehållet* i flygtiden som – inom vissa gränser – är av större betydelse än flygtidens omfattning i sig själv. Av ekonomiska och produktionstekniska skäl är flygtiden per flygförare och år relativt lågt i Sverige. Ändå vill jag påstå att tiden är tillräcklig för att vi skall nå ett gott resultat, även om en ökning av flygtiden i sig vore önskvärd. Tillgången på övningsområden är god i Sverige. Transporttider-

na är i stort försumbara. Många övnings-skjutplatser ligger i nära anslutning till våra flottflygplatser. Alltsammans gör att vi kan utnyttja nästan 100 proc av flygtiden till *effektiv flygträning*.

Vi eftersträvar dessutom att redan i fredstid bedriva alla våra övningar så krigsmässigt som möjligt. T ex är lägsta höjd för vår attack: över hav ca 60 fot; över land ca 150 ft, momentant 90 ft. Lägsta höjd för anfall mot lågflygande mål är 150 fot VMC och 1500 fot IMC. Lägsta höjd för manövrerande strid är 300 fot. Dessa värden är uttryck för en avvägning mellan viss risktagning i fred och kravet på operativt/taktiskt uppträdande i krig.

Siktet på vår utbildning är sedan ett antal år inställt på JAS 39 Gripen. Bedömda tider inför JAS 39-utbildningen, beroende av om vi senare har en tvåsitsig Gripen-version (JAS 39B) eller ej, är följande:

Alternativ 1: 12 månader GFU på SK 60 = 130 timmar.

Blid 4 12 månader GTU på SK 60 = 115 timmar.

12 månader TIS och GFSU på JAS 39A+B = 140 timmar + ca 70 timmar i simulator.

Fortsatt utbildning vid förband till full krigsanvändbarhet.

Alternativ 2: 12 månader GFU (enligt ovan).

Blid 4

12 månader GTU på nytt avancerat skolflygplan = 160 timmar.

12 månader TIS och GFSU på JAS 39A = 140 timmar + 80 timmar inkl luftstrids-simulator.

Fortsatt utbildning vid förband till full krigsanvändbarhet. ▶

I FRAMTIDEN

Blid 4



**Två
alternativa
utbildnings-
vägar
för
FV:s
framtida
flyg-
utbildning**



-bilagan

Nr 3

För första gången har en vpl officer ur FVRF:s egna led fungerat som biträdande skolchef vid central kurs. Premiären skedde på Köpingsvik i somras, där Vo/lt HÅKAN ALMROTH (F17) och Vo/lt ROY JILDENSTÅL (Örebro FV) biträdde skolchefen övlt Karl-Erik Nilsson under varsin tvåveckorsperiod. ☆ En FVRF-kunnig person bör även framledes ingå i kursledningen, skriver Roy Jildenstål i denna artikel.

Tjänsten avsåg dels att avlasta skolchefen en del administrativa uppgifter, dels vara FVRF:s representant gentemot de värnpliktiga eleverna. För egen del såg jag uppgiften som en utmaning. Tidigare hade jag under ett antal år haft förmånen att som lärare verka vid kursgården. Som lärare brukar vi säga, "vi är till för eleverna, dygnet runt". Så säger man även i den sk kursgårdsledningen, men ordet elev har bytts mot "alla och envar".

Kursgården härbergerade drygt 200 personer. Arbetstiden blev därefter. Drygt 60 effektiva veckotimmar, plus all strötid till givande samtal och tröstens ord. Det märktes och kändes, särskilt i kontakten med nytillkomna eller "ganska nya" elever, att ens egen utbildning och kunskap om FVRF behövdes. Därför tror jag att det även framledes är av vikt om en FVRF-kunnig person ingår i kursledningen. Att en biträdande skolchef behövs tycker jag sommarens jobb har visat. Nu återstår för FV:s ledning och FVRF:s ledningsfunktion att resonera sig samman om ur vilka/vilket "led" man skall hämta kraften till funktionen som sådan.

Som det praktiskt fungerade under nuvarande skolchefens överinseende, så bör det fungera även framledes. Därmed sagt att den tillskapade befattningen också på "papperet" får en inriktning och utformning som gagnar elever/lärare och utbildningen. Eller skall det vara en ren representationstjänst för FVRF, med måhända inslag av enklare göromål?

Det är ju trots allt på det sättet, att all personal i tjänst vid central utbildning måste "handplockas". Det finns i FVRF-leden en del att välja bland. Och om "vi" åter får chansen så skall vi ta den. Här kan vi tillsammans med yrkesofficerare få del av idéer, samråda och var för sig påverka utformningen av utbildningen i stort samt däri krav och förväntningar på såväl elever som lärare. Allt i relation till myndighetens krav på krigsanvändbarhet.

● ● "Undret i Köpingsvik." – Köpingsviks kursgård drivs numera av en mycket driftig intendent. Jag skulle vilja påstå att där sker näst intill under. Om FV får möjlighet att ytterligare disponera två utbildningsveckor vid kursgården, är det min förhoppning att FVRF aktivt arbetar för denna sak. Framförallt gäller det för FVRF och flygvapenföreningarna att målinriktat rekryteringen för/till befodringsutbildning, men inte minst omskolningsutb. vid central kurs.

Omskolningskurserna kanske behöver förlängas med någon dag. Däremot kan de få en fin tillökning och samtidigt vara målgrupp för eleverna i befodringsutbildningen. Friskvårdskurser är också något man kan förlägga till kursgården.

Det är viktigt med ordentlig information till medlemmarna om de nya ersättningsformerna. Nu har ju gemene man råd att åka till kursplatsen och att även medföra sina anhöriga.

Någon undrar kanske över, vad man som förening skall ta sig

Skolchef ur egna led – prov som gav mersmak

till om omskolningskurser för-läggs centralt. Det finns en mening mängder av lokala aktiviteter som nu inte kunnat genomföras på grund av kravet på utbildning/kurser inför krigsbefattningarna. Överlevnads, skytte, sjukvårdskurser och mycket mer är bara axplock ur florin. Sådan utbildning är både sammanhållande och nyttig för den enskilde, allt för den bästa funktion i krigsbefattningen eller en kommande sådan.

Jag har nämnt om hur viktigt

det är att ge det bästa FV och FVRF har av lärare och skolledning. På Köpingsvik har vi också överträffat oss då det gällit att få tag i bra kursgårdsvårdar ... för att nu inte säga värdinnor. Dessa FVRF-anslutna människor visar en hängivenhet och outhärlighet som definitivt höjer också statusen på lägret och medverkar till att maka/barn driver på till fortsatta engagemang för den frivillige.

Vo/lt Roy Jildenstål



Bastropps förstärkning

Över alla förväntningar kunde Jan Nyström, styr. ordf. i Väster-norrlands FV, räkna in trettioåttio anmälningar till föreningens lokala kurs i Bastropp förstärkning.

Under ett veckoslut i april genomförde tjugotalet av dessa sin första utbildning med teori och genomgång av Bassystem 90. Andra dagen ägnades åt att orientera sig på Sättnabasens

alla olika anläggningar och materiel. Vid kursavslutningen kunde bataljonschefen mj Åke Johnsson med tillfredsställelse konstatera, att mannarna med allvar och stort intresse tagit del i utbildningen och nu hade alla förutsättningar att bli ett bra "gäng" att mobilisera och försvara "sin" flygbas.

Karl-Olov Hedin



Jan-Åke Jensen
Inte en kursmiss på 4 år.

– Helt klart att värnpliktsidan släpar efter. Vi har en "kärntrupp" om tioalet man på veckoslutskurserna, men de andra är svåra att locka ut. Många gör en strilövning per år. De tycker att de därmed har gjort sitt, säger föreningens sekreterare Kurt Pettersson.

Men Kurt hittar också ljusglimtar. En sådan är Anders Lindqvist, Borgholm, som lyckats bra med rekryteringsarbetet för att täcka de många vakanserna vid Is på Öland.

Om ungdom är framtid, så är Kalmarsund på väg att bli något alldeles extra. Förra året blev föreningens ungdomsavdelning i det närmaste fördubblad (från 67 till 127). Och entusiasmen är imponerande. Under namnet "Pionjärungdomarna – Kalmarsunds FVf", fungerar den som en effektiv förening inom den stora föreningen.

● ● – Ett 60-tal av oss är aktiva, och 15-20 stycken kommer regelbundet till kurserna. Själv har jag inte missat en enda kurs sedan ungdomsavdelningen bildades för fyra år sedan, säger Jan-Åke Jensen (19) från Blomstermåla, som siktar på en framtid som flygförare i FV.

Kurt-Rune Roos är utbildningschef och lägger upp ungdomarnas utbildningsplan, men ger dem i övrigt ganska fria tyglar enligt modellen "frihet under ansvar". Sedan november -86 har de en egen styrelse med André Möllerström, Mönsterås, som ordförande. André är också ungdomsrepresentant i FVRF:s styrelse.

– Avsikten är att ungdomarna efter 1987 års årsmöte skall bli en juridiskt sett helt fristående avdelning, vilket bl a ger dem möjlighet att söka kommunala bidrag till verksamheten, säger Kurt Pettersson.

Ungdomarna disponerar redan nu egna medel, som de får in från bl a uthyrning av kanoter, minibuss och släpvagn samt insamling av flaskor och burkar.

– Kanoterna har vi själva byggt, men FV betalade materialet. Minibussen fick vi av Kurt-

Det mesta pekar uppåt för Kalmarsunds flygvapenförening. 94 nya medlemmar i fjol innebär totalt 589 och sjätte plats bland landets 27 föreningar. Över 9.000 utbildningstimmar är också en fin siffra ... som dock får betänklig slagsida, när man hör att ungdomarna svarar för drygt 8.000.

Styrkan hos KALMARSUND – dess ungdomar



Rot från hundkex är inte att förakta, hävdade Harry Sepp vid överlevnadskursen.

Rune Roos, berättar André Möllerström.

● ● Kurt-Runes namn är ofta på tapeten när vi samtalar med ungdomarna. Han är en idéspruta, en entusiast och ledargestalt man ser upp till och beundrar. Han hyr exempelvis in flyg och låter ungdomarna spaka själva, och han har genom sina kontakter med näringslivet fixat en stor del av inredningen i det föreningshus, som F17 givit föreningen dispositionsrätt till.

Köksinredning, spisar, bord, bänkar och släpvagn har framgångsrikt tiggats ihop:

– På två år har vi lagt ner över tusen frivilliga timmar på att få huset i ordning. Ungdomarna drar även här det tyngsta lasset, säger Kurt Pettersson.

Kallelse per brev är inte nog för ungdomarna. En telefonkedja fungerar som personligt påtryckningsmedel. Alla jobbar målmedvetet med sikte på framtiden.

– Nästan alla av oss är inne på att gå vidare inom FV, säger ölandsflickan Christina Pagels från Färjestaden, som själv skall göra värnplikt inom stril.

Stödet från föräldrarna är mycket gott:

– Det händer att de ringer och

tackar. Jag blev "lite kall" när en förälder frågade vad vi gjort med hans son. Helt plötsligt hade han ändrat stil hemma, börjat bädda sin säng och hjälpa till. Klart man blir glad när man hör sådant, säger Kurt Pettersson.

● ● När FVRF-Bilagan gjorde



föreningsbesök ledde Harry Sepp från Svenska överlevnads-sällskapet en veckoslutskurs i överlevnadsteknik. Det innebar två nätter i riskoja, regn och rå aprilkylla samt ätliga rötter att gnaga på, men humöret var ab-solut på topp.

– Det finns 230 ätliga växter i Sverige. Känner du till de 50 mest näringsrika klarar du dig i hela landet, kan du de 20 vanligaste i din hemtrakt kan du överleva där året om, sade Harry och bjöd laget runt på rötter av hundkex, vass och kavelund.

– I en svältsituation behöver man 600-700 kcal/dag för att få tillräckligt med kolhydrater, men för att få i sig den mängden från enbart blåbär måste man äta sju liter. Hallonmask är inte att förakta, den ger protein. Ett par björkar i savstigningen kan rädda liv-hanken ett par veckor, sade Harry, som var med på landets första överlevnadsmarsch för några år sedan.

● ● Kalmarsunds FVf bildades i maj 1946 under namnet Kalmar luftbevakningsförening och fyllde de alltså 40 år i fjol. ■

Torsten Andersson

Uppsala: Västernorrlands FVf stod i en klass för sig när årets utbildningskontroll för FVRF-ungdom avgjordes vid F16. Föreningen vann överlägset i lag och tog de två främsta platserna individuellt genom 16-årige Christer Wedin och 17-årige Niklas Sjödin.

Västernorrland bäst

FVRF-Bilagan ber att få säga ett stort grattis till trion bakom triumfen, utbildningstrojkan Martin Sandström, Anders Åström och Stefan Söderberg, som nu fick kvitto på att de tagit fram Sveriges bäst utbildade ungdomar.

Till tvåan Upplands FVf skiljde det hela 20 poäng, som i sin tur

hade 5,5 poäng ner till Älvsborg. 23 av 27 föreningar ställde upp. Bland de fyra som uteblev fanns Göta, som alltid brukar placera sig högt i prislistan ... men som den här gången hade missat att skicka in anmälan.

Christer Wedin, som gick en stenhård fight med kompisen

Första ungdomsmötet

23 ungdomar från lika många flygvapenföreningar deltog i FVRF:s första ungdomsmöte, som hölls i 700-årsjubilerande Linköping 8-10 maj.

Kurschef var Curt Eklöf, Gästrik FVf, och värd Stig-Olof Carlsson, Malmens FVf. Till hands fanns också undomsrepresentanten i FVRF:s styrelse, *Andrée Möllerström* från Kalmarsunds FVf, samt ledamoten av förbundsstyrelsen, *Amie Lundholm*, Sala FVf.

Indelade i tre arbetsgrupper diskuterade ungdomarna olika frågor både livligt och engagerat:

Rekrytering sker på ungefär samma sätt hos alla föreningar. "Övertidstimmar" är vanliga.

För framtiden upprättades en "önskelista", på vilken utbildning i överlevnadsteknik står främst, men också detaljer som att ha utbildning tillsammans med lottor, fler studiebesök samt kvalificerad info av fackfolk om de militära yrkena.

Ungefär hälften av föreningarna har ungdomssektioner, och *Fritz Löf* från Västmanlands FVf och *Andrée Möllerström* berättade hur dessa arbetar samt svarade på frågor.

Flertalet deltagare ställde upp

Ytterligare ett år kan läggas till handlingarna vad avser frivilligutbildning på Källviken i FVRF:s och F7:s regi. – Vissa förändringar i kursutbudet har skett sedan förra året. Nya kurser för året var Flygbasjägartjänst och Friskvårdsledare (fortsättningskurs). Däremot har kursen i allmänmilitär befälsutbildning utgått.

Krafttag fordras:

För få elever!

Årets tillströmning av elever har inte varit bra. Inte någon av kurserna har varit fulltecknad. När årets antagningar hade gjorts var totalt 145 elever berättigade att delta i sökt kurs. Av dessa genomförde 122 utbildning, fördelade på 13 kurser. Med andra ord

lämnade ca 20 proc återbud eller uteblev från sökt kurs (6 st).

När det gäller A-skede hade åtta-tio elever kunnat beredas plats i furir och överfurirskurserna, utan att instruktörskapaciteten hade behövt utökas. Dessa båda kurser har tillsammans minskat från 30 till 23 elever, om man jämför de båda senaste årens utbildning. En bidragande orsak till detta kan kanske vara att motsvarande kurser även genomfördes i Fliken under våren.

Verksamheten har förlöpt enligt planeringen. Till och med vädret har varit – om än inte bra, så i alla fall – hyfsat. Solen har inte alltid lyst över västkusten detta nådens år, men vi har varit ganska förskonade från regn. Vi har haft ett 20-tal besökare från myndigheter och organisationer, som på ett eller annat sätt har följt verksamheten på kursgården. Det är alltid trevligt att få visa "vår" kursgård och den verksamhet vi bedriver, samt inregistrera alla förtjusta utrop över hur vackert det är.

Sammanfattningsvis kan sägas, att det har varit en bra sommar på Källviken ... bortsett från för lågt elevantal. Härvidlag fordras verkligen KRAFTTAG. ■

Reinhold Ehn



Ekonomi, mestadels knapp, varierar beroende på kommunalt stöd och på det mindre kända statliga Lok-stödet.

De flesta har i någon mån utbildning av egna FVRF-instruktörer. Utbildningen, särskilt den praktiska, tycks variera.

och deltog i förbimarschen på Gamisonens dag i Linköping. S-O Carlsson hade drillat marschstilen, och ungdomarna – med *Roger Yourstone*, Örebro FVf, och *Fritz Löf* som banbärare – gjorde ett prydligt intryck.

Studiebesök gjordes på Fly-

gets Hus/AF2 med info och film i mässen, Malmens flygplats samt på flygvapenmuseum med Malmens Nils Christiansson som trevlig guide. Som avslutning följde man Saabs välregisserade flygdag. ■

Amie Lundholm

Niklas Sjödin om segern, kom bara på 53:e plats i punktorientering men var mycket jämn och säker på övriga grenar.

I tidigare utbildningskontroller har Västernorrland som bäst kommit på tolfte plats, så årets framryckning var sensationell. *Christer Wedin* gick in i föreningen i höstas (ditlockad av lagkamraten *Magnus Forsmark*, 23:a) och har sedan dess endast missat ett enda utbildningstillfälle. Då var han sjuk och hade alltså "laga förfall".

– Vi tränade en del på olika grenar innan vi åkte till Uppsala. Självt läste jag igenom det teoretiska. Men att jag skulle vinna vågade jag inte ens drömma om, säger *Christer*, som i höst börjar på 4-årig teknisk linje vid gymnasiet. Han bor i Björkö, ett par mil utanför Sundsvall.

Resultat, lag: 1) Västernorrland 47,5, 2) Uppland 67,5, 3) Älvsborg 73, 4) Jämtland 76,5, 5) Norra Småland och Västmanland 82,5, 7) Örebro län och Västerbotten 86, 9) Nissan 89,5, 10) Gästrik och Folkare 102,5.

Individuellt: 1) *Christer Wedin*, Västernorrland 711, 2) *Niklas Sjödin*, Västernorrland 708, 3) *Peter Classon*, Älvsborg 700, 4) *S Lundmark*, Jämtland 695, 5) *J Eriksson*, Västmanland 767, 6) *P Lindroos*, Västerbotten 673, 7) *F Wallner*, Gästrik 672, 8) *H Lindström*, Uppland 667, 9) *P-J Ågerfalk*, Örebro 657, 10) *T Westerberg*, Norra Småland 652.

Grensegrare: *Fack:* *H Salomonsson*, Jämtland, *F Domert*, Folkare och *N Sjödin*, Västernorrland 95, *Fik:* *J Eriksson* och *P Eriksson*, Västmanland 100.

Fök: *P Joelsson*, Jämtland 90. *Skjutning:* *P Andersson*, Älvsborg 95. *Punktor:* *H Lindström*, Uppland 88. *Terränglöpning:* *M*

Rentner, Skåne 100. *Hgr:* *S Lundmark*, Jämtland och *M Hansson*, Nissan 88. *Sjukvård:* *Sala* 95. *Fij.gren:* Älvsborg 100.



Sjukvårdsmomentet. Kalmarsundslaget i aktion.

Från Fliken i hjärtat av Bergslagen till Stagården utanför Bollnäs. Det bytet av utbildningsplats gör FVRF kommande vinter och riksförbundssekreteraren Kjell Helmersson förklarar varför: "Vi har konstaterat att Flikens kapacitet inte räcker för våra vinterkurser. För att få plats med den nya basjägartutbildningen samt utökad elevantal på såväl A-skede som B-skede transport måste vi anlita en kursgård med större resurser."



Amie Lundholm (Sala), ledamot av FVRF:s förbundsstyrelse, bekantar sig med några Fliken-elever. Bland dem fanns också några damer ur SKBR.

Flikens kostym för liten – Stagården får ta över

FVRF-Bilagan var med en dag i Fliken i vintras. Skolchefen Stig Åmål Andersson hade "fullt hus" två veckor i följd, och han kunde glädja sig åt molnfri himmel på dagarna och extrem kyla nattetid – idealiska utbildningsförhållanden, med andra ord!

– Ja, tacka för det, har man närråt 30 minusgrader får eleverna i transportkurserna sannerligen inget gratis. Det krävs att man behärskar värmningstekniken från grunden om fordonen skall starta, säger han.

B-skede transport har varit förlagt till Fliken i åtta år. Förra vintern utökades kursutbudet med ett av många efterlyst A-skede för blivande furirer, över-

furirer och fanjunkare, vilket samlade totalt 18 elever.

● ● – A-skedet var ett förstaårsprov, som jag vet att eleverna blev nöjda med, säger Åmål (som är född i den sta'n och därför aldrig kallas något annat).

A-skedet omfattade 90 utbildningstimmar, fördelade på två veckor. Andra veckan genomfördes en dygns lång tillämpningsövning med övernattning i tält (över 20 minusgrader...!), matlagning i det fria – och fantastiskt god stämning!

B-skedets tillämpningsövning hade formen av en 30-mila motormarsch till en krigsbas, också här med övernattning i tält. Ulf

Järnstad (Skellefteå) och Kent Almén (Strömstad), vilka gick löjtnantskedet, hade till uppgift att planlägga och genomföra övningen, som "kryddades" med vissa av kursledningen inlagda överraskningsmoment.

● ● A-skedet betecknas av eleverna som "mycket tufft", särskilt för de fyra sergeanterna i fanjunkarkursen. Kurschefen kn Bo Olsson (F18) och hans kollega fk Henrik Larsson (F16) ställde stora krav på deltagarna. De tillämpade en restriktiv betygssättning och redovisar en del ganska kritiska erfarenheter:

– Ingen av oss hade tidigare jobbat med frivilliga. Vi hade nog uppfattningen att de bestod av ett gäng "hobbymilitärer". Det är därför glädjande att konstatera, hur ambitiösa och positivt inställda de är. Bevisligen har de en uppgift att fylla i försvaret.

– Vi anser dock att målsättningen med kursen bör göras klarare, och att den lokala utbildningen måste bli effektivare, så att eleverna har en högre och mera jämställd kunskapsnivå när de kommer till central kurs.

– Nu fanns det på sina håll sådana brister i baskunskaperna, att vi tvingades ändra i kursplaneringen och gå tillbaka och köra grunder i stället för att omgående börja ägna oss åt vidareutbildning. Vi hamnade därmed i en olycklig utbildningssituation.

● ● – Där eleverna utbildningsmässigt stod efter en vecka, där ville vi haft dem när de kom till kursgården.

Bo Olsson är inne på tanken att elever i kommande kurser skall få tillgång till övningstrupp, som under ett par dagar lånas in från något förband. Nu håller de sina lektioner för furirer och över-

furirer. Det är ingen idealisk lösning.

– Aven elever i furirkursen behöver truppförings- och utbildningsuppgifter. Flera meniga i botten på "elevpyramiden" eller inlånad övningstrupp är därför att rekommendera, säger de.

Många kommer säkert att sakna Fliken, som är en gammal bergsmångård i utkanten av Norberg. En smal, krokig väg leder dit från det lilla samhället Kärrgruvan. I en av de två svängarna stod i vintras en skylt med den något förbryllande texten "Åmåls kurva".

Något pressad av intervjuaren avslöjade skolchefen, att han för några år sedan tvingades köra ut i snön just här för att inte krocka med en mötande värnpliktig, som försökte ratta bilen och omfamna en skön sylfid på samma gång.

– Jag räddade livet på dem, men det är det ingen som riktigt vill tro på, muttrar Åmål.

Att andra har en helt annan version av det inträffade kan vi lämna därhän. Det skolchefen sagt osv ...

● ● Fliken är förmodligen den enda kursgården, som håller sig med egen tidning. I vintras utkom Fliken-Nytt med fem nummer, innehållande en blandning av skvaller, skämt och allvar. Den här saxningen är förmodligen tillägnad kursgårdens adjutant och mästertlige materialfixare Tore Bertilsson:

– Varför är adjutanten så tjugig mot dig?

– Jo, på festen i går reste han sig och skrek "långe leve våra elever". Och då sa 'jag: Av vadå?

Tack för fina år i Fliken! Väl mött i Stagården! Välkommen med Din anmälan! ■

Torsten Andersson

"Tuffaste kursen någonsin"



Lennart Engman, Norrbottens FV/F A-skede fanj.

– Tuffaste kurs jag någonsin gått. Den krävde insatser på lediga stunder och har höjt min kompetens på ett positivt sätt. Lektioner i befälsföring och militärt uppträdande avslöjade att vi haft för lite truppföring i tidigare A-skeden. Nyttigt för alla att kunna föra trupp i ordnad form. Kursen innebar en uppriktning av ordningen, vilket inte skadar.



Roger Jönsson, SÖ Sveriges FV/F B-skede öfu trp

– Gjorde min värnplikt vid F17 som bilförare och kände att jag gärna ville fortsätta inom frivilliga försvaret. En vinterutbildning, som är knuten till befattningen, är nyttigt. Det är ju under vinterförhållanden, som problemen för alla transporter är som svårast. Vi hade ner mot -30° vissa morgnar. Då krävs det utbildning om man skall få bilarna att starta.

Första prototypen av JAS 39 Gripen hade sin rollout i slutet av april. Första flygningen beräknas ske vid cirka årsskiftet. Fem provflygplan avses tillverkas. 1992/93 – d v s helt enligt plan – beräknas den första divisionen sättas upp. En viss förse- ning gäller för själva utprovningss- programmet, men i allt väsentligt fortskrider utvecklingen planenligt och tillfredsstäl- lande. De operativa prestandakraven kommer att innehållas. JAS 39 Gripen kommer att vara ett multi-role-flygplan för jakt, attack och spaning. Kraven på förar- na kommer inte att minska. Det är *nu* vi skall börja urval och inriktning av mor- gondagens Gripen-förare. Jag är överty- gad om att vi skall lyckas med den uppgif- ten.

● ● För några dagar sedan fattade den svenska riksdagen ett **nytt försvarsbeslut** gällande i första hand den närmast liggan- de femårsperioden. Beslutet innebär i viss mån ett ekonomiskt trenderbrott, men ger inte mer än ca hälften av det påslag som Överbefälhavaren anser behövs för att vi skall hålla jämna steg med utvecklingen i vår omvärld, vilket skulle innebära ett år- ligt påslag av 3 proc. Trots ett relativt stort påslag till Flygvapnet, vars huvuddel in-

riktas mot utveckling av en ny, delvis svensk, radarjaktrobot, inryms inte den ytterst väl motiverade förstärkning av vårt luftförsvar som tillkomsten av ytterligare en jaktdivision skulle innebära. Riksdagen har dock uttalat som angeläget, att vi inom egna ramar kan förbereda uppsät- tandet av en fjärde moderniserad Dra- ken-division (J 35J), som sedan skulle föl- jas av motsvarande ökning av antalet JAS 39-enheter i ett senare skede. Jag under- söker för närvarande möjligheterna till detta och bedömer åtgärden som ytterligt angelägen.

Vi saknar inte problem för framtiden i vårt flygvapen. Men vi saknar heller inte vilja och förmåga att lösa problemen. Jag har huvudsakligen i kväll uppehållit mig vid de speciella förarproblemen i moder- na stridsflygplan. Jag tror jag vågar påstå, att även om vi inte vid varje tillfälle kan vara överlägsna i materiellt och tekniskt hänseende, så sitter det vid varje tillfälle i ett svenskt stridsflygplan en förare som har en god utbildning och en fin fighting spirit. Kort och gott en förare som är av "the right stuff" och inte ger sig i första taget. Och det känns för mig tryggt att veta, men borde oroa varje tänkbar angripare. ■

”

** En tidpunkt som senare måst flyt- tas till mitten av 1988. – Red.*

Vår flygutbildning är av internationell toppklass. Den höga kapaciteten hos våra flygförare, som dock FV måste få behålla, inger trygghet. Vårt nya flygplanssystem JAS 39 Gripen ser ut att bli en slagkraftig fredsbevarare. 1988 inleder en spännan- de väg in i framtiden för oss alla.



Foto: Peter Liander

Det rätta virket

Du har sett den förut. I alla bra flygfilmer finns den med. Den har blivit en symbol för flyget och skapat ett mode som stått sig genom åren. Den klassiska pilotjackan i skinn.

Speciellt för dig som läser Flygvapen Nytt har vi nu sytt upp ett antal pilotjackor av den absolut rätta modellen och i högsta kvalitet. Jackan är sydd i svart kalvnappa som trots sin mjuka smidighet ändå behåller den rätta lite bulliga formen. Fodret är i 100% bomull med originell flygillustration. Jackan är mycket välsydd med många detaljer: axelklaffar, innerficka och fyra fickor fram.

Flygvapnet är diskret präglat ovanför vänster ficka. Vecken vid skuldrorna och ärmarnas utformning gör att jackan får en bra passform som inte känns trång. Den vita kragen är avtagbar.

Pilotjackan finns i storlekarna small, medium, large, Xlarge, XXlarge.

Passar självklart bra för både tjejer och killar.

Priset är **1495** kronor inklusive moms, frakt och postförskott. Leveranstid 6–8 veckor från sista beställningsdatum. Sista datum för beställningar är tre veckor efter utgivningen av Flygvapen Nytt 4/87.

Beställ genom Jokerkläder tel: 0924/21265 eller genom flottiljens kontaktman, där du också kan ta en titt på jackan. **Jackan får endast bäras som civilt plagg.**



Top Class Club

**FV-Nytt
gästar
Nellis AFB
och**

RED FLAG

☆☆ Detta är det andra avsnittet från FV-Nytts USA-resa och USAF-besök vid Nellis Air Force Base. I nr 3/87 redogjordes för Aggressor Squadrons uppgifter och filosofi. Den här gången handlar det om US Air Force's "året-runt"-övning Red Flag. Det mest fascinerande med denna mastodontflygövning är kanske på vilket sätt man på Nellis gör utvärderingen av varje deltagares övningsresultat. En spännande datoriserad värld, som säkert kan ge FV-personal impulser till egna försvenskade idéer ... vilket är avsikten med artikelns publicering. ☆ ☆ Frågeställningar och uppfattningar står för intervju-parternas räkning. ☆☆☆

**Ett helt
flygvapen
drabbar samman**

**Det gäller
att skaffa sig
stridserfarenhet**





40 år – Sept 1987



Kan den datoriserade utvärderingen generera impulser för FV?

För dagens stridsflygare är kunskap samt en realistisk träning och utbildning absoluta nödvändigheter, säger **Brigadier General Joseph W. Ashy**. General Ashy är chef för 57th Fighter Weapons Wing, Tactical Air Command (TAC), vid Nellis Air Force Base, Nevada. 57th FWW är ryggraden i det taktikcenter (Tactical Fighter Weapons Center) amerikanska Flygvapnet (USAF) har på Nellis.

General Ashy ansvarar för *Fighter Weapons School*, som utbildar taktikinstruktörer för förbanden i TAC. Han leder också Adversary Tactics Directorate (Aggressor-divisionerna) och 4440th Tactical Fighter Training Group (**Red Flag**). Under hans vingar finns dessutom Tactics and Testing Directorate (taktikutveckling och utprovning) och 4513th Adversary Threat Training Group (underrättelse-tjänst) samt inte minst USAF:s berömda uppvisningsgrupp, "The Thunderbirds".

FlygvapenNytt har på Nellis AF Base också träffat **Lt Col Lynn High**, Deputy Commander Adversary Tactics Directorate (se FlygvapenNytt nr 3, 1987, om Aggressor-divisionerna), **Colonel John A. Madden** chef för 4440th (Red Flag) och **Colonel Robert J. Herculson Jr** Vice Commander 554th Range Group. Det är 554th som tillhandahåller den realistiska stridsmiljön för "året-runt-övningen" Red Flag.

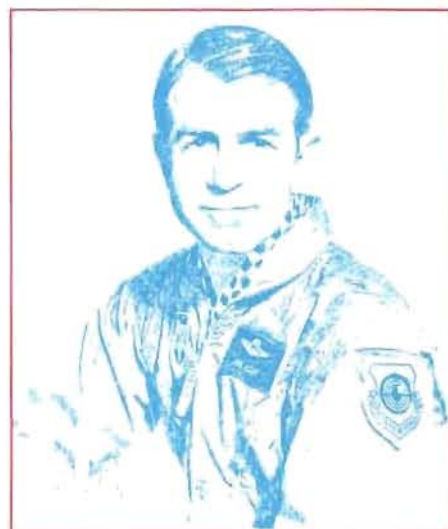
● ● General Ashy fortsätter: – Våra förare behöver en hel säck full med effektiv taktik och förstås en god förståelse av motståndarens taktik och sätt att tänka.

– Studier av luftkriget i Vietnam visade, att överlevnadschanserna steg dramatiskt efter det att tioupdragströskeln hade passerats. Red-Flag-övningarna ger våra besättningar de här tio första uppdragen under så realistiska förhållanden som det någonsin är möjligt utan att verkligen skjuta ner varandra, säger General Ashy.

– Under Vietnamkriget blev de amerikanska förlusterna av förare och flygplan helt otillfredsställande. Den analys, man gjorde, fick kodnamnet *Red Baron*. Red Baron-rapporten analyserade i detalj stridskontakterna mellan USAF och det vietnamesiska flygvapnet.

Tre huvudobservationer finns i rapporten:

1) 60 proc av attackerade amerikanska besättningar såg inte sina motståndare. Av de som gjorde det, gjorde 20 proc det för sent. Skälet till detta var bl a, upptäckte man, att man hade övat mot flygplan med samma prestanda och storlek. De amerikanska förarna hade därmed vant sig vid att bedöma inbördes farter, av-



Brigadier General Joseph W. ASHY.

stånd, attityder och annat i relation till samma sorts flygplan. (Något som med facit i hand tycks generande elementärt.)

Så ställdes man i ett nytt läge i Vietnam. F-4 Phantom-förare, som hade "slagits" mot varandra i liknande, stora, rökiga flygplan, mötte mindre flygplan med rökfria motorer. MiG-21 Fishbed var utomordentligt svår att upptäcka på av-

AV LARS CHRISTOFFERSON

stånd större än 2 800 m och nästan omöjlig om den följde ett för den typiskt anfalls-mönster. Phantom-förarna hade också svårigheter att bedöma avstånden till de mindre MiG-21:orna.

2) Den andra observationen handlade om bristande kunskaper om motståndarens förare, flygplan och taktik. Man hade i USAF misslyckats med att delge sina besättningar aktuell information.

3) Den tredje observationen var förödande. Man utkämpade helt enkelt fel slags luftkrig. Taktikutveckling och annat hade stått stilla. Den trodda verkligheten var passé.

● ● – Allt detta ledde till en febril aktivitet och en mängd innovationer. Vi bildade våra Aggressor Squadrons och vi startade vår Red Flag, säger General Ashy. – Det var en mycket kreativ period och vi fortsätter med samma vitalitet mot nya utmaningar.

– Allteftersom flygplanen blev alltmer komplexa, fick högre farter och förbättrad manöverförmåga, upptäckte förarna att deras tid för reaktioner blev kortare än någonsin. Dessutom utökades beväpningen att inkludera en hel rad alltmer sofistikerade vapen, defensiva system och motmedel. Allt detta krävde en helt ny utbildningssyn och ett förbättrat utbildningspaket. Red Flag med ACMI och RFMDS är ett sådant, hävdar General Ashy.

General Ashy fortsätter: – Grundkonceptet i Red Flag är i stort detsamma sedan starten, men vi uppdaterar hela tiden vår verksamhet, så att den skall kunna återspegla verklighetens luftkrig. Vi har t ex en speciell version av våra övningar, som kallas **Green Flag**. I Green Flag lägger vi särskilt stor vikt vid *telekrigföring*. Så har vi också **Maple Flag**, som är övningar vi genomför i Kanada. Terrängen där liknar på många sätt Europas. Genom att flyga Maple Flag får vi alltså ytterligare tillskott till vårt kunnande.

– Red Flag är som att gå ut i krig. Vi tillhandahåller ett scenario som är så realistiskt som det överhuvud taget är möjligt. Ett scenario som ser ut som verkligheten, säger General Ashy.

● ● Sedan 1975 har USAF bedrivit den här fortlöpande serien av massiva flygstridsövningar, som alltså kallas Red Flag.



Övningarna äger rum på och ovanför ett gigantiskt ökenområde norr om Nellis AF Base. Red Flag-övningarna är bland de största och mest komplexa i Västvärlden.

De gästande förbanden får bilda *The Blue Forces* och har till uppgift att bekämpa *The Red Forces* (bl a Aggressor Squadrons) i ett mycket krigsnära scenario, som skapas, övervakas, registreras och leds av 4440th Tactical Fighter Training Group.

Colonel **John A. Madden**, som är den direkt ansvarige för Red Flag, berättar om Red Flag-övningarna: – Vi flyger fem öv-



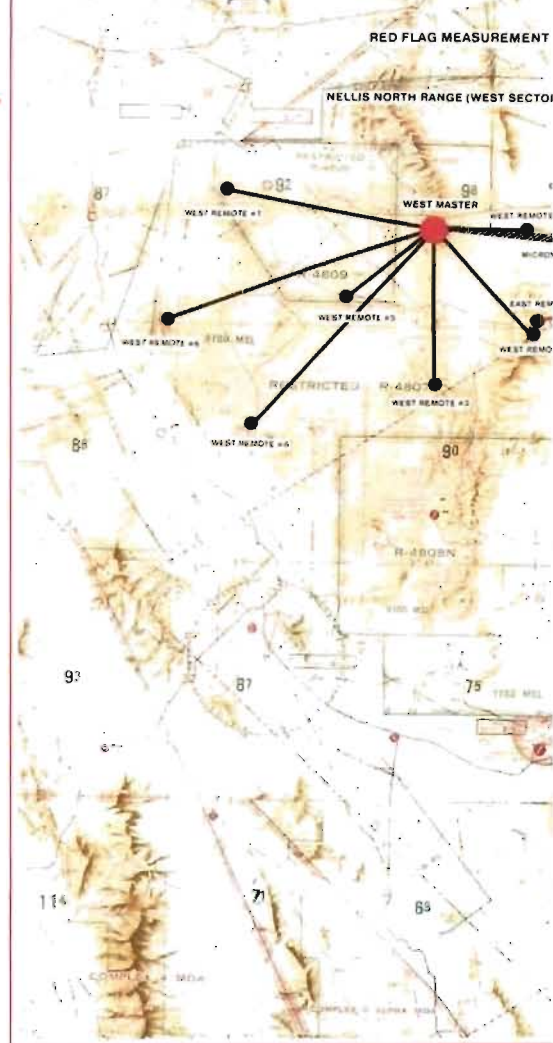
Colonel John A. MADDEN

ningar per år. Varje Red Flag varar sex veckor och är indelad i tvåveckors block. Ett hundratal flygplan – som kan komma från förband över hela Nordamerika (USAF, US Navy, US Marine Corps och US Army) och dessutom från allierade flygvapen – flyger in till Nellis för varje övning. Och då är inte våra egna Aggressorplan inräknade. Det är ibland så trångt på plattan att man får en känsla av att ett helt flygvapen har landat här.

– Deltagande besättningar som gästar oss, fortsätter Colonel Madden, kan vid varje tillfälle uppgå till 400 och de kan föra med sig ett tusental vapen- och underhållstekniker. Varje förband har alltså med sig sin egen personal och materiel. Enbart transportdelen är ett stort kapitel i sig. En del av våra USAF-gäster baseras inte här. De flyger sina flygplan (t ex F-4G, F-111, EF-111, EC-130, B-52, KC-135) från hemmabaserna.

– Besökarna bildar alltså *The Blue Forces*, som går i strid med *The Red Forces*. *The Red Forces* består av Aggressor-förbanden, som flyger F-5E Tiger 2 och också får hjälp av F-18 Hornet-enheter ur US Navy, markbaserat luftförsvaret med elektroniskt simulerade SAM-robotar, luftvärnsartilleri och telekriigsstyrkor.

– En räkka flygplan kastas in i "kriget"; jakt- attack- och spaningsflygplan, bomb- och tankflygplan, AWACS och flygplan särskilt utrustade för telekrigföring och



dessutom helikoptrar. Samverkansaspekten är viktig.

– Mindre än 2 proc av stridsförarna i USAF av i dag har direkt stridserfarenhet. Med den låga erfarenhetsgraden är det uppenbart att Red Flag-övningarna hjälper till att bygga upp en nödvändig kunskapsbas. Våra förare är mycket bättre utbildade i dag än tidigare, hävdar Colonel Madden. De är mer professionella och bättre utrustade.

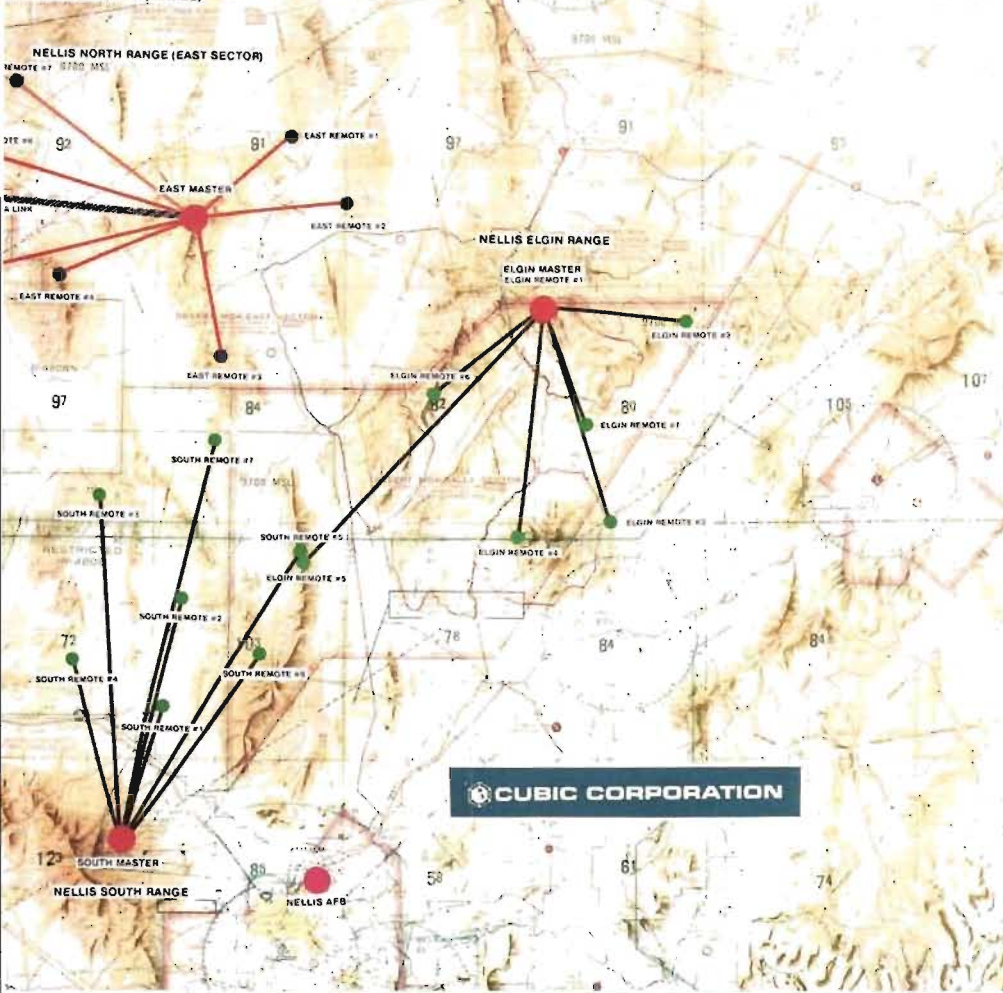
● ● – I Red Flag erbjuder vi ett större spektrum av motståndet än tidigare. Allt som har med luftkriget att göra, har vi med. Det här kräver förstås mycket noggranna planeringar på olika nivåer. När vi drar igång har vi ju mer eller mindre ett helt flygvapen stående frustande på plattan.

Tactical Air Campaign

- Directed by Battle Management Staff/ICC
- Real Time Intelligence Flow
- Rollback of Enemy Defenses
- Support of Friendly Groundforces
- Interdiction of Enemy's Second Echelon
- Electronic Combat Force Integration
- Realistic Attrition

– Varje uppdrag kräver också sin planering. Besättningarna får arbeta så verklighetsnära och krigsnära vi någonsin kan, betonar Colonel Madden. *The Blue*

EBRIEFING SYSTEM (RFMDS)



detta sätter man inga betyg. Vi har upptäckt att betygsättning skulle spolia inlärningsprocessen, säger Colonel Madden. Vår uppgift med Red Flag är att maximera stridsberedskapen, stridsförmågan och möjligheterna till överlevnad. Detta skall vi ge de gästande förbanden. Och det gör vi genom att erbjuda en stridsmiljö med kombinerade mark- och lufthot och att se till att en nödvändig samverkan mellan olika flygslag utvecklas samt att erbjuda ett medium för tankeutbyte mellan olika stridskrafter. Vi tror inte att vi främjar



Colonel Robert J. HERCULSON, Jr

Forces går i luften två gånger dagligen med hela sin kraft.

Mission Planning

- Target and Threat Study
- Attack Plan Primary/Backup
- Blue Air Offensive/Defensive
- Air Refueling Plan
- Support Plan
- Communications Plan

- Ordnance Considerations Live/Inert
- Deconfliction of Route/Target
- Tactics
- Force Coordination
- Contingencies Emergencies SAR/Safety

– Vid Red Flag-övningarna används ett ytterligt avancerat registrerings- och uppföljningssystem. Varje flygplans rörelse och vapeninsatser registreras. Men trots

den utvecklingen genom att sätta betyg.

– Fiendemålen försvaras alltså, säger Colonel **Robert J. Herculson Jr/Vice Commander** för 554th Range Group, av Aggressor-divisionerna och en räkka markhot med telekrigsföringsmedel, "robotar" och "kanoner". Träffar och annan information överförs med datalänk mellan **Range Operations Center**, hotsimula-

Debriefing med system AC MI



RED FLAG

lonel Herculson, en rad "fabriker" som får representera The Red Forces krigsproduktion.

För att på ett så fullödigt sätt som möjligt övervaka, leda, registrera och kunna ge information efter flygstridsövningarna samt att simulera olika hot har man skaffat sig ett system med beteckningen *Air Combat Maneuvering Instrumentation (ACMI)*. Det finns i själva verket tre ACMI på Nellis AFB. Det första är lokaliserat till Nellis South Range (Dogbone Lake) och blev operativt 1976. Det andra, som kallas Red Flag Measurement and Debriefing System (RFMDS), blev operativt 1986 och finns på Nellis North Range (West Sector och East Sector). Det tredje, på Elgin Range, blev operativt så sent som våren 1987. Av dessa tre system är RFMDS det i särklass mest sofistikerade, komplexa och största.

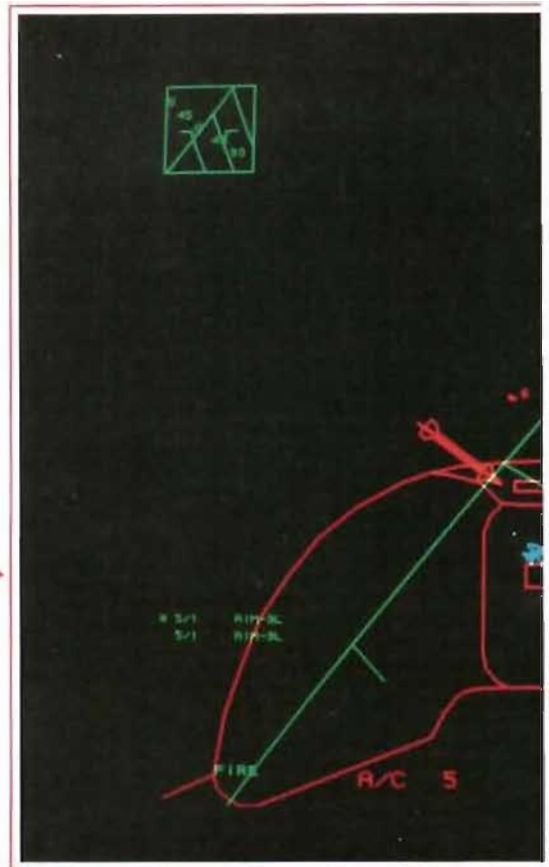
Samtliga tre system har konstruerats, byggts och levererats av Cubic Corporation i San Diego. Cubic handhar också underhåll, skötsel och drift.

RFMDS är en avancerad och utvecklad version av Cubics tidigare teknologi för övervakning av luftstridsövningar och simuleringar av hot (ACMI). RFMDS över-

torerna och deltagande flygplan. Det är från Range Operations Center, som Red Flag-verksamheten leds. Range Operations Center kallas också *Black Jack*.

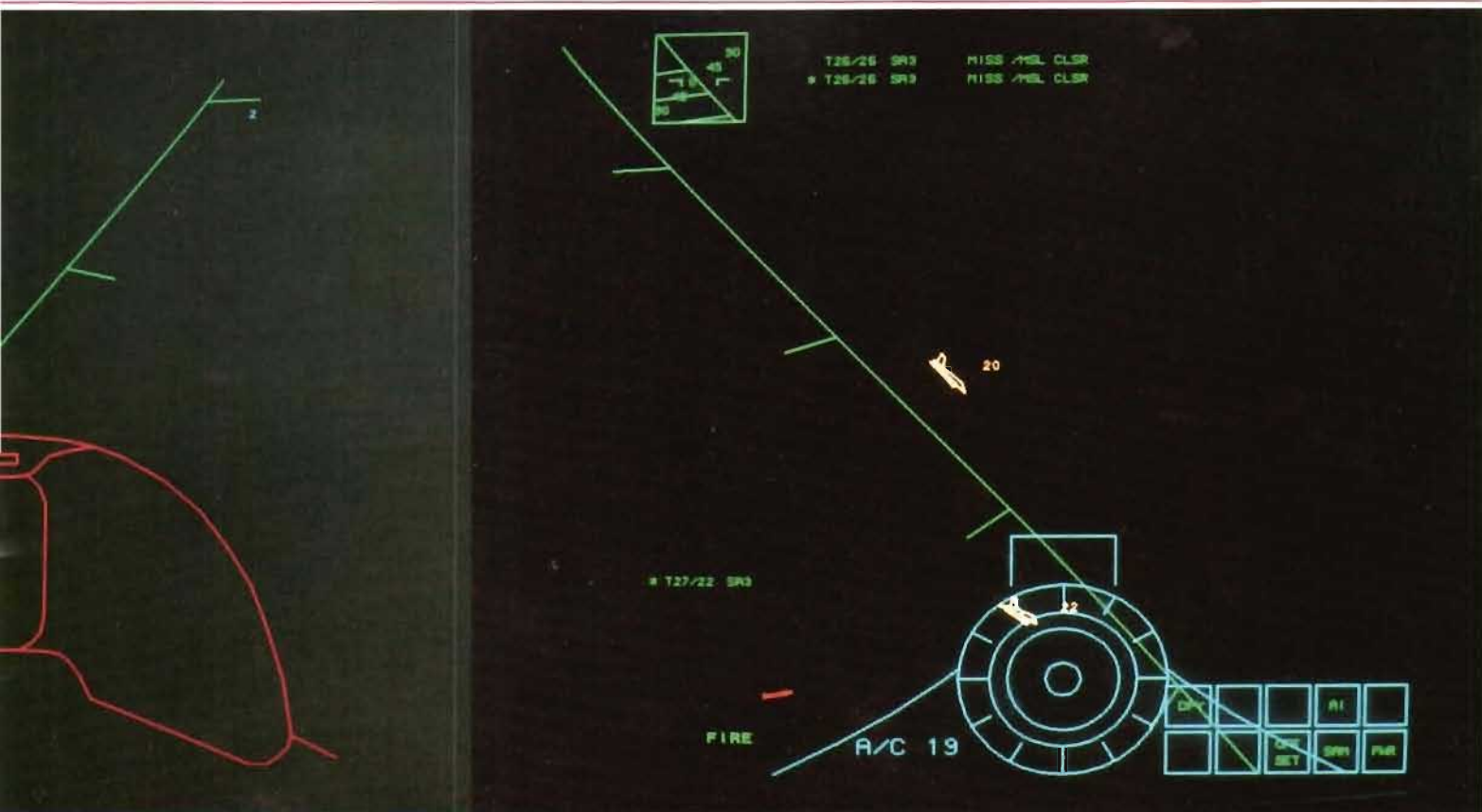
● ● USAF äger det väldiga övningsområdet och man handhar även övervakningen av den civila trafiken i närområdet. USAF kan alltså här ostört genomföra sina övningar.

— Ett "fiendligt land" sätts upp på området med stridsvagnsförband, luftvärnsrobotar och flygfält med uttjänta flygplan från USAF:s stora lager på Davis-Monthan AFB. Vi bygger också upp, säger Co-

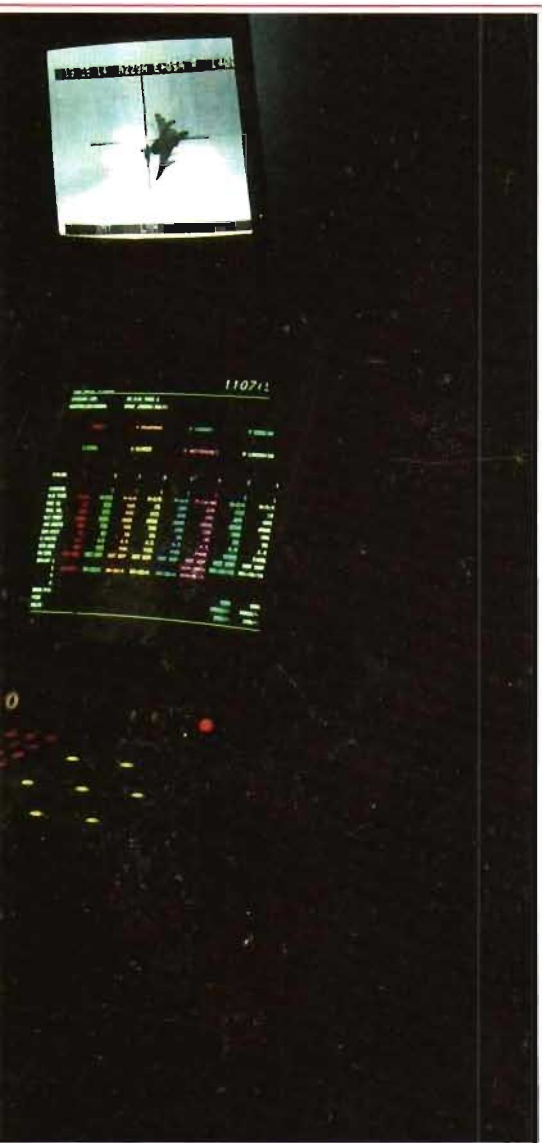


Nedan: För övningsutvärdering tar man hjälp av datoriserade ACMI





Tjänst: Instruktion av utbildningsmaterial spelas upp på RFMDS-displayen.



vakar, registrerar vapeninsatser (träffar och nedskjutningar) och spelar in detaljer från varje enskild flygrörelse. Systemet tar in information från flygplan mot flygplan, flygplan mot markmål, markvapen mot flygplan och telekrigsinsatser från flygplan eller marken. En "nedskjuten" förare upptäcks och registreras omedelbart av systemet samt dirigeras avvärjnings ut ur stridsområdet.

– Utbildningssystemet, berättar överste Herculson, låter flygförarna drabba samman och använda hela vapenarsenalen. En instruktör på marken övervakar varje förarens aktivitet, i realtid. På stora färgskärmar ser han vad som sker. Datorgenererade rörliga bilder visar hela förloppet. Instruktören kan vrida och vända på bilden, så att han ser striden ur olika vinklar. Terrängen är också inlagd och bergen "växer upp" om instruktören vinklar bilden på det sättet. Han kan också välja att se förloppet inifrån något av flygplanen. Solen är då inlagd, så att han kan se om någon "brakar iväg" en värmesökande robot åt fel håll.

● ● **Telekrigföring** ingår som en rutindel i dagens luftkrig. I Red Flag-scenariot har telekrigföringen därför fått ett stort utrymme. I RFMDS har man byggt in en kontaktyta mot flygplanets radarvarnare. Detta innebär att alla signaler radarvarnaren tar emot också kan observeras från marken. Plus att radarvarnaren kan aktiveras från instruktörens kontrollpanel. På det här sättet kan man erbjuda besättningarna det mest realistiska övningshjälpmedel i telekrigföring någonsin.

Green Flag-övningarna är varianter av Red Flag, och där telekrigföringen alltså särskilt betonas.

Instruktören kan även på någon av sina bildskärmar studera data som G-belastning, fart, höjd, avstånd mellan flygplanen, relativ fart, attityd, anfallsvinkel och annan vital information – alltsammans i klartext i tabeller och i realtid.

Hela träningspasset lagras elektroniskt och kan återspelas för förarna med vinklingarna och alltsammans. RFMDS används under Red Flag två gånger om dagen för massgenomgångar efter uppdraget. Men även enskilda besättningar kan om och om igen studera, vad som förevarit. En förare kan alltså efteråt följa sin egen strid, han kan se den ur olika vinklar och han kan se den från andra flygplan. De simulerade robotarnas rörelser (från luften eller marken) finns lagrade i datorminnet och föraren ser dem på skärmen, då han på nytt upplever sin kamp. – Det kanske skall tilläggas att när föraren flög sitt pass i verkligheten, såg han luftvärnsrobotarnas avfiring som rökraketer på marken.

– Med RFMDS, säger överste Herculson, kan man övervaka de flesta situationer som är nödvändiga för att utbilda en förare färdig till strid. T ex ger egna simulerade robotskott kännedom om rätta procedurer och lägen för att förgöra en motståndare. Föraren lär sig hur vapensystemen hanteras effektivt. Det hela registreras ju med träffar, missar och allt. I samband med missar lär sig föraren varför dessa uppstått. Föraren lär sig också nytan av undanmanövrer. Han får grepp om

vad motståndaren kan göra för att undvika att bli träffad och vad som är möjligt för honom själv att göra för att inte bli nedskjuten. – Tilläggas bör att olika motståndarvapens karakteristika finns inprogrammerade i RFMDS.

Colonel Herculson påpekar, att kvalitativa utvärderingar kan göras av data från vapeninsatserna. Under hur många procent av tiden föraren var i stridsområdet, var han i skjutläge? Hur ofta var han sårbar? Hur ofta sköt han och hur ofta träffade eller missade han? Hur såg omvärlden ut från hans förarplats? Allt detta finns tillgängligt i datorerna och kan efteråt åter spelas upp! Med RFMDS har stridsutbildningen tagit ett stort språng, avrundar Colonel Herculson.

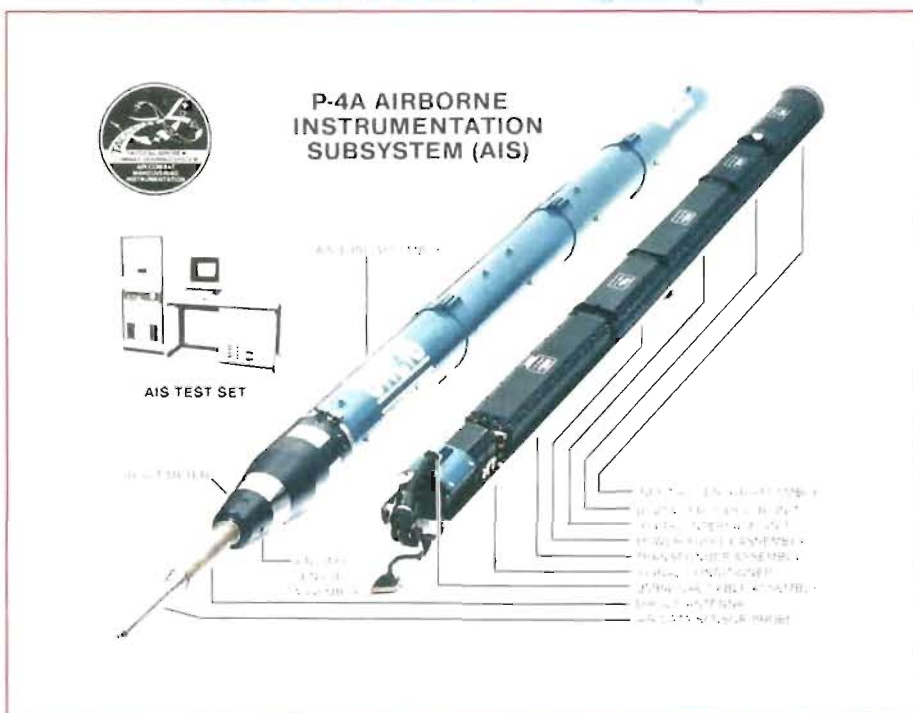
● ● RFMDS datakapslar monteras på flygplanen på AIM-9 Sidewinderfästen. (I flygplan som t ex F-18 Hornet finns utrymme för systemet inne i själva flygkroppen.) Data om flygdynamik, vapeninsatser och annat sänds till sökarstationer på marken. 14 soldrivna stationer använder två andra markstationer för datainsamling och sändning via mikrovåglänk och fiberoptikkablar till Range Operations Center på Nellis AFB. Där finns ett datasystem, som bearbetar informationen och som utför vapensimuleringar. Data tar därefter ett slutligt steg in i kontroll- och briefingrummen.

RFMDS täcker ett området av 80x160 km. Det kan följa flygplan från 15 000 m ner till 150 m. I närheten av markmål tillåter systemet flygplan ner till 30 m. 36 aktiva flygplan och 50 simulerade robotar kan följas samtidigt. Dessutom finns utrymme för 100 passiva flygplan. Man har 24 videokameror inkopplade i systemet, en del av dem obemannade. Videokamerorna finns i närheten av markmål eller vid luftvärnsbaserna.

Med all den imponerande tekniken i minnet låter vi General Ashy avsluta den här artikeln: – Det är inte tekniken i sig själv som är det avgörande i en luftstrid. Människan i systemet är den viktigaste faktorn. Det är vår kultur och vårt sätt att leva som formar oss människor. Detta är en styrka för oss i vårt fria samhälle! ■



Övan: Soldriven sökstation för mikrovåglänkning



RFMDS AIS kapsel principbild (en av) monterad på F-18 (nedan).



En TV-kassett om Red Flag, som producerats av Cubic Corporation för USAF:s räkning, har ställts till FV-Nyttis förfogande. FV-förband som önskar låna en videokopia kan kontakta FS/Undsäk.

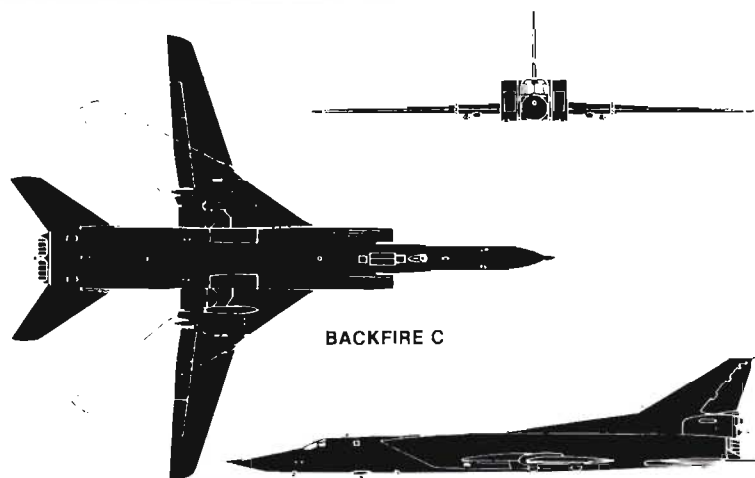
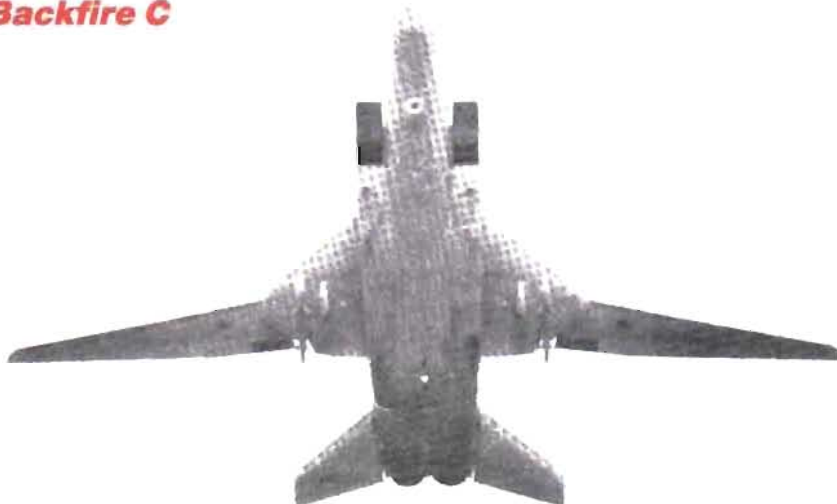
Backfire B



Ovan: På Backfire B-versionens luftintags undre kroppssidor har observerats två nya antenner, som antas ha EW-funktioner.

Foto: MoD

Tu-26
Backfire C



Den senaste versionen (C) av Sovjetunionens medeltunga bombflygplan Tu-26 Backfire har luftintag à la MiG-25 samt en uppsvängd nos utan (synlig) tankningsbom.



PersonalNYTT

Regeringen har utnämnt chefen för Övre Norrlands värnpliktskontor, översten i Flygvapnet **PÅR NORDGREN**, att fr o m den 1 oktober 1987 vara chef för Södra värnpliktskontoret.

Regeringen har utnämnt ställföreträdande chefen för Skånska flygflottiljen/F10, översten i Flygvapnet **GUNNAR STÅHL**, att fr o m den 1 oktober 1987 vara chef för Blekinge flygflottilj/F17.

Regeringen har utnämnt överstelöjtnanten i Flygvapnet, **STEN ÖHLANDER**, att fr o m den 1 oktober vara ställföreträdande chef för Skånska flygflottiljen/F10 och överste i Flygvapnet.

Regeringen har utnämnt överstelöjtnanten i Flygvapnet, **BOO-WALTER ERIKSSON**, att fr o m den 1 oktober 1987 vara överste i Flygvapnet.





Nye MB NN

Regeringen har förordnat chefen för Flygstaben, generalmajoren i Flygvapnets generalitet **BENGT LÖNNBOM**, att fr o m 1 november 1987 vara militärbefälhavare i Nedre Norrlands militärområde.

Nye C FS

Regeringen har utnämnt översten av 1. graden i Flygvapnet, **BERT STENFELDT**, att fr o m 1 november 1987 vara generalmajor i Flygvapnets generalitet och chef för Flygstaben.



Regeringen har utnämnt chefen för flygsäkerhetsinspektionen hos chefen för flygvapnet, översten av 1. graden i Flygvapnet **ÅKE SJÖGREN**, att fr o m den 1 oktober 1987 vara stabschef hos chefen för första flygeskadern/E1.



Regeringen har utnämnt ställföreträdande chefen för Jämtlands flygflottilj, översten i Flygvapnet **MICHAEL VON ROSEN**, att fr o m den 1 oktober 1987 vara chef för flygsäkerhetsinspektionen hos chefen för Flygvapnet (C FS/Flygl) och överste av 1. graden i Flygvapnet.



Regeringen har utnämnt chefen för Blekinge flygflottilj/F17, översten i Flygvapnet **ROLF CLEMENTSON**, att fr o m den 1 oktober 1987 vara chef för Skånska flygflottiljen/F10 och överste av 1. graden i Flygvapnet.



Regeringen har utnämnt försvarsattachén hos överbefälhavaren, översten av 1. graden i Flygvapnet **HERMAN SCHULZ**, att fr o m den 1 oktober 1987 vara chef för Bråvalla flygflottilj/F13.

"Min dumsnut till son, min oduglige pojke" brukade hans mor Lady Mornington ofta säga i hans tidiga år. Och fast det fanns fem söner att välja på, svävade man aldrig i ovisshet om vem som därvid ästyftades. "Kanonföda, och Ingenting mer", tilllade hon dystert när sjuttonåringen beträdde den militära banan.

Likväl blev den här gossen omsider en av alla tiders största fältherrar. Av de 23 större drabbningar som han ledde, vann han alla ... förlorade således ingen. – Fältherrens namn var **WELLINGTON**.

Vad var det som gjorde att han vann sådana segrar? Krönta med segern över Napoleon vid Waterloo.

- ▶ Han förstod att skaffa sig underrättelser. Han hade sin egen privata spionorganisation, bl a.
- ▶ Han förstod att utnyttja terrängen och ge sina stridande bästa möjliga skydd.
- ▶ Han studerade fiendens taktik och utvecklade därifrån en egen taktik, som tog vara på svagheterna i fiendens manövreranden.
- ▶ Han ägnade sig åt **väsentligheter**. Så t ex var han inte intresserad av klädseldetaljer. Det viktigaste var att den var fältmässig. Till kropp & själ. Här följer ett vittnesmål från en av hans överstar: "Förutsatt att vi bragte våra män i fält utrustade och med sextio skott i patronväskorna,

brydde han sig aldrig om att lägga märke till om våra byxor voro svarta, grå eller blå. Det fanns knappt två officerare som voro lika klädda. Några buro grå rockar med tränsar, andra tyckte bättre om blå; andra (p g a tycke eller nödvändighet) höll fast vid den gamla röda. Vi plägades aldrig av det ledsammaste som finns i fälttjänst, tvånget att vara lika klädda."

En av hans originella underbefälhavare, generallöjtnanten Sir Thomas Picton, ledde både vid Vittoria och vid Quatre Bras sina trupper iförd civil frack, jämte hög hatt samt sågs en gång till häst i Pyrenéerna viftande med ett hopprullat paraply (i stället för sabel) såsom tecken till anfall.

- ▶ Han förstod att utnyttja uppkomna situationer. Här ett exempel från kriget i Spanien:

Det var söndag och Wellington hade tagit ställning vid en höjdräckning för att invänta den franske generalen Marmonts anfall. Härarna var inom synhåll för varandra med skärmytslingar igång lite varstans. Marmont, som var allt för klok för att försöka den så ofta misslyckade frontala metoden, manövrerade envist för att kringgå

Var han ett dåtida Profil 90-befäl?

Wellingtons högra flank. Fram mot eftermiddagen satt Wellington framför en bondgård på en kulle och åt middag – med kikaren till hands. Det var kall oxstek han åt, säger de bästa källorna. Någon i hans omgivning gjorde en anmärkning. Wellington reste sig, alltjämt tuggande och tog sig en förnyad titt i kikaren. "By God, this will do!" sa han, och beordrade fram sin häst. Marmont hade tänjt ut sin vänstra flygel för mycket. Efter en kort stund var hans armé sprängd, Marmont själv sårad, allt på flykt och 7000 fångar tagna.

- ▶ Sist men inte minst hade han en för dåtida militärer ovanlig personlighet. Så här säger William Pitt:

"Sir Arthur Wellesley är olika alla andra militärer jag samtalat med. Han gör aldrig svårigheter och döljer aldrig sin okunnighet under allmänna fraser. Om jag gör honom en fråga, får jag ett begripligt svar; önskar jag en förklaring, får jag en som är klar och tydligt; vill jag veta hans åsikt, säger han mig den, stödd på skäl som alltid är förnultiga. Han är en mycket märkvärdig man."

Fritt efter Frans G. Bengtsson av G.T.

För fred OCH frihet:

Sjukvårdsutb allt viktigare

Flyglottaskolan på F4 utbildar sjukvårdslottor för krigsplacering i Flygvapnet. Utbildningen genomfördes även i år i en mycket positiv anda. Trots att vädergudarna var vrånge. Det öste ner över Frösön. Men vad hjälper det mot lottor?

Det pluggades teori från första dagen till tisdag i andra veckan, då det var dags att visa vad man lärt sig. Första veckan var det 80 lottor på utbildning från grundkurs till reputbildning. I de 80 ingick också SLK:s försvarsupplysningskurs, som hade med en gästelev från Danmark.

När andra veckan började var det 44 lottor kvar i grundkurs, Bk1, Bk2, IKP och Ku Ls. Få men positiva och duktiga. Det visade de på slutövningen. Trötta men glada packade man sedan ihop tält och övrig utrustning för att vila inför avslutningen i Frösö kyrka.

När man upplever den fina avslutningen i kyrkan med blågula fanor och lottor i blått, tycker man sig känna att nog är F4 lite stolt över att ha oss på utbildning på Frösön. Vi sätter lite annorlunda färg över flottiljen under två sommarveckor. Det behövs. Vi behövs!

● ● Flyglottaskolan på Bunge, Gotland. Som



Foto: Claes Jernsköld

elev på Bunge hamnar du uppe på norra Gotland och i en förläggning som bara har lottor. Men även om vi inte är på flottilj, får vi en lika hård och gedigen utbildning inom luftbevakningen. Det pluggas sent och tidigt i barackerna för att man skall vara förberedd och kunna det som genomgås under dagtid. Om vädret tillåter m m, flyttas någon lektion utomhus.

Även här på Bunge börjar slutövningen på tisdag eftermiddag med mob-övning. Sedan rullar det för fullt ända till torsdag eftermiddag. Då packas det ihop, görs vapenvård och så trä-

ning inför fanvakten och marschen till Bunge kyrka, där avslutningen sker dagen därpå.

Efter vesper i kyrkan blir det middag i hantgaren och där får i vanlig ordning lärare och instruktörer stå ut med elevernas skoj och sånger.

Lördag är avskedets dag. Även om hjärtat är lite tungt, har man glädjen av att ha fått många fina vänner för framtiden och vi jobbar ju för gemensam sak: Fred OCH Frihet. ■

Irene Bjerkemo

Flickor som gillar hårda tag

Jag skulle vilja berätta lite om en väldigt intressant vecka som jag tillbringade i Karlsborg på PAFU-kurs, tillsammans med nio andra flyglottor.

(AFU = Allmän FörsvarsUtbildning)

PAFU är en påbyggnads-AFU. Den kräver en ordentlig arbetsinsats och en hel del ansträngning av var och en, men det är också en oerhördt trevlig, intressant och stimulerande kurs.

Vad ingår då i en sådan här kurs?

Ja, efter att ha ryckt in på söndag middag och erhållit vår utrustning, startade vi med exercis

på måndag morgon. Sedan var stenen i rullning. Skjutning med k-pist, uttransportering till skogen, upprättande av tältplats, förläggningstjänst, grävning av skyttevärn, orientering, sjukvård, samt nog så realistisk övning med skyddsmask. Det hände något hela tiden.

På onsdag eftermiddag började den tuffare

delen. Då delades vi in i två grupper och gick 12 km med start kl 10. Utefter vägen fanns kontroller där vi testades på det vi lärt. Ungefär kl 01 var vi vid mål. Då fick vi resa tältet och sova några timmar. Ty nästa morgon fortsatte vi att gå ytterligare 5 km, för att därefter återigen resa tältet, gräva nya värn. Under torsdag kväll och natt försvarade vi vår tältplats mot fientligt anfall. På fredag morgon frös vi som hundar allihopa. Men vi var väldigt stolta över att ha klarat vår uppgift under gott kamratskap och samja och framför allt – gott humör!

Till dig som inte är rädd för att ta i lite och som inte är rädd för myggbett och blåmärken, gå PAFU-kursen i Karlsborg! Det är en fantastisk vecka som man bara tänker tillbaka på med positiva tankar. ■

Elisabeth Petersson

JSM i segelflyg:

FV knep guld & silver

Svenska juniormästerskapen i segelflyg genomfördes under juli i Skövde. Tävligen var sponsrad av Flygvapnet, som ställt personal och materiel till förfogande. Rekryteringsbussen från FS fanns också på plats.

Totalt deltog inte mindre än fem flygförare ur Flygvapnets led. Segrade gjorde flygeleven **Jan-Ola Nordh** (F5). Tvåa blev **Martin Birkfeldt** (GFSU-elev från F7). En stark prestation då inte mindre än 80 proc av deltagarna kom meriterade från "stora SM".

Segelflyg är en sport som breder ut sig inom FV. Det finns ju fina anor inom FV för just denna luftiga sportdisciplin. Kanske dags att genomföra ett FV-mästerskap i segelflyg. ■

Alf Ingesson-Thoor



Fr v: Urban Hansson (1:a), Jan-Ola Nordh, F5 (1:a) & Martin Birkfeldt, F5 (2:a)

25 år



BUNGESKOLAN

Foto: Rune Rydh

Flygvapnets största centrala skola för utbildning av frivilligpersonal, i detta fall lottor, BUNGESKOLAN, firar i år 25-årsjubileum. 1962 startade (i F13G:s regi) utbildning av flyglottor i luftbevakningstjänst vid det gamla flygfältet i Bunge på Gotland. Skolan växte i storlek och betydelse och ansvaret för skolan övergick 1974 från F13 till F18 ... för att 1986 återgå till F13.



Bländ de som bedrev "25-årsigen" synes bl a fr v: Genl Sven-Olof Olson, genmj Lars-Erik Wahlgren, rikslottachefen Marianne af Malmborg & chefen för frivilligutbildningen vid F13; mj Jostrik Jonsson

Det har under årens lopp utexaminerats nästan 10.000 lottor på Bunge. Utbildning bedrivs numera i tre tvåveckors perioder med huvudvikten lagd på luftbevakningsutbildning, Is och IgC. Men även instruktörsutbildning samt utbildning i förplägnadstjänst och personalvårdstjänst förekommer.

Jubileet firades i samband med ordinarie avslutning av första skolperioden med deltagande av Chefen för Flygvapnet, generallöjtnant *Sven-Olof Olson* (som samtidigt inspekterade utbildningen), rikslottachefen *Marianne af Malmborg* samt ett antal hedersgäster med chefen för Gotlands Militärkommando, general-

major *L-E Wahlgren* i spetsen. Till musik av Sommarbandet inleddes jubileet. Efter det att CFV förrättat avslutning för Bunge 1 1987, bjöds det på uppvisning av en rote JA 37 samt en räddningsövning av en flygräddningshelikopter. Efter förbimarsch för CFV av hela skolan vidtog busstur till Rute kyrka för vesper. Därefter avslutades jubileet med gemensam middag i hangaren. ■

J-E Jonsson

1987-07-10



Tjänste
Taxe percue
Sverige

FÖRSVARSMAKTEN
Flygstaben
104 50 Stockholm

SW•ISSN 0015-4792

Vind i seglen får Du med Flygvapnet



Ring Flygfallets verksamheten: 08-734 496 20 20



Foto: BO DAHLIN