

# *FlygvapenNytt*

1975

Nummer 4



*Godt Nytt  
År*

# FlygvapenNytt



## ASPIRANTER I HMK:S TJÄNST

Aspiranter ur KAS/M ('nya F18') bestred högvaktstjänst lördagen den 18 oktober. Det var första gången förbandet gick högvakt efter Flygvapnets Södertörnsskolors invigning. Dagen till ära medfördes förbandsfanan i högvaktstruppen. Fanförare var kn C Wedin. — Förbandschefen, öv Klas Normelius, bevitnade högvaktsavlösningen och kunde konstatera att skolans elever gjorde ett mycket gott intryck under vaktchefen kn L Varveruds befäl.

Efter högvaktsavlösningen hade ett 80-tal anhöriga och bekanta hörsammat en inbjudan till kaffe i högvaktsflygeln. Chefen för KAS/M och tillika vakthavande, major R Rasmussen, hälsade gästerna välkomna och berättade bl a om högvaktens historia. Han antydde även att han ansåg högvaktstjänsten vara ett hedersuppdrag för skolan. Han hoppades att eleverna skulle komma ihåg detta tillfälle som ett angenämt inslag i tjänsten. ■



## i nnehåll

Ansvarig utgivare: **HANS NEIJ**  
Redaktionschef: **ULF BJÖRKMAN**  
Redaktör: **JAHN CHARLEVILLE**

BIDRAG från läsekrisen välkomnas. Redaktionen förbehåller sig rätten att redigera allt material. — Endast "Ledaren" ger uttryck för CFV:s åsikter.

ÅTERGIVANDE av textinnehållet medges — källan önskas i så fall tydligt angiven.

ADRESS: **TELEFON:**  
FLYGVapenNYTT 08/67 95 00  
Flygstaben/Info-avd ankn 767  
104 50 Stockholm 80 el. 243

WIKING TRYCKERI AB, SÖDERTÄLJE 1975

Nr	Manusstopp	Ungefärlig utgivnings tid
1	24/12	Februari
2	1/4	Maj
3	13/8	Oktober
4	20/10	December

Prenumerationspris: 12 kr/år  
Postgironummer 31 69 97-6,  
Kassa 6014, Flygstaben

LEDARE: Flygvapnet och Viggen *	3
ÖB i försvarsfrågan*	4-7
Insändarforum: 'På mitt sätt sett'	8
Med MHS i USA	9-11
Temaserien: USA/Air National Guard	12-13
Flygvapnet griper in	14-18
Om konsten att fälla ut ställen *	19
Landet runt	20-22
Flyg-nytt-i-kort-kort	23

\* Text som genom förbandschefs (motsv) försorg skall genomgå med därav berörd personal.

FLYGVAPNET JUBILERAR, 50 år 1976.



## Flygvapnet och Viggen

Under en och samma vecka i oktober inträffade två likartade haverier med flygplan 37 Viggen. I båda fallen bröts flygplanen sönder i luften. Ytterligare ett liknande haveri hade inträffat ungefär ett år tidigare. Glädjande nog har ingen förare kommit till skada vid något av de tre haverierna. Oktoberhändelserna tvang dock CFV att sätta flygförbud på flygplan 37. Detta i avvaktan på utredningsresultaten – på ett klarläggande av haveriorsakerna.

Utredningsarbetet har emellertid försvarats och fördröjts genom besvärliga bärgningsförhållanden vid haveriplatserna. Men med marinens välvilliga medverkan i dessa bärgningar har en ovärderlig hjälp erhållits. Parallellt och i samförstånd med försvarets haverikommissionens arbete har en omfattande utrednings- och undersökningsverksamhet genomförts vid SAAB och FMV-F. Ett flertal andra myndigheter och organ har också berörts härav.

Utredningarna börjar nu närma sig slutskedet. De är så långt framskridna att orsaken till haverierna och behovet av åtgärder börjar skönjas. En pågående verifieringsskede som syftar till att pröva utredningsresultaten och uppsatta orsakshypoteser.

●● Haverierna antas bero på vingbrott. Dessa antas i sin tur ha orsakats av att de krafter som påverkar vingen under flygning överförts till vingbalken på ett något anorlunda sätt än vad förutsetts. Detta har medfört alltför stora spänningskoncentrationer i en begränsad del av vingbalken med sprickbildningar och så småningom brott som följd. Sprickbildningar har enbart konstaterats på flygplan med låga tillverkningsnummer. Dessa flygplan har en något svagare vingbalk är senare flygplan, på vilka en ändring infördes sedan flygvapnet ställt krav på ökad livslängd hos flygplan 37.

Problemen väntas kunna lösas genom en modifiering som fördelar spänningskoncentrationen över ett något större område. Härvid kan olika modifieringssteg bli aktuella.

Såvitt nu kan bedömas är situationen långt ifrån katastrofartad. Det finns anledning till goda förhoppningar att ganska snart åter komma igång med flygning med Viggen. Betr. den slutliga permanenta lösningen på problemet finns också anledning att hysa tillförsikt. Dock torde det behövas en förstärkning av vingkonstruktionen.

Självfallet innebär situationen en vågdal i ombeväpningen till Viggen. Vissa fördröjningar i 37-programmet kommer att uppstå, men allt talar för att förseningarna kan hållas på en rimlig nivå.

●● Det är angeläget att flygplanen så snart som möjligt kommer i luften. Förbandens krigsduglighet är direkt beroende av detta. Flygförbudet har redan inneburit en viss nedgång i beredskapen, även om detta delvis motverkats genom simulatorflygning och flygning med andra flygplantyper. Förarnas flygtrim har påverkats och det behövs en återhämtningsperiod för att nå tidigare utbildningsnivå. – Incidentberedskapen har dock inte berörts, då denna planerligt upprätthålls med andra flygplantyper. Dessutom bör ihågkommas, att det hittills bara är en sjättedel av flygvapnets totala divisionsantal som utrustats med Viggen.

Det kan förutses att det nya året blir ett arbetsamt år för såväl 37-förbanden som övriga berörda förband och myndigheter. Under återuppbyggnadsperioden, som kan ta större delen av året i anspråk, blir flygtidsbehovet stort. Detta samtidigt som antalet tillgängliga flygplan blir begränsat. Ett så stort antal flygplan som möjligt behövs på linjen, samtidigt som bas- och verkstadspersonalens insatser behövs för inspektions- och modifieringsarbeten. Optimeringen blir svår att göra.

●● CFV hyser dock inget tvivel om att *problemen kommer att lösas*. Med förenade krafter kommer vi att reda upp den tillfälliga motgång som drabbat flygvapnet. Dessutom kan CFV med tillfredsställelse konstatera, att flygsäkerhetsläget i övrigt åter visar en ljusare bild. ★

## Insändarforum: "På mitt sätt sett"

Allmänt. — Undertecknad genomgick FAK 74-75. Hela denna kurs var kritiskt inställd mot FAK, inte mot lärarna eller undervisningen utan mot det ur-

# MHS-FAK

# 2



1) RF-4C 'Phantom' ur Nebraska ANG



2) F-105D 'Thunderchief', Richmond, Virginia



I dag består National Guard av två grenar, nämligen Army National Guard och Air National Guard. Den förstnämnda samarbetar med US ARMY och består av ca 400.000 man utrustade med jeepar, lastbilar, kanoner, robotar, stridsvagnar, helikoptrar (1.500 ex). Air National Guard å andra sidan samarbetar med US Air Force. Nationalgardet finns i USA:s 50 delstater samt på den västindiska ön Puerto Rico.

●● Hemvärdet bildas. — 1623 antog den brittiska kolonin Virginia en lag som bestämde att män i åldern 16-60 år skulle organiseras i grupper, som skulle tränas för att försvara nybyggarna mot indianöverfall. — De övriga tolv kolonierna antog också denna lag. Det hemvärn som då bildades deltog sedan i befrielsekriget mot engelsmännen.

En hemvärnsman kallades på engelska för "minuteman", därför att han kunde lämna sitt arbete och inställa sig med vapen i hand på mycket kort tid. — 1861 mobiliserade president Abraham Lincoln (f d kapten i hemvärdet) 117.000 hemvärnsmän för att delta i inbördeskriget (1861-65). Under 1880-talet började man använda beteckningen National Guard i stället för Territorial Militia.

Varje delstats Nationalgarde lyder i fred under guvenören i staten, som kan beordra ut sina styrkor vid oroligheter, katastrofer o d. — Om krig hotar hela nationen kan presidenten ge order om mobilisering av styrkorna, det skedde t ex under första och andra världskriget.

☆☆☆ FLYGvapenNYTT:s temaserie om utländska flygvapen har tidigare behandlat militärflyget i Finland, Norge, Danmark, Storbritannien, Schweiz, Nederländerna, Australien, Belgien, Österrike och Kanada. ☆ Att någorlunda ingående presentera USA:s luftförsvar låter sig inte göras i en enda artikel. Mht mångsidigheten i USA:s luftförsvar tvingas redaktionen dela upp denna presentation i flera avsnitt. Tidigare (nr 1/72) har US Marine Corps behandlats. Här följer en kort redogörelse för "hemmaluftförsvaret", USA:s flygande hemvärn/Air National Guard. ☆ I nr 1/76 kommer turen till Frankrike. ☆☆☆

av planen finns på egna flygplatser samt på amerikanska flygvapnets baser.

Vilka är det då som är Nationalgardister? Ja det är folk som representerar de mest skiftande yrken. Här finner man advokater, lantbrukare, tandläkare, kontorrister, murare osv, yrkesregistret är således brett. Personal som bor långt från sitt förband (t ex i en grannstat) hämtas av det egna förbandets transportplan, T-29A. Förarna i Air Guard är också till övervägande del piloter i det civila, t ex trafikflygare vid något av landets många flygbolag.

Lönen varierar mellan 3.300 och 12.000 kr/år, beroende på grad och tjänsteår i Air Guard. För att erhålla denna lön måste man tjänstgöra minst en helg varje månad samt delta i en 15-dagars övningsperiod på sommaren. Då ombaseras förbanden till något av Air Guard:s övningsflygfält.

För att arbetet skall flyta på samma sätt som inom USAF finns AF-rådgivare vid varje flottilj. Dessa är totalt 862.

**B**ildandet av Air National Guard. — 1908 tillkom i New York det första flygförbandet i National Guard. Detta förband tillhörde 1:a kompaniet i staten New Yorks signalkår. Det dröjde dock till 1911 innan man fick en pilot som kunde flyga förbandets enda flygplan.

Sommaren 1916 beordrades den lilla flygstyrkan (5 flygplan) att utföra spaningsflygningar vid gränsen mellan USA och Mexico. En tjänstgöring som varade i fyra månader. — Vid första världskriget beslöt försvarsdepartementet i Washington att inga flygplan ur National Guard skulle få delta. Men den flygande personalen deltog likväl i kriget... genom att medverka i de övriga försvarsgrenarna. — Efter första världskriget började man använda ballonger för observationer och fotospaning.

I det andra världskriget deltog National Guard med 4.800 man i 29 observations-

## Air National Guard

1975. — Air Guard består i dag av ca 90.000 man, varav 22.500 är fast anställda. 1600 flygplan fördelas på 92 flygande skvadroner, vilka ingår i 24 flottiljer. Det årliga anslaget är på 2,5 miljarder kronor.

# *FlygvapenNytt*

1975

Nummer 4



*Godt Nytt  
År*

# FlygvapenNytt



## ASPIRANTER I HMK:S TJÄNST

Aspiranter ur KAS/M ('nya F18') bestred högvaktstjänst lördagen den 18 oktober. Det var första gången förbandet gick högvakt efter Flygvapnets Södertörnsskolors invigning. Dagen till ära medfördes förbandsfanan i högvaktstruppen. Fanförare var kn C Wedin. – Förbandschefen, öv Klas Normelius, bevitnade högvaktsavlösningen och kunde konstatera att skolans elever gjorde ett mycket gott intryck under vaktchefen kn L Varveruds befäl.

Efter högvaktsavlösningen hade ett 80-tal anhöriga och bekanta hörsammat en inbjudan till kaffe i högvaktsflygeln. Chefen för KAS/M och tillika vakthavande, major R Rasmussen, hälsade gästerna välkomna och berättade bl a om högvaktens historia. Han antydde även att han ansåg högvaktstjänsten vara ett hedersuppdrag för skolan. Han hoppades att eleverna skulle komma ihåg detta tillfälle som ett angenämt inslag i tjänsten. ■



## i nnehåll

Ansvarig utgivare: **HANS NEIJ**  
Redaktionschef: **ULF BJÖRKMAN**  
Redaktör: **JAHN CHARLEVILLE**

BIDRAG från läsekreten välkomnas. Redaktionen förbehåller sig rätten att redigera allt material. – Endast "Ledaren" ger uttryck för CFV:s åsikter.

ÅTERGIVANDE av textinnehållet medges – källan önskas i så fall tydligt angiven.

ADRESS: TELEFON:  
FLYGVapenNYTT 08/67 95 00  
Flygstaben/Info-avd ankn 767  
104 50 Stockholm 80 el. 243

WIKING TRYCKERI AB, SÖDERTÄLJE 1975

Nr	Manusstopp	Ungefärlig utgivningstid
1	24/12	Februari
2	1/4	Maj
3	13/8	Oktober
4	20/10	December

Prenumerationspris: 12 kr/år  
Postgironummer 31 69 97-6,  
Kassa 601:4, Flygstaben

LEDARE: Flygvapnet och Viggen *	3
ÖB i försvarsfrågan*	4-7
Insändarforum: 'På mitt sätt sett'	8
Med MHS i USA	9-11
Temaserien: USA/Air National Guard	12-13
Flygvapnet griper in	14-18
Om konsten att fälla ut ställen *	19
Landet runt	20-22
Flyg-nytt-i-kort-kort	23

\* Text som genom förbandschefs (motsv) försorg skall genomgåas med därav berörd personal.

FLYGVAPNET JUBILERAR, 50 år 1976.



## Flygvapnet och Viggen

Under en och samma vecka i oktober inträffade två likartade haverier med flygplan 37 Viggen. I båda fallen bröts flygplanen sönder i luften. Ytterligare ett liknande haveri hade inträffat ungefär ett år tidigare. Glädjande nog har ingen förare kommit till skada vid något av de tre haverierna. Oktoberhändelserna tvang dock CFV att sätta flygförbud på flygplan 37. Detta i avvaktan på utredningsresultaten – på ett klarläggande av haveriorsakerna.

Utredningsarbetet har emellertid försvårats och fördröjts genom besvärliga bärgningsförhållanden vid haveriplatserna. Men med marinens välvilliga medverkan i dessa bärgningar har en ovärderlig hjälp erhållits. Parallellt och i samförstånd med försvarets haverikommissionens arbete har en omfattande utrednings- och undersökningsverksamhet genomförts vid SAAB och FMV-F. Ett flertal andra myndigheter och organ har också berörts härav.

Utredningarna börjar nu närma sig slutskedet. De är så långt framskridna att orsaken till haverierna och behovet av åtgärder börjar skönjas. En pågår ett verifieringsskede som syftar till att pröva utredningsresultaten och uppsatta orsakshypoteser.

●● Haverierna antas bero på vingbrott. Dessa antas i sin tur ha orsakats av att de krafter som påverkar vingen under flygning överförs till vingbalken på ett något anorlunda sätt än vad förutsetts. Detta har medfört alltför stora spänningskoncentrationer i en begränsad del av vingbalken med sprickbildningar och så småningom brott som följd. Sprickbildningar har enbart konstaterats på flygplan med låga tillverkningsnummer. Dessa flygplan har en något svagare vingbalk är senare flygplan, på vilka en ändring infördes sedan flygvapnet ställt krav på ökad livslängd hos flygplan 37.

Problemen väntas kunna lösas genom en modifiering som fördelar spänningskoncentrationen över ett något större område. Härvid kan olika modifieringssteg bli aktuella.

Såvitt nu kan bedömas är situationen långt ifrån katastrofartad. Det finns anledning till goda förhoppningar att ganska snart åter komma igång med flygning med Viggen. Betr. den slutliga permanenta lösningen på problemet finns också anledning att hysa tillförsikt. Dock torde det behövas en förstärkning av vingkonstruktionen.

Självfallet innebär situationen en vågdal i ombeväpningen till Viggen. Vissa fördröjningar i 37-programmet kommer att uppstå, men allt talar för att förseningarna kan hållas på en rimlig nivå.

●● Det är angeläget att flygplanen så snart som möjligt kommer i luften. Förbandens krigsduglighet är direkt beroende av detta. Flygförbudet har redan inneburit en viss nedgång i beredskapen, även om detta delvis motverkats genom simulatorflygning och flygning med andra flygplantyper. Förarnas flygtrim har påverkats och det behövs en återhämtningsperiod för att nå tidigare utbildningsnivå. – Incidentberedskapen har dock inte berörts, då denna planenligt upprätthålls med andra flygplantyper. Dessutom bör ihågkommas, att det hittills bara är en sjättedel av flygvapnets totala divisionsantal som utrustats med Viggen.

Det kan förutses att det nya året blir ett arbetsamt år för såväl 37-förbanden som övriga berörda förband och myndigheter. Under återuppbyggnadsperioden, som kan ta större delen av året i anspråk, blir flygtidsbehovet stort. Detta samtidigt som antalet tillgängliga flygplan blir begränsat. Ett så stort antal flygplan som möjligt behövs på linjen, samtidigt som bas- och verkstadspersonalens insatser behövs för inspektions- och modifieringsarbeten. Optimeringen blir svår att göra.

●● CFV hyser dock inget tvivel om att *problemen kommer att lösas*. Med förenade krafter kommer vi att reda upp den tillfälliga motgång som drabbat flygvapnet. Dessutom kan CFV med tillfredsställelse konstatera, att flygsäkerhetsläget i övrigt åter visar en ljusare bild. ★

- Från 'FLUG REVUE' emanerar denna startbild av MiG-25 'Foxbat'-B, spaningsversionen. I den stora radomnosen ryms en anseelig foto-spaningsutrustning. Detta ryska Mach 3-flygplan (+skol- o jaktversionerna) finns även stationerade i DDR + Polen.



★ ★ ★ 'ÖB 75' utgör en del av underlaget för försvarsbeslutet 1977. Planeringen har genomförts i två faser. Den första, som slutfördes i maj 1974, syftade till att – utan bindningar i nuvarande förhållande inom försvarsmakten – ta fram idéskisser till försvarsmaktens utformning i början på 1990-talet. Den andra, som inlämnats i november till regeringen, är främst en analys i ett kortare tidsperspektiv. Med utgångspunkt från dagens krigs- och fredsorganisation har olika alternativ (handlingsvägar) för förändring av försvarsmakten studerats och värderats. En väsentlig fråga har därvid varit möjligheterna att förverkliga olika idéskisser från planeringens första fas. ★ ★ ★

Läget i Europa är för närvarande **relativt** lugnt. Detta är en följd bl a av att supermakterna bedömer den rådande militära och politiska balansen som acceptabel. Denna situation kan dock snabbt förändras genom politiska maktskiftet, ekonomiska kriser och ändrade politiska mål.

De militära resurserna i Europa har under lång tid varit mycket stora. Ingenting tyder nu på att de kommer att reduceras på något avgörande sätt under de närmaste tio åren. Däremot kommer *kvaliteten att öka*. Så länge inte en omfattande och allmän nedrustning genomförs finns därför risk att ökad spänning leder till konflikter som antingen medvetet eller "av misstag" utlöser militära aktioner.

Vårt land har ett *ansvar* för att den nuvarande stabiliteten kan kvarstå även i vår

del av Europa. Det svenska försvaret måste därför alltför ha sådan styrka och sammansättning att den militära balansen i norra Europa bibehålls.

Det nordiska områdets strategiska betydelse ökar. Detta är bl a en följd av oljeförekomsterna i Nordsjön, Norska havet och Barents hav. Den sovjetiska marina expansionen i norr medför ett utvidgat supermaktsintresse.

Vårt lands geografiska läge är från försvarssynpunkt gynnsamt. Visserligen är vårt territorium inklämt mellan maktblocken, men i vårt land finns knappast några vitala strategiska mål. Vi kan hålla oss utanför en konflikt genom att främmande makt av **vårt försvars styrka** tvingas till andra vägar än genom Sverige. Den svenska försvarspolitik bör därför alljämt grundas på att vår försvarsmakt skall ha sådan styrka och sammansättning, att ett angrepp mot oss inte kan bedömas lönsamt för någon.

Försvarspolitik utgår från att *hela* landet skall kunna försvaras och att invasionsförsvar skall vara försvarsmaktens viktigaste uppgift. Försvaret måste kunna anpassas till skilda lägen och möta olika angripare. Även om delar av landet skulle gå förlorade skall motståndet fortsätta i syfte att hindra angriparen att utnyttja landet för sina syften. En angripare skall tvingas räkna med *aktivt motstånd* i alla former. Respekten för det svenska territo-

riets integritet skall upprätthållas genom att *kränkningar* avvisas.

Vårt försvar skall bygga på den allmänna värnpliktens grund. Härigenom kan försvarsmakten ges den kvantitet som erfordras för att *hela* landet skall kunna försvaras. Allmän värnplikt medför att vårt försvar alltför blir en hela folkets angelägenhet.

Tillgång till vapen och vapensystem med god verkan och funktion samt en effektiv utbildning är en förutsättning för både inre och yttre tilltro till försvarsmaktens förmåga.

Strävan bör vara att tillgodose behovet av personal för utbildning och ledning även i perioder då resurserna till försvarsmakten nedgår. Härigenom får vi möjligheter att vid behov förstärka krigsorganisationen. Detta gäller speciellt för sådan personal som har nyckeluppgifter både i freds- och krigsorganisationen.

Genom *egen* forskning, utveckling och produktion av huvuddelen av vår försvarsmateriel kan vi visa vår avsikt att förbli alliansfria och även anpassa våra vapen efter våra speciella förhållanden och behov.

Det är mot denna bakgrund som försvarsmakten måste utvecklas under de fem år (1977–82) som en ny försvarsbeslutsperiod omfattar. Denna utveckling skall bygga på det beståendes grund och på tidigare satsning, som i många fall har

## Nordeuropas sk lugn bara relativt

- MiG-25 'Foxbat'-A, jaktversionen. Bilden ur rysk film.



- MiG-23 'Flogger'. Bilden från 'Sovjet Military Review'.





# Den nedåtgående trenden måste hejdas

## Bara 'Handlingsväg 1' inriktas mot krigsavhållande förmåga

sin verkan under ett avsevärt antal år framåt.

**Utgångsläget:** Grunden för det kommande försvarsbeslutet utgörs av läget inom krigs- och fredsorganisationen år 1977 samt de beslut som redan fattats. Detta arv medför, i kombination med de övriga förutsättningar som statsmakterna lämnat, att det fria planeringsutrymmet blir starkt beskuret i låga ekonomiska nivåer. De senare försvarsbesluten har framtvingat omfattande ambitionssänkningar inom försvarsmakten. Krigsorganisationen har reducerats kraftigt de senaste tio åren kvantitativt och även kvalitativt i jämförelse med omvärldens stridskrafter.

Det ekonomiska intervall för perspektivplaneringen som regeringen gett motsvarar i genomsnitt en spännvidd av en miljard kronor årligen. — I förhållande till försvarsbesluten på 50- och i början av 60-talen är dessa nivåer låga. Det finns inga möjligheter att, under de betingelser som gäller för perspektivplaneringen, på kort sikt hejda de reduceringar som nu pågår. De är en följd av de senaste tio årens beslut. Vad som tillförs vid ett nytt försvarsbeslut ger utslag först inemot mitten och slutet av 80-talet. De risker som togs i besluten 1968 och 1972 berör främst den period som nu står för dörren och åt dessa kan med nu gällande förutsättningar inte mycket göras. Vad som

kan och bör ske nu inför en osäker framtid är att denna nedåtgående trend hejdas.

Utredningsresultatet visar att även i den högsta av angivna nivåer för nästa femårsperiod minskar antalet kvalificerade krigsförband 1982 jämfört med 1977. Endast om resurser som motsvarar den högsta delen av intervallet tilldelas under 10–15 år framåt kan en fortsatt minskning hejdas.

**Ö**verbefälhavaren har inom anvisat intervall utarbetat fem handlingsvägar. Dessa har utformats så att hela intervallet täcks och intressanta omslagspunkter belyses.

●● *Handlingsväg 1:* Antalet kvalificerade krigsförband minskar fram till 1982 och först därefter kan den fortgående reduktionen hejdas. Krigsorganisationen kan på tio års sikt ges ett något bättre innehåll än vad som förutses i nuvarande planering. De viktigaste förbandens kvalitet kan fortlöpande anpassas till den utveckling som sker i omvärlden. En återgång till det antal kvalificerade krigsförband som vi har idag är dock inte möjlig. Förmågan att vid svensk industri utveckla och tillverka flygplan och kvalificerade robotar bibehålls. Åtgärder vidtas för att under 80-talet i huvudsak kunna återta den standard i värnpliktsutbildningen som 1966 års riksdag ansåg erforderlig.

I denna handlingsväg kan således den

● WP-staterna får i ökad takt allt fler högmoderna ryska flygplan i olika versioner. T ex Su-19, MiG-23 + MiG-25. Varför företärks WP?, undrar man i Nordeuropa. — Nedan en rote 'Foxbat'-A med varsin 4 jaktb typ Anab (?). Bilden ur rysk färgfilm.



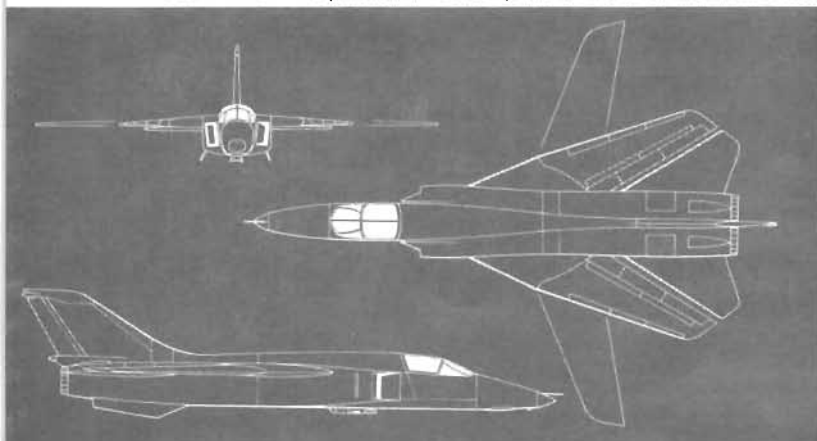
nedåtgående trenden brytas. På tio års sikt kan en begränsad del av krigsorganisationen 1977 återtas och samtidigt kan sådana forsknings- och utvecklingsresurser behållas som krävs för att möta en osäker framtid.

●● *Handlingsväg 2:* Antalet kvalificerade krigsförband minskar ytterligare efter 1982. En återgång inom rimlig tid till det antal kvalificerade krigsförband som vi har idag är ej möjlig. Förmågan att vid svensk industri utveckla och tillverka försvarsmateriel bibehålls. På vissa områden måste dock resurserna begränsas jämfört med handlingsväg 1. Utbildningen måste behållas i stort på nuvarande reducerade nivå.

●● *Handlingsväg 3:* I krigsorganisatio- ▶

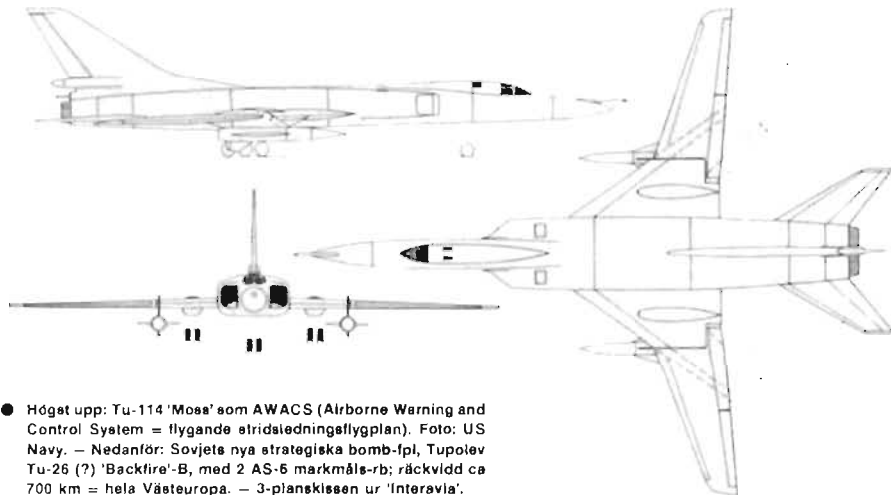
## Situationen kan snabbt förändras

● Su-19 'Fencer'-A. 3-plansiskur ur 'FLIGHT'. (Dito i nr 2/75 var ur 'International Defence Review'.)



● MiG-23 'Flogger'. Bilden ur rysk film.





● Högst upp: Tu-114 'Moss' som AWACS (Airborne Warning and Control System = flygande stridsledningflygplan). Foto: US Navy. — Nedanför: Sovjetens nya strategiska bomb-fpl, Tupolev Tu-26 (?) 'Backfire'-B, med 2 AS-6 markmåls-rb; räckvidd ca 700 km = hela Västeuropa. — 3-planskissen ur 'Interavia'.

## NATO bantas WP förstärks

### Sverige i ett allt kärvare läge

► nen reduceras antalet kvalificerade förband även efter 1982. Förmågan att vid svensk industri utveckla flygplan försvinner medan utveckling av robotar och mindre kostnadskrävande system bibehålls. Inom utbildningsområdet bibehålls i huvudsak nuvarande reducerade nivå. Vissa ytterligare ambitionssänkningar blir dock ofrånkomliga.

●● **Handlingsväg 4:** Den ekonomiska inriktningen fram till 1982 innebär en fortsatt minskande ram. Om denna utveckling fortsätter även efter 1982 leder det till att dagens principer för värnpliktsutbildning måste överges och ersättning av AJ 37 (attack-Viggen) helt utgå. Även om ett beslut 1977 skulle innebära att den ekonomiska ramen bibehålls på oförändrad nivå från 1981/82 måste värnpliktsutbildningens omfattning väsentligt reduceras eller ersättningen av AJ 37 helt utgå. Ingetdera alternativet är godtagbart. Planeringen bör därför redan 1977 inriktas mot en högre ekonomisk ram, som medger både att nuvarande värnpliktsutbildning och ersättning för AJ 37 kan inrymmas.

●● **Handlingsväg 5:** I krigsorganisationen sker en omfattande reducering av antalet förband. Möjligheterna att vidmakthålla en kvalificerad svensk försvarsindustri upphör. En betydande del av de värnpliktiga kan endast ges korttidsutbildning (tre månader). Ett stort antal fredsforband nedläggs. Den aktiva personalen reduceras i avsevärd omfattning.

**K**rigsavhållande förmåga.—Om nu gällande trend i säkerhetspolitik och försvarspolitik i vår omvärld — som allmänt anses bli fallet — består avsevärd tid framåt, krävs för att försvarsmaktens nuvarande krigsavhållande förmåga skall kunna bibehållas ekonomiska resurser som *minst* möjliggör handlingsväg 1. Förutsättningen är då att denna ekonomiska inriktning bibehålls även efter 1982.

Handlingsväg 2 innebär en långsamt minskande krigsavhållande förmåga. I handlingsväg 3 sker en snabbare minskning.

Den krigsavhållande förmågan i handlingsväg 4 är helt beroende av det beslut som fattas om resurstilldelningen efter 1982. Om försvarsmakten får ekonomiska resurser för att bibehålla både värnplikt i nuvarande omfattning och ersättning av AJ 37 närmar sig nivån på krigsavhållande förmåga handlingsväg 3. I annat fall kommer på sikt en utveckling liknande den i handlingsväg 5 att bli följden.

●● **Konsekvenser för vår säkerhetspolitik.** — För att möjliggöra en bedömning av den säkerhetspolitiska risktagningen har handlingsvägarna värderats mot fyra olika hotnivåer. Varje hotnivå svarar mot en bestämd uppoffring för angriparen. Skillnaden mellan nivåerna har gjorts betydande. — Ingen av handlingsvägarna kan

stödja vår säkerhetspolitik i den högsta hotnivån. Detta innebär en allvarlig risktagning.

Handlingsvägarna 1 och 2 kan — med vissa begränsningar för handlingsvägen 2 — stödja vår säkerhetspolitik i hotnivå 2.

Handlingsväg 3 kan klara hotnivå 3. Härtill kommer dock den negativa effekt som den *minskade satsningen på flygindustrin* innebär för tron på vår vilja att fullgöra vår politik.

Handlingsväg 4 kan — om inte resurstilldelningen efter 1982 ökas — bara stödja vår säkerhetspolitik i den lägsta hotnivån. Tilltron till vår förmåga kommer att allvarligt minska i omvärlden. Stödet för vår säkerhetspolitik blir otillfredsställande, vilket också gäller handlingsväg 5.

## S

**Sammanfattning:** I perspektivplanen analyserat ekonomiskt intervall innebär att en reducering av försvarsmakten 1982 i förhållande till 1977 är ofrånkomlig. (!) Endast i handlingsväg 1 kan på lång sikt den nu pågående negativa utvecklingen bromsas och en viss återtagning bli möjlig på sikt.

Den försvarsmakt som förutsattes i 1972 års försvarsbeslut kan innehållas i huvudsak i handlingsväg 2. Övriga handlingsvägar medför en snabbare nedtrappning.

Endast handlingsväg 1 kan inriktas mot att försvarsmaktens krigsavhållande förmåga skall bibehållas. I övriga handlingsvägar kommer den krigsavhållande förmågan att minska. I de lägsta alternativen når denna minskning snabbt en nivå där försvarsmaktens förmåga att stödja säkerhetspolitiken avsevärt reduceras. I handlingsväg 5 måste den tidigt omprövas.

Den begränsade ökningen av försvarsutgifterna som nivå 1 innebär får stor betydelse för förmågan att svara mot de krav som säkerhetspolitiken ställer. Detta innebär en obetydlig merbelastning på samhällsekonomin. **Vi HAR råd att satsa på ett försvar som på ett rimligt sätt kan stödja vår alliansfria politik och bevara balansen i norra Europa.** ■



★ ★ ★ Av våra försvarskostnader används idag en dryg tredjedel för utveckling och anskaffning av materiel. Hitills har ca 90 proc av dessa pengar utnyttjats för beställningar vid svensk industri. ★ Hur stora resurser som i framtiden kommer att kunna avdelas för materiel styrs i hög grad av försvarsbeslutet 1977. Av Överbefälhavarens utredning om det militära försvarets framtid – 'ÖB 75' – framgår i stort vilka konsekvenser för materielsektorn och därmed för svensk försvarsindustri som varierande ekonomiska resurser får. ★ ★ ★

## Svensk försvarsindustri helt nödvändig för vår alliansfrihet

**S**vensk försvarsindustri i 'ÖB 75'. – Utrymmet för utveckling och anskaffning av försvarsmateriel under nästa försvarsbeslutsperiod 1977–82 varierar kraftigt i de olika nivåerna, vilket framgår av nedanstående tabell.

Handlingsväg	1	2	3	4	5
Utveckling	3.600	3.550	2.500	2.350	1.500
Anskaffning	14.150	13.150	12.950	12.300	12.150
Totalt	17.750	16.700	15.450	14.650	13.650

Totalt varierar utrymmet med omkring 800 milj kr per år mellan högsta och lägsta handlingsväg. Det fördelar sig med 400 milj kr på vardera anskaffning och utveckling. Största konsekvensen får variationen för svensk flygplan- och robotindustri, eftersom *samtliga* redovisade handlingsvägar leder till **minskade behov** av utvecklingskapacitet.

**I** handlingsvägarna 1 och 2 utvecklas en efterföljare till nuvarande attack-Viggen i form av en modifierad jakt-Viggen (A20). Dessutom utvecklas ett lätt attack-skolflygplan (B3LA).

I handlingsvägarna 3 och 4 minskar behovet av utvecklingskapacitet vid svensk flygindustri kraftigt genom att B3LA icke kan inrymmas. Redan något år efter försvarsbeslutet 1977 har vi förlorat möjligheterna att utveckla kvalificerade flygplan!

I handlingsväg 5 utvecklas dessa möjligheter tidigt i och med att A20 icke kan köpas. Jakt-Viggen blir det *sista* i Sverige tillverkade planet! Det finns knappast möjligheter ens till licenstillverkning av utländskt system i en fortsättning på denna ekonomiska nivå!!

I handlingsvägarna 1–3 är anspråken på svensk robotindustri oförändrade eller något utökade. Möjligheterna att i Sverige utveckla medeltunga robotar måste i handlingsväg 4 utvecklas i början av 80-talet. I handlingsväg 5 redan 1977.

● ● För övrig materielanskaffning medför de i lägre ramar minskande resurserna för materielanskaffning *mindre serier*. Detta innebär att *stykkepriset ökar*, främst därför att utvecklingskostnaderna slås ut på allt färre enheter. Svensk industri får däri-

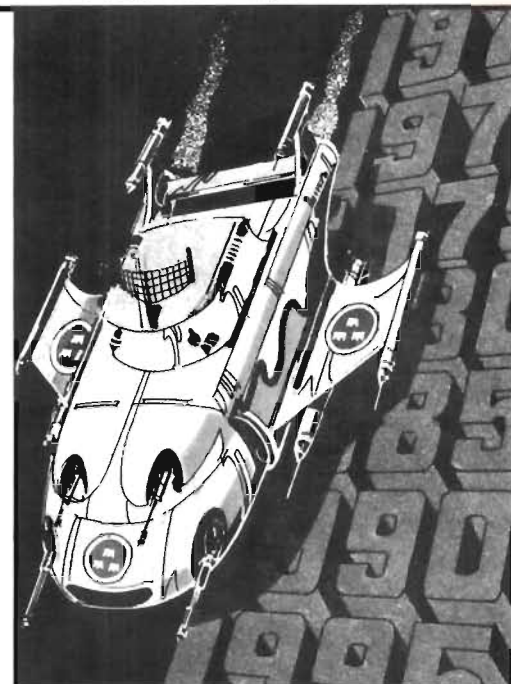
genom *sänkt konkurrenskraft* gentemot utländsk, som arbetar med väsentligt större serier.

**S**vensk försvarsindustris betydelse. – Det är mot ovanstående bakgrund viktigt att klargöra svensk försvarsindustris betydelse och vilka faktorer som har varit styrande för satsningen i olika ekonomiska nivåer.

Materielanskaffning skall ske med utgångspunkt från rent affärsmässiga principer. Målet måste vara att uppnå största effekt till minsta kostnad. Detta underlättas av att en så bred marknad som möjligt utnyttjas, så att en hård konkurrens kan vidmakthållas. Detta är i de flesta fall möjligt när vi vid anskaffningen kan vara helt oberoende av om produkten är svensk eller utländsk. Från denna synpunkt är det således inget speciellt försvarsmaktsintresse att anskaffningen sker vid svensk industri.

När materielen väl är i sin helhet levererad och inlemnad i vår krigsorganisation är det inte heller avgörande om den är svensk eller utländsk... under förutsättning att den från kostnad/effekt-synpunkt är bästa köp.

**E**n av fördelarna med svensk försvarsmateriel är dock att den under utvecklingen kan *skräddarsys* för våra speciella behov! Den kan anpassas till klimat och terräng samt till vår speciella taktik, stridsteknik och organisation. Vid köp av utländsk materiel är vi hänvisade till vad som finns i marknaden. Vi tvingas ofta betala för egenskaper som vi inte



behöver, samtidigt som för oss väsentliga egenskaper saknas. Det är **dyrt** att modifiera utländsk materiel så den passar till våra speciella krav och redan befintliga system. Därför får svensk materiel ofta de gynnsammaste värdena när kostnader och effekt jämförs. (Något som hela det svenska folket tjänar på! Vi behåller ett högt tekniskt kunnande... och pengarna stannar inom landet; fördelas på nytt till oss själva.)

Om vi i framtiden blir beroende av att köpa vår kvalificerade försvarsmateriel utomlands kan detta leda till *icke önskvärda bindningar* till främmande makt. Vid en snabb lägeskärpning kan pågående leveranser till oss *avbrytas*. Så skedde i många fall under inledningen av andra världskriget. Vi kan *påtvingas avtal* som gör oss beroende av reservdelar och olika underhållsarbeten i främmande land. **Vår handlingsfrihet begränsas.**

Genom att vi hittills har haft en hög nivå på vår egen utveckling och tillverkning, har de materielslag som nu utgör ryggraden i vårt försvar – flygplan, robotar, stridsfordon och fartyg – kunnat framställas i vårt land. Härigenom har vi kunnat anpassa materielen till våra särskilda förhållanden, samtidigt som vi visat vår fasta avsikt att förbli *alliansfria*.

**S**lutatsen. – De båda högsta handlingsvägarna representerar det lägsta område inom vilket inhemsk utveckling och produktion av försvarsmateriel kan behållas huvudsakligen i nuvarande omfattning. Under denna nivå tvingas vi förr eller senare till ett allt större utlandsberoende! I låga nivåer inträffar detta tidigt!!

Genom att ge försvarsmakten **resurstillskott** (som från samhällsekonomisk synpunkt är obetydligt!) kan vi bibehålla den krigsorganisation som vi har 1982 och erhålla handlingsmöjligheter att framgent förstärka vårt svenska folkförsvar. Utveckling av för oss betydelsefull materiel blir då (och endast då) möjlig. ■

Allmänt. — Undertecknad genomgick FAK 74–75. Hela denna kurs var kritiskt inställd mot FAK, inte mot lärarna eller undervisningen utan mot det urvalssystem som FAK representerar. Denna skrivelse får ej tolkas som ett utslag av negativism, utan det är ett försök att skapa en diskussion om FAK utanför MHS skolsalar, korridorer och djupa källarvalv.

# MHS-FAK ett lämpligt urvalssystem



Systemet att "kalla in" en hel årskurs officerare (30–35 st) under deras mest produktiva ålder — nygifta, småbarn, vilabygge m m — och sätta dem i en skola vilken till huvudsaklig uppgift har att gallra bort hälften, istället för att ge meningsfull utbildning synes för många slöseri med tid. När dessutom urvalsinstrumentet är så grovt att ett underkänt prov eller några frågor felbesvarade på ett tungt vägande prov, kan rendera en elev ett medelbetyg under 7,0 vilket i sin tur innebär utestängning från HK och en vidare karriär.

Under en rad av år har fördelningen markresp flygande officerare varit sned. Nästan 90 proc av markofficerarna har kvalificerat sig för HK, medan procentsatsen för de flygande kollegorna är betydligt blygsammare. Man vill inte gärna tro att den flygande kategorin är mindre intelligent eller sämre intellektuellt rustad för den typ av studier vilka tillämpas vid FAK. Orsaken torde snarare kunna sökas i det sätt varpå den nytexaminerade officeren behandlas och de arbetsuppgifter han tillställs under åren fram till FAK. Det är hart när en regel att den unge markofficeren redan efter ett år på förband innehar både två och tre olika befattningar. Han fungerar som adjutant, kurschef, lärare, undervisningsofficer, sysslar med budgetering och stabsarbete. Vid tiden för FAK är de flesta redan väl övade i administrativa sysslor och stabstjänst. Till detta skall läggas att markofficeren är av ett tåligt och idogt arbetande släkte som alltsedan den första kursen fått kämpa och slita för att få se en skymt av solen, vilken helt eller delvis varit skymd av vingprydda uniformsbröst. Hur den flygande officeren tillbringar sin tid fram till FAK med GFSU och utbildningar av olika slag, låter jag läsaren själv bilda sig en egen uppfattning om.

## Öv Wagner till KSAK



WILHELM WAGNER, Lidingö, flygöverste, har utsetts till ny generalsekreterare i KSAK (Kungliga Svenska Aeroklubben och Svenska Flygsportförbundet) från den 1 april 1976. Han föddes i Stockholm 1915, blev fänrik i Flygvapnet 1937 och överste 1956. Han var chef för Flygvapnets bomb- och skjutskola 1954 och var sedan chef för FV:s krigsskola och för Skånska flygflottiljen. Wilhelm Wagner kom till Flygstaben 1964, där han bl a tjänstgjort som systeminspektör. ■

**Förslag till ny FAK/Kursens längd:** FAK bör ej överstiga 6 (sex) månader. — **FAK utbildningsmål.** FAK bör vara en kunskapsmässig ensning av eleverna och ge utbildning i yrkesinriktade ämnen. Utbildningen bör syfta till kompanichetsnivå, ej urvalsinstrument för HK. På Krigsskolan och FAK lär man ut handlingsregler och arbetsrutiner för befattningar och nivåer långt över dem vilka vi för tillfället verkar på. När ska vi egentligen lära oss agera i de befattningar vi verkligen arbetar i. Kunskaperna förvärvade på FAK skall således vara direkt applicerbara inom det praktiska livet på resp förband.

**Undervisningen . . .** på FAK skall bedrivas som lärarledda applex, grupparbeten och lektioner. Med lärarledda applex menar jag att problem och frågeställningar ges till eleverna, vilka tillsammans med lärarna genom diskussion, skall resonera sig fram till den riktigaste lösningen. De gruppuppgifter som delas ut måste vara meningsfulla och skall lösas under arbetstiden.

**Prov och betyg.** — Huvudalternativet bör vara inga prov och inga betyg. Reservalternativet heter mårelaterade prov och betyg. Den kursrelaterade betygsättning som nu tillämpas är både grov och osäker i sitt urval. Man kan med denna form aldrig jämföra elever ur två olika årskurser. Vidare kan man genom hög kvaliteten på en årskurs missa kvalificerade elever, vilka pga en alltför hård konkurrens just detta år, ej kan erbjuda plats på HK. Förhållandet är naturligtvis detsamma om kvaliteten på en kurs är jämförelsevis låg, då kan elever som egentligen inte är kvalificerade för HK, beredas plats på HK. Det borde ligga i Flygvapnets intresse att få de bästa eleverna ur resp FAK och inte hälften ur varje kurs oavsett kvalitet. Detta är möjligt med den mårelaterade betygsättningen, men jag vill än en gång påpeka att det lämpligaste alternativet för FAK är inga betyg alls.

**7,0 gränsen.** — Det är mycket olyckligt att ha en sådan fixgräns för vidare utbildning eller inte. Eleven kan (som inledningsvis nämnts) missa ett prov eller några frågor i ett tungt vägande prov och karriär-möjligheten är i det närmaste utesluten. Och detta faktum ställs han inför först efter 8–9 år i Flygvapnet. Miljön runt varje prov kan variera oerhört. Familjen långt borta, ekonomiska problem, sjuka anhöriga m m m m — allt detta spelar in och ett misslyckat prov betyder ju så mycket. Jag finner det mycket märkligt om lärarna på HK inte på två år kan lära en 6,95 människa likaväl som en 7,00 människa att bli en bra stabsofficer om viljan finns hos eleven.

**Ansökan till HK . . .** måste vara frivillig. Många anser säkert att frivillighet föreligger även nu, men det är en sanning med modifieration. En officer som kvalificerat sig för HK men avsåger sig kursen måste vara både modig och synnerligen okänslig för omgivningens påtryckningar och inflytande, inte minst från chefshåll. Dagens ungdom ser inte likadant på en karriär till varje pris. Alla unga subalternar har inte längre som mål att bli generaler. Familjen och fritiden har kommit att spela en avgörande roll då det gäller hans framtid. — FAK bör bara en fristående kurs frikopplad från HK. Kurserna

skall inte påverka varandra varken till innehåll eller krav på vissa betyg under FAK.

**Tidpunkten för FAK.** — Med ändrad målsättning och innehåll samt oberoende av HK kan FAK inträffa mellan det fjärde och sjätte officersåret efter Krigsskolan.

**Resultat ny FAK och konsekvenser för FHK/Vilka kommer att söka HK?** — Endast motiverade och målinriktade elever kommer att söka HK, dvs flertalet av de som nu kvalificerar sig för HK. Men någon "villig dold kapacitet" försvinner ej, de som ligger i skiktet 6,0–7,0.

**Avskiljning från HK.** — Skolan skall ha en urvalsmöjlighet genom att kunna avskilja de elever som ej klarar ålagda uppgifter eller prov. Det är dock min fasta övertygelse att avskiljningar kommer att bli mycket sällsynta bland dessa elever rekryterade på ny basis.

**Tidpunkt för HK.** — HK skall kunna påbörjas när det passar den enskilde individen m h t familjens behov, när han själv är mogen att börja HK — inte som nu tvångsstyrt maximalt två år efter AK. Dock bör ej en orimligt lång tid föreligga mellan Krigsskolan och HK.

**Sammanfattning.** — Genom en fristående, obligatorisk och yrkesinriktad FAK kommer sannolikt eleverna att vara betydligt mer motiverade för denna kurs än vad som nu är fallet. Kan man dessutom genom ett antagningssystem till HK, baserat på frivillig basis, styra över HK till en "specialutbildning" nödvändig för vidare avancemang, får man bort den "air" av besvikelse och negativism vilken ofta drabbar den elev som inte lyckats kvalificera sig för HK. Gemene man får en mer positiv syn på systemet om HK blir en specialutbildning till vilken jag kan söka eller låta bli. Problemet med överbeläggning blir sannolikt av underordnad betydelse.

För närvarande finns dock mycket få "morötter" för att gå HK både vad det gäller mark- och flygkategorin. Det är av stor vikt att man inom vår kommande organisation mycket noga uttalar vilka befattningar som kräver HK. Detta för att den unge officeren skall ha jämförbara alternativ då han beslutar om sin framtid. Eftergifter och kompromisser måste vara undantag.

● Till sist vill jag påpeka att vi ej behöver ha samma urvalssystem som Armén och Marinen. Vi är en egen försvarsgren med egna problem. Som regel vållar det stora svårigheter då Arméns bestämmelser skall tillämpas på Flygvapnets förhållanden. ■

Bengt Lejssed

## SVAR

från C FS/Utb har beställts av Red. Det kommer att införas i nr 1/76.

# Med MHS-elever på skolavslutningsresa i USA



★ ★ Som avslutning på två års studier vid Militärhögskolans högre kurser genomförs en utrikes studieresa. Huvudsyftet med resan är att befästa och bygga vidare på kunskaperna från utbildningen vid MHS samt att ge möjligheter till jämförelser mellan svensk och utländsk syn på bl a organisation, taktik, utbildning och materielutveckling. Andra syften kan vara att skapa personkontakter samt bilda inkörspöret för detaljinriktning av eventuella framtida besök. ★ ★ ★

**A**rets elever hade den stora förmånen och glädjen att besöka USA, som ju av flera skäl utgör en särskild lockelse för den militärt intresserade. Resan, som till största delen genomfördes i flygvapnets C-130 'Hercules', var gemensam för flyglinjens högre kurs, armélinjens vapentekniska kurs och marinlinjens tekniska kurs. Under själva vistelsen i USA åtskildes dock kurserna för att skillnaderna i specialinriktning och intresseområde bättre skulle tillgodoseas.

Flygningen till USA gick via Island och New Foundland med övernattnig i Reykjavik. På Island bjöds på en uppskattad rundtur där ett kargt lavalandskap, omväxlande med höga fjäll, imponerade i all sin mäktighet och där heta källor underhöll med naturens egna vattenkonster. Fantasins behövde inte anstränga sig särskilt mycket för att ge intryck av främmande planet, men hölls tillbaka av storögda, lurviga utgångsfår i massor och rasslet av minst lika många kameraslutare.

**B**esöket i USA inleddes med ett par dagars vistelse i Washington DC med bl a genomgångar på svenska ambassaden, som har sina lokaler i numera famösa Watergate. En av oss fastnade i hissen. Man kunde lätt tänka sig rubrikerna på svenska kvällspressens löpsedlar om de bara vetat: Svensk officer fast i Watergate! ● Från Washington spreds de olika kurserna var och en åt sitt håll — armélinjen med bussar, marinlinjen med 'Hercules' och flyglinjen med amerikanskt välförsett inrikesflyg. Någon hade räknat ut att det var bäst så!

I det följande redogörs för några iakttagelser från flyglinjens odysse.

**Wright Patterson AFB.** — Besöket omfattade USAF Aeronautical System Division och USAF Museum. På det förstnämnda stället fick vi bl a studera två ty-

per av simulatorer. Den ena var en simulator för allmän flygning och landning. Den var uppbyggd med en mycket realistisk omvärldspresentation som via färgkameror presenteras för föraren. Det huvudsakliga användningsområdet är utprovning av instrumentlandningssystem. Den andra simulatören kallades LAMARS (Large Amplitude Multimode Aerospace Research Simulator). Den är rörlig i tre axlar och ger en runtomskikt horisontalt på trekvarts varv. Simulatören är uppbyggd med föraren i en stor glob i spetsen på en cirka tio meter lång arm. Härigenom kan man uppnå verkliga momentana belastningar på  $\pm 3$  g. Med simulatören kan man simulera jaktstrid upp till röte mot röte och förbandsflygning upp till gruppstorlek.

**I**ett laboratorium visades hur eventuella felaktigheter i limningen av bikake-konstruktioner lätt kan upptäckas genom färgförändringen vid

upphettning av en ny färgtyp som målas direkt på konstruktionen. I samma laboratorium visades även en ny metod för belysning av instrumentpaneler utan hjälp av lampor, samt ett förenklat sätt för individuell tillpassning av flyghjälm. Metoden är i huvudsak densamma som för tillpassning av slalomplåxor.

I ett annat laboratorium gjordes försök att genom upphettning ta fram bränsle ur oljeskiffer. Ett ton oljeskiffer ger 100 gallon bränsle. Bränslet blir dock dyrt. Försök har också gjorts med högeffektbränslen som ger 30 proc längre räckvidd. Också här är emellertid ekonomin nedslående.

Som avslutning visades **USAF Museum**. En planeringsmiss var att besöket blev allt för kort. Muséet är kanske det förnämsta i sitt slag i världen och visar amerikansk flygutveckling från begynnelsen fram till våra dagar. En på flygmuséer svältfödd svensk förstummades av den mycket imponerande samlingen berömda flygplan, därav en stor mängd experimentmaskiner som var och en under sin tidsperiod representerade höjden av flygteknologiskt kunnande. Bell X-1 och X-3, North American X-15 och Mach 3-bombaren XB-70 'Valkyrie' är några exempel.

**L**ockheed Georgia. — Här tillverkas C-130 'Hercules', som ju blivit en klassiker bland transportflygplanen på samma sätt som DC-3 blivit det ▶



● XB-70 'Valkyrie', USAF Museum



► bland passagerarplanen. Produktionstakten är för närvarande sex flygplan i månaden och ännu kan man inte skönja något slut på tillverkningen. Som nummer två på bandet stod svenska flygvapnets tredje 'Hercules', som naturligtvis utsattes för en grundlig, inofficiell besiktning av oss FV-gäster.

Studier för utveckling av en tvåmotorig version pågår. Vidare är man inne på att anpassa C-130 för enbart VMC-flygning, vilket skulle nedbringa styckepriset med 1,5 miljoner dollar. Tänkt exportmarknad är bl a afrikanska stater.

Som ersättare för C-130 studeras ett flygplan med 35° svept superkritisk vinge och SNECMA-motorer som skall ge en marschfart omkring Mach 0.82. Försök att sälja C-5 'Galaxy' i civilt utförande har inte gett något resultat. Man gör sig inte heller särskilt stora förhoppningar. Verktögsutrustningen har dock sparats. Däremot gör man sig vissa förhoppningar om att förlänga samtliga C-141 'Starlifter' och att förse dem med en modifierad vingrot.

## Eglin AFB. —

Vid Eglin AFB, "känd från radio och TV" i serien Världens Vapen, projekteras och provas nya vapensystem. Projekt som redovisades var bl a ett attackrobotsystem uppbyggt i moduler för att öka valfriheten mot olika måltypen och en jaktrobot med signalsökande målsökare. Vidare redovisades vissa forskningsresultat avseende attackrobotar med mycket lång räckvidd

(över 100 miles) samt en målrobot med fartprestanda upp till Mach 4. Intressanta var även försöken med målsökare med radiometrisk följningsprincip. Målsökaren beräknas vara i operativt bruk i en attackrobot om cirka tre år.

Vid Eglin finns världens största klimatkammare. Den rymmer en C-5 'Galaxy' och arbetar inom registret -30° till +60°. Regn, snö och vindhastigheter upp till stormstyrka kan simuleras. Klimatkammaren har även fått en omfattande civil användning, bl a för utprovning av nya bilmodeller och för filminspelningar där man önskar autentisk miljö oberoende av årstid.

För den flyghistoriskt intresserade fanns **USAF Armament Museum**, som förutom den vapentekniska utvecklingen även visade upp ett relativt stort antal flygplan. Muséet är drygt ett år gammalt och tillkom utan några byråkratiska krusiduller. (Detta som en jämförelse med mera närallgande förhållanden.) Som svensk har man mycket att lära av amerikansk syn på bevarandet av flyghistoria. Trots att muséet ligger inom basens hägn och stör är civila besökare välkomna. Exempel på flygplan är F-101 'Voodoo', B-25 'Mitchell' och P-80 'Shooting Star'. Den som har sina vägar genom Florida rekommenderas ett besök.

## Mac Dill AFB. —

Mac Dill AFB var den enda operativa flot-

till vi besökte. Den informella samvaron med amerikanska flygarkamrater gjorde detta besök till en av resans höjdpunkter. Basen är säte för 56 TAC fighter Wing, som utbildar förare och systemoperatörer. Utbildningen motsvarar TIS och del av GFSU, jämfört med svenska förhållanden. Den omfattar 14 dagars teknisk-taktisk markutbildning och 103 dagars flygutbildning. Innan eleverna kommer till denna utbildning har de ca 200 tim flygtid på skolflygplan, främst T-38. Under en period av ett och ett halvt år utbildas cirka 140 elever. Flygplanen som används är F-4E 'Phantom' med modifierad vingframkant. Det behöver knappast sägas att flygplanet blev föremål för ingående studier och provsitning.

● ● **Resans avslutning.** — Programpunkterna under resans sista dagar i USA, då de tre MHS-kurserna återigen var samlade, räknade bl a Disney World utanför Orlando och studiebesök på NASA Space Center i Cape Canaveral. Båda dessa besök var av det lättsammare slaget och utgjorde på så sätt en final på USA-vistelsen i avkopplings tecken, något som välkomnades efter en resa där det ambitiösa och digra besöksprogrammet tvingat till täta förflyttningar.

Återresan till Sverige gick via övernattnings och kortare vistelser på Bermudas och Azorerna. Efter hand som vi flög norrut på jordklotet, avtog temperaturen och



● Elever (med lånade FN-uniformer). Fr v: Kaptenerna Winberg, Menckel, Blennow, Holmberg + Ströman.

● Kn Johansson i F-4E:s cock-pit

● Lärare/reseledare. Fr v: Mj Björkman, övlt Berg + mj Persson.

● Nedan: I Lockheed-fabriken (Marietta, Georgia) slutmonteras FV:s 3:dje 'Hercules' (C-130 H/TP 84). — T: Före leveransflygningen. Fbng H Scotte (FMV-F:FL2), övlt G Lindström (bitr flygattaché) och övlt L Olafsson (FV) delgivande sig bevingade ord. — Längst ned: Efter landningen på F7. 'Gustaf 75' har varit efterlängtd. G71 + G72 hälsar sin starkare bror välkommen.



## Vår 3:dje 'Hercules'

gav skön svalka och kontrast efter Floridas pressande värme i närheten av 40-gradersstrecket.

För de avslutande flygningarna med 'Hercules' beräknades flygtiderna till omkring åtta timmar, och det var många som med bävan såg fram mot pärsen som väntade. Så farligt blev det nu inte, tack vare transportbesättningens omtanke om 'lasten'. Var och en försågs med effektiva hörselskydd modell "hörlurar". Arrangemang med bårar gjorde att utrymmesproblem aldrig uppstod. Tvärtom var komforten bättre än på de flesta charterplan och medgav perioder av slummer i full utsträckt längd.

**A**vslutande synpunkter. — En nyttig tankeställare för oss var de många iakttagelser som kunde göras beträffande amerikanska flygvapnets strävan att hålla kostnaderna nere. Trots de i jämförelse med svenska förhållanden mångdubbelt större ekonomiska resurserna, ägnade man inom flertalet områden stora ansträngningar åt att finna billigare konstruktions- och underhållsmetoder.

Fjorton dagar tog resan, som förutom de erfarenheter och kunskaper den gav även förstärkte samhörigheten och kamratskapet mellan resedeltagarna inom och över försvarsgrensgränserna. Häri låg en annan av resans många förtjänster. ■

Lennart Berns



● ● Ovan: Vid hemkomsten hälsades G.75:s besättning m fl välkommen hem av bl a CFV. — Nedan: CFV fick en snabbgenomgång på 'Flight Deck' i 'Cock-Pit' av G75:s befälhavare, kn Berndt Delarwé. Tpdiv-ch, övlt Dan Laurell, lysnade också. — C-130H har bl a starkare motorer än 'E'. Norge har sex C-130 och Danmark tre. Sverige/FV har behov av ytterligare ca tio. Nr 4 på väg?

Foto: Jan Peter



Foto: Erik Johannesson



1) RF-4C 'Phantom' ur Nebraska ANG



2) F-105D 'Thunderchief', Richmond, Virginia



☆☆☆ FLYGvapenNYTT:s temase-  
rie om utländska flygvapen har tidigare  
behandlat militärflyget i Finland, Norge,  
Danmark, Storbritannien, Schweiz, Ne-  
derländerna, Australien, Belgien, Österri-  
ke och Kanada. ☆ Att någorlunda in-  
gående presentera USA:s luftförsvaret låter  
sig inte göras i en enda artikel. Mht  
mångsidigheten i USA:s luftförsvaret tvingas  
redaktionen dela upp denna presenta-  
tion i flera avsnitt. Tidigare (nr 1/72) har  
US Marine Corps behandlats. Här följer  
en kort redogörelse för "hemmaluftför-  
svaret", USA:s flygande hemvärn/Air Na-  
tional Guard. ☆ I nr 1/76 kommer turen  
till Frankrike. ☆☆☆

**I** dag består National Guard av två gre-  
nar, nämligen Army National Guard  
och Air National Guard. Den först-  
nämnda samarbetar med US ARMY och  
består av ca 400.000 man utrustade med  
jeepar, lastbilar, kanoner, robotar, strids-  
vagnar, helikoptrar (1.500 ex). Air Natio-  
nal Guard å andra sidan samarbetar med  
US Air Force. Nationalgardet finns i USA:s  
50 delstater samt på den västindiska ön  
Puerto Rico.

●● **Hemvärnet bildas.** — 1623 antog den  
brittiska kolonin Virginia en lag som be-  
stämde att män i åldern 16–60 år skulle or-  
ganiseras i grupper, som skulle tränas för  
att försvara nybyggarna mot indianöverfall.  
— De övriga tolv kolonierna antog också  
denna lag. Det hemvärn som då bildades  
deltog sedan i befrielsekriget mot engels-  
männen.

En hemvärnsman kallades på engelska  
för "minuteman", därför att han kunde läm-  
na sitt arbete och inställa sig med vapen i  
hand på mycket kort tid. — 1861 mobiliserade  
president Abraham Lincoln (f d kapten i  
hemvärnet) 117.000 hemvärnsmän för att  
delta i inbördeskriget (1861–65). Under  
1880-talet började man använda beteck-  
ningen National Guard i stället för Territorial  
Militia.

Varje delstats Nationalgarde lyder i fred  
under guvenören i staten, som kan beordra  
ut sina styrkor vid oroligheter, katastrofer  
o d. — Om krig hotar hela nationen kan pre-  
sidenten ge order om mobilisering av styr-  
korna, det skedde t ex under första och  
andra världskriget.

## Air National Guard

1975. — Air Guard består i dag av ca  
90.000 man, varav 22.500 är fast anställda.  
1600 flygplan fördelas på 92 flygande  
skvadroner, vilka ingår i 24 flottiljer. Det  
årliga anslaget är på 2,5 miljarder kronor.  
Större delen eller ca 70 proc av flygplanen  
är baserade på civila flygplatser. Där dis-  
ponerar man egen uppställningsplatta  
med hangarbyggnader. Övriga ca 30 proc

av planen finns på egna flygplatser samt  
på amerikanska flygvapnets baser.

Vilka är det då som är Nationalgardis-  
ter? Ja det är folk som representerar de  
mest skiftande yrken. Här finner man ad-  
vokater, lantbrukare, tandläkare, konto-  
rister, murare osv, yrkesregistret är såle-  
des brett. Personal som bor långt från sitt  
förband (t ex i en grannstat) hämtas av det  
egna förbandets transportplan, T-29A.  
Förarna i Air Guard är också till övervä-  
gande del piloter i det civila, t ex trafikfly-  
gare vid något av landets många flygbolag.

Lönen varierar mellan 3.300 och 12.000  
kr/år, beroende på grad och tjänsteår i Air  
Guard. För att erhålla denna lön måste  
man tjänstgöra minst en helg varje månad  
samt delta i en 15-dagars övningsperiod  
på sommaren. Då ombaseras förbanden  
till något av Air Guard:s övningsflygfält.

För att arbetet skall flyta på samma sätt  
som inom USAF finns AF-rådgivare vid  
varje flottilj. Dessa är totalt 862.

## Bildandet av Air Na-

tional Guard. — 1908 tillkom i New York det  
första flygförbandet i National Guard. Detta  
förband tillhörde 1:a kompaniet i staten New  
Yorks signalkår. Det dröjde dock till 1911 in-  
nan man fick en pilot som kunde flyga för-  
bandets enda flygplan.

Sommaren 1916 beordrades den lilla  
flygstyrkan (5 flygplan) att utföra spanings-  
flygningar vid gränsen mellan USA och  
Mexico. En tjänstgöring som varade i fyra  
månader. — Vid första världskriget beslöt  
försvarsdepartementet i Washington att  
inga flygplan ur National Guard skulle få  
delta. Men den flygande personalen deltog  
likväl i kriget... genom att medverka i de  
övriga försvarsgrenarna. — Efter första  
världskriget började man använda ballonger  
för observationer och fotospaning.

I det andra världskriget deltog National  
Guard med 4.800 man i 29 observations-  
skvadroner. Den 30 juni 1946 bildades en  
självständig flyggren ur National Guard.  
Namnet blev helt naturligt Air National  
Guard och återstoden kallades för Army  
National Guard.

3) F-106A 'Delta Dart' ur Montana ANG



4) F-100 'Super Sabre' ur Georgia ANG



FOTO: Bild 1+3: H Muir, Centurion Enterprises  
Bild 2+6: Picciani Aircraft Slides





5) EB-57 'Canberra', Forbes ANGB



6) A-37B 'Dragonfly' ur 174 Tac.F.Gp/Syracuse N.Y.

1951 kom den första prövningen för Air National Guard eller Air Guard som organisationen också kallas. Då mobiliserades 75 proc av styrkorna för att delta i Korea-kriget.

Berlinkrisen 1961 ledde till att 21.000 man mobiliserades. Inom loppet av två månader fanns 260 flygplan baserade i Europa. — Med anledning av att US Air Force 1968 baserade stora flygstyrkor i Sydostasien mobiliserade Air Guard 10 500 man med 310 flygplan för att fylla ut tomrummet på de amerikanska hemmabaserna.

Ett exempel på att Air Guard får allt större ansvar för USA:s säkerhet är att man helt och hållet ansvarar för Hawaii's luftförsvär. Hawaii Air Guard bemannar där radarstationer och flyger jaktuppdrag med F-102A från Hickam Air Force Base Honolulu.

Stort ansvar har även Puerto Rico Air Guard, som svarar för öns jaktflyg med USA:s sista F-104C 'Starfighter'-förband baserade i San Juan.

## Flygplanparken. —

Air Guard har ett tjugotal flygplantyper, vanligast är F-100D 'Super Sabre' (ca 400). De ersätts efter hand av attackplanen A-7D 'Corsair' och F-105D 'Thunderchief'. Flygtransportkapaciteten är imponerande. Man förfogar över 90 C-130 Hercules. Spaningsflyget har två flygplantyper RF-101 'Voodoo' och den modernare RF-4C 'Phantom'. Totalt förfogas över 140 plan. Fler 'Phantom' tillförs under 1976–77. De ersätter då 'Voodoo'.

Jaktplanen har under många år dominerat i Air Guards flygförband. Flygplantyperna F-101B 'Voodoo' och F-102A 'Delta Dagger' har tjänat ut som jaktplan. 1977 skall de vara ersatta av F-4C 'Phantom' för taktiska uppgifter. — Som transporthjälp får några förband jettank-flygplanet KC-135A.

Av jaktflyget återstår då endast sex skvadroner med ca 100 F-106A 'Delta Dart'. Dessa skvadroner har vardera två F-106A insatsberedda dygnet runt för identifiering och eventuell avvisning av främmande militärflyg. — För kontroll av luftbevakningen och som målflygplan finns två skvadroner med EB-57E 'Canberra' med elektronisk störutrustning. EB-57 kan när som helst på dygnet flyga in helt oanmäld över USA:s gränser för att kontrollera radarluftbevakningens effektivitet.

## Lufttjäningsflottan

inom Air Guard består av 72 KC-97L 'Stratotfreighter' fördelade på nio skvadroner. — Två KC-97:or finns ständigt baserade på Rhein/Main Air Base för lufttjänning av USA:s taktiska flyg i Europa. Planen och besättningarna tjänstgör i fjorton dagar, därefter blir de avlösta av andra KC-97:or ur Air Guard.

Övriga skvadroner flyger transportplanet C-7A 'Caribou', eldledningsplanet O-2A (Cessna 337 Super 'Skymaster'), lätta attackplanet A-37B 'Dragonfly', elektroniska störplanet EC-121S (Lockheed 'Warning Star').

Under 1975 fick Air Guard ytterligare en arbetsuppgift, nämligen flygräddning. För att klara uppgiften mottog man den tvåmotoriga räddningshelikoptern HH-3E (Sikorsky 'Sea King') och räddningsversionen av Hercules HC-130H.

●● Man kan säga att Air Guard är en synnerligen aktiv reservstyrka beredd att förstärka US Air Force när det behövs. USA:s flygande hemvärn kommer i framtiden att öka sin styrka och effektivitet främst tack vare fler nya flygplan av typerna F-4 Phantom, A-7 Corsair, KC-135.

1976 fyller USA som nation 200 år. Särskilt stolta känner man sig inom Nationalgardet då det var deras föregångare som kämpade för att befria sitt land, grunden till stormakten USA. ■

Jan-Olov Tegnellius

# USA:s flygande hemvärn - "Air National Guard"

Bild 5: D Rogers, Centurion Enterprises  
Bild 7: D White, Centurion Enterprises  
Bild 8: D Kuhn, Centurion Enterprises

7) KC-97L 'Stratotfreighter', Wisconsin ANG



8) C-130B 'Hercules' ur Wyoming ANG





● Chefen för 'F13M' (=anrika F3/Malmstätt), öv Gösta Norrbohm, önskar 'lycka till' och tar farväl av första Etiopienkontingenten. Fr v: Brage Karlsson, Sture Remberger, Allan Falkenberg, Ebbe Severinsson (artikelförfattaren), Torleif Åkesson, Olle Åström och Christer Lundin. (Saknas gör Holger 'Sudden' Sundell.)



☆☆☆ En begäran om hjälp till de av torka och svält drabbade områdena i södra Etiopien sändes i somras från Ethiopian Church Mekane Yesus till olika hjälporganisationer i Skandinavien. Hjälpen avsågs bestå av ett flygplan typ DC-3 (el motsv) med besättning för distribution av relativt stora lager av baslivsmedel. Dessa fanns då lagrade i Etiopien men kunde inte fördelas till de behövande pga landets mycket dåliga kommunikationer. Etiopien har nämligen bara en enda järnväg. Den går mellan Addis Abbeba och hamnstaden Djibouti i franska Somalia. Väg nätet är dessutom mycket dåligt utvecklat. Och dessa grusvägar blir under regnperioden till största delen ofarbara med andra transportmedel än åsnor eller avancerade terrängfordon.

☆☆ Detta var 'nödropets' bakgrund.

☆☆☆

# Nödhjälpsflygningar med FV:s 'grand old lady' för svältdrabbat Etiopien



**R**esultatet av nödroppet blev att Lutherhjälpen i Sverige, Kirkens Nödhjelp i Norge och Rädda Barnen i Sverige, Norge och Danmark gick tillsammans för att bekosta en hjälpinsats med flyg enl den etiopiska kyrkans önskemål. Av tillfrågade flygbefraktare (med resurser att utföra flyguppdraget) hade det svenska flygvapnet såväl det lämpligaste flygplanet (DC-3) som ett för hjälporganisationerna acceptabelt pris.

Den 1 augusti gavs uppdraget att genomföra flyginsatsen till transportflygdivisionen Malmen (tp-div F13M). Hjälpsektionen beräknades omfatta 270 flygtimmar, inkl ned- och hemflygning – dock längst tre månader. Detta innebar att en E-tillsyn efter 133 flygtimmar skulle göras i Etiopien. Starten från Malmen bestämdes till 15 augusti. – Om alla tre månaderna beräknades att utnyttjas, avsågs besättningsbyte ske efter halva tiden.

**E**tt intensivt förberedelsearbete 'revs igång' vid divisionen. Besättningen utvaldes bland många frivilliga. Den kom att bestå av överstelöjtnant **Ebbe Severinsson**, kaptenerna **Holger Sundell**, **Thorleif Åkesson** och **Brage Karlsson** – alla förare. Dessutom medföljde kapten **Sture Remberger** som navigatör, 1:e flygtekniker **Allan Falkenbert** och **Olle Åström** som färdmekaniker samt som eltekniker **Christer Lundin**.

Vaccination mot gula febern, smittkoppor, kolera, tyfus, paratyfus och stelkramp startades omedelbart, då tiden härför redan var i kortaste laget. Åtta dagar före avresan började 'tvångsmatningen' av det dagliga pillret mot malaria. Det utvalda flygplanet (TP 79 nr 76) måste ses över lite extra för att vara som nytt vid starten. (Den första DC-3:an byggdes 1935... för 40 år se'nl!) Dessutom måste ny SSB kortvågsradio installeras. Den personliga utrustningen måste också kompletteras.

FV:s blå uniform är knappast lämplig fem grader norr om ekvatorn. Därför lånades kakiuniformer vid FN-förrådet på I4, som också hjälpte till med all annan lämplig och behövlig utrustning. Enligt uppdragsgivarna skulle alla nämligen vara beredda att bo i tält och sköta själva förplägnaden under vissa tider.

Trots att tiden var knapp lyckades man få en viss nödvändig orientering om landet Etiopien, främst av flygvapenpersonal som tidigare tjänstgjort här nere. Meteorologen gav också sin syn på regnperioden som startar i juni och håller på till cirka månadsskiftet sept–okt.

**N**edflygningen gick planenligt: 15/8 till München och Belgrad; 16/8 till Athen och Kairo; 17/8 till Luxor och Khartoum samt 18/8 landning i Addis Abbeba kl 13.00 lokal tid. Total flygtid 28 timmar – Nedan några dagboksanteckningar:

19/8 ägnas åt att forcera den etiopiska byråkratin, som sannerligen står i en klass för sig. Bl a skall färdplaner lämnas in 72 tim (!) före start tillsammans med passagerarlista med sju olika uppgifter om varje passagerare. Vi lyckas dock få ned tiden till tolv timmar, och vi finner genvägar till de flesta befattningshavare.

Hjälpverksamheten här nere leds och administreras av Norske Kirkens Nödhjelp, som är väl etablerad i Addis. För vårt speciella uppdrag har man anställt en 'Flight Operations Manager', herr Jan Larsen, som är försäljningschef hos Fred Olsens Charterbolag och f d divisionschef i norska FV. Hans uppgift är att samordna och prioritera de önskemål om flygtransporter som kommer in och att vidarebefordra uppdragen till oss.

20/8 görs en rekognosceringsflygning till flera av de fält vi senare skall använda. Med oss på denna och de två följande flygningarna är **C G von Rosen**, som med sin gedigna lokalkännedom är oss till stor



● Samtalandes vid DC-3:an fr v: C G von Rosen, general Mabrat (Gamo Golas guvenör) och vår 'Flight Operation Manager' Jan Larsen, Norge.



Sjuktransport från Kalam till Arba Minch.

för att invänta bättre väder. Efter ytterligare tre timmar, med kaffekalas på den svenska missionsstationen, får vi dock 'sticka svansen mellan benen' och återvända till Addis med ogjort uppdrag.

Följande dag kan emellertid flygningen gå programenligt. Detta blir hitintills (9/9) det enda tillfället då vi inte kan genomföra ett beställt uppdrag. (Bortsett från den dag då vi pga regn inte kan ta oss från hotellet till flygplatsen i Arba Minch. Halkan på en norrländsk vinterväg är en barnlek jämfört med halkan på en etiopisk lerväg under regnperioden! Tro mig – gör det.)

All flygning för vår del här nere måste ske enl VFR (Visual Flight Rules = mark-sikt). Dels för att terrängen ofta är för hög för DC-3:an, dels för att de flygplatser vi trafikerar helt saknar landningshjälpmedel.

23/8 sker ombasering till Negelle (50 mil söder om Addis) för fyra dagars flygningar till byar i provinsen Bale. Resultatet av varje dags arbete blir fyra flygningar: åtta ton majs levereras och åtta flygtimmar förbrukas.

**S**ödra delen av Bale, vid gränsen till Kenya, är ett rent ökenlandskap. När vi är där, är temperaturen över 40°C... och det har inte regnat på över fyra år. Befolkningen är till stor del nomader som nu, när deras djur dött av svält (och de själva lider stor nöd), samlar sig i byarna. Alla lider av undernäring. Men arbetsföra män och unga kvinnor tycks ha viss prioritet på befintlig mat. Små pojkar har kraftigt uppsvällda magar, medan armar och ben är smala som stickor. Äldre människor består bara av skinn och ben. I många byar ser man inte en enda liten flicka...

Terrängen i Bale är mycket svårnavigerad och kartan stämmer inte särskilt bra. Vi har till och med fått tillämpa gammal hederlig "påsnavigering". – En besättning dirigeras till Barei, där man passerar sista säkra hållpunkten för navigering 17 min före målet. Men tiden 'går ut' och ett ivrigt sökande börjar. Till slut finner man en militär landningsstrip, som dock förstås inte är den rätta. Landning sker och en försynt fråga ställs om vägen till Barei. Det är bara att följa ett hjulspår 45 km västerut och lasten blir levererad till rätt plats. Väl i Barei blir mottagandet mycket hjärtligt. Bl a med sång av barnkör.

I Negelle bor vi på ortens turisthotell. Där anser man att rena lakan i sängarna är en lyx, som inte bör vederfaras oss. Duschen ger ifrån sig en ynka tunn stråle... men bara en gång. Se'n förblir den helt tyst. Tandborstningen får ske i öl. (Det tycker vi är lyx – dock ej ohälsosamt.) – Sådana här bagateller tas dock med gott mod av besättningen. Men vi tänker med saknad på våra tält och sköna sovsäckar som ligger i förrådet i Addis. Landrovern, som vi disponerar för färd till och från flygfältet, saknar sådana finesser som ventilkäglor i slangventilerna. Tätning sker i stället med en ventilhatt, som glivetvis läcker. Vi får därför god motion genom



Landning gjord på opreparerad bana, Hargeile.

ett intensivt och ofta återkommande pumpande.

**D**ags för ombasering till Addis på kvällen den 26:e. Onsdagar innebär alltid icke flygdag och flygplanet står stilla i Addis för översyn och underhåll. – Varje torsdag görs en flygning för Rädda Barnen till El Carre.

På fredagen den 29:de ombaseras vi till Arba Minch, 40 mil sydväst Addis, för fem dagars flygningar till Gemu Gofa – en provins vid gränsen till Kenya och Sudan, norr om Rudolf-sjön. Fältet i Arba Minch är kortare än i Negelle. Det är bara vid första passet kl 06.15 som temperaturen är så låg (+10°) att vi orkar lasta två ton. Beroende på temperatur och behov av bränsle, kan nyttig-lastmängden gå ned till 1,5 ton mitt på dagen. Fälten i Gemu Gofa är av skiftande kvalitet. Ökenfälten är ganska bra, i savannområdet (som täcker en stor del av provinsen) är de ganska knöliga, i bergstrakterna är de släta... men lutar upp till 5 proc. Landning måste därför alltid ske i uppforsbacke och start i nedforsbacke... oberoende av rådande vind. Över detta område har vi dock (efter ett tiggarsbesök på USA:s ambassad i Addis) utmärkta kartor i skala 1:250 000. Det är satellitfotograferingar, som stämmer in i minsta detalj. Helt fantastiskt. Tyvärr täcker de inte våra övriga operationsområden.

Efter att ha gått igenom onsdags- och torsdagsrutinen till Addis och El Carre (3–4/9) har vi gjort ytterligare en period i Arba Minch. Vi känner nu landningsstripparna i Baco, Bulchy, Kalam, Murcibody, Demikan, Turmi, Kerro och Kibbish Wells som våra egna fickor. – I Kibbish Wells gästar vi en ung svensk familj från pingst-

► hjälp i områden där kartan inte på något sätt är en bild av verkligheten. Det är vanligt att floder ligger 12–15 km från den plats kartan markerar. Och en by hittar vi 40 km från kartans angivna läge.

**D**en 21/8 är vi redo för vårt första uppdrag för Rädda Barnen till El Carre, 50 mil sydost om Addis. Efter en dryg timmes flygning har vi pga många och tätta regnskurar inte kommit mer än 15 mil och landar på 'strippen' vid Awasa



Mjöl- och grynsäljning på Mercato, Addis.

Kvinnor från Barei.





Årets stora begivenhet i Imi blev FV:s livsmedels-tp-järntåg.

missionen, vilken här gör ett fantastiskt gott arbete för att hjälpa den nödlidande befolkningen. Folket tillhör Bumestammen, en av de sist upptäckta stammarna i Afrika. De lever fortfarande till stor del på sitt ursprungliga sätt. Männerna målar sig, gör fantasifulla hårdekorationer av röd lera, träpinnar och benknotor. I öron, näsa och läppar sitter åtskilligt metallskrot fastnitat. Stamkrig hör till vardagen och många har bröstet dekorerat med skårar, som visar hur många fiender de dödat. (Vi vill gärna visa oss som vänner...)

**F**örutom mattransporterna gör vi under tomflygningen tillbaka en del persontransporter. Det gäller främst sjuka människor, som myndigheterna vill ha in till centralorten Arba Minch. – Den 6/9 får vi ombord en man i Bulchy med ett djupt yxhugg genom höger öga... efter ett 'litet' slagsmål. När föraren skall starta skär vänster startmotor. Klockan var mycket och chansen att hinna hem före mörkret nästan obefintlig. Men en skicklig tekniker, Allan Falkenbert, byter startmotor på 33 min. Det måste vara ett oslagbart rekord. Landningen sker 18.45 och fyra minuter senare är det helt mörkt i Arba Minch. För att gardera oss mot sådana händelser har vi försett oss med fem tomma konservburkar som fylls med fotogen och trasor och placeras ut som landningsljus.

I skrivande stund, den 9:de september och 25 dagar efter avfärd från Malmén, har vi flugit 130 timmar, gjort 96 starter, delat ut 70 ton majs och flyttat 150 passagerare, inkl de myndighetspersoner som deltar i matdistributionen. Flygplanet står nu på den planerade E-tillsynen, som be-

räknas ta 3 1/2 dag. – Stämningen inom besättningen är på toppen. Vi har lidit förvånansvärt litet av de krämpor som normalt drabbar människor som omplanteras till en helt främmande miljö. – Peppar, peppar...

Ebbe Severinsson

**Texten ovan var övlt Severinssons dagboksanteckningar direktsända till FV-Nytt från Etiopien. Nedan följer hans slutsummering av hela nödhjälpsprogrammet, förtatt efter hemkomsten i oktober.**

**D**en 13:e september inföll årsdagen av revolutionen, vilket medförde att all ordnad verksamhet i praktiskt taget hela Etiopien avstannade. Folket ägnade sig åt att fira tre av regeringen proklamerade nationella helgdagar. För vår del innebar högtiden att en tankbil med 12.000 l flygbensin till Arba Minch blev tio dagar försenad. Vår möjlighet att verka reducerades kraftigt för några dagar.

Ännu ett ofrivilligt uppehåll i flygningen blev det 26–28 september, då flygplatsen i Addis Abbeba hölls stängd. Anledningen var att sju av Ethiopian Airlines personal dödats och ett tjugotal skadats när polis och militär öppnade eld i samband med att folk hade samlats och diskuterade strejk ute på flygplatsen.

De påtvingade ledighetsdagarna använde vi till att bada i vattnet från de varma källorna i Sodere och Nazareth, sju mil

söder om Addis. Njutningen var dock diskutabel, eftersom temperaturen var +37° i vattnet och +40° i luften...

**I**mitten av september träffades avtal mellan FV och Lutherhjälpen om köp av ytterligare 130 flygtimmar, till totalt 400. Detta innebar att byte av besättningar måste ske. Den 3:e oktober åkte sex av första omgångens personal hem. Kvar stannade divisionschefen och en flygplantekniker för att under tio dagar sätta den nya F13M-personalen in i verksamheten. Den anlände 5/10.

Andra omgången bestod av: Major **K-G Borgström**, kaptenerna **A Gauffin**, **G Wall**, **J Björkman** – alla förare. Dessutom medföljde kapten **R Olsson** (navigator), 1:e flygtekniker **U Jegerstad**, **R Sjöö** (färdmekaniker) och 1:e flygtekniker **I Savner** (el-tekniker).

Redan den 7:e oktober startade de nya besättningarna mot Arba Minch. Därifrån bedrevs sedan verksamheten i huvudsak, förutom de varje torsdag återkommande flygningarna för Rädde Barnen mellan Addis Abbeba och El Kerre. Tack vare överlappningen med personal från första omgången, kunde de nya besättningarna flyga med maximal last och full effektivitet redan från första flygningen.

**T**orsdagen den 13:e november gjordes det sista uppdraget i Etiopien för den här gången av flygvapnet. Hemflygningen gick samma väg som nedresan, men med övernattningar i Luxor, Athen och München. Landning gjordes på Malmén den 20:e november. Det siffermässiga resultatet av uppdra-

Livsmedelssäckarna var tunga, vägen lång...



'76-an' spjutbevaktad i Awassa.

Kvinnor från Demikan...

... och Kalam.



## Glömska?



Foto: Jahn Charville

# KONTAKT



med  
flygsäkerheten

Foto: Nils Andersson



## Glömska?



## Glömska?



► get i Etiopien är: 60 flygtimmar har åtgått för ned- och hemflygning; 340 timmar har använts för att distribuera 325 ton mat till platser som har legat från 10 upp till 50 mil från startbasen; 862 personer har transporterats. Hur många människor som genom denna vår verksamhet fått möjlighet att överleva (till dess den egna skörden kunnat bärgas efter den nyligen avslutade regnperioden) är svårare att ange. Ett är dock säkert, de är betydligt fler än som behövs för att rättfärdiga uppdrag av detta slag!

**F**ör den deltagande personalen har tjänsten i Etiopien, förutom mycket starka personliga upplevel-

ser, inneburit arbete under ovanligt primitiva och fältmässiga förhållanden. Förarna har hela tiden opererat från fält med banlängder mellan 750 och 1000 m, med banlutningar upp till 5 proc och med synnerligen varierande fältytor. Mekanikerna har, förutom normala E- och F-tillsyner i Addis, ute i bushen fått utföra byte av generatorer, startmotorer och två cylindrar.

Vårt förtroende för gamla TP 79:an /DC-3 (vilket redan tidigare var stort), har ytterligare ökat. Flygplanets prestanda och egenskaper – som klart framgår av flyghandboken, men som vi sällan behöver tillämpa på våra fina banor här hemma – har blivit verklighet för oss. Lärdomar och erfarenheter nyttiga för beredskapen. ■

Ebbe Severinsson



I DC-3:an ses bl a B. Karlsson, A. Falkenbert och H. Sundell hemfärdstika.



# ETT LITET MISSTAG SOM KAN FÅ T.O.M. PROFFS ATT RODNA...

☆☆ Under den senaste femårsperioden har tolv (12) buklandningar inträffat i FV. Av dessa har sju (7) inträffat med flygplan 35, tre (3) med SK 50 samt vardera en (1) med flygplan 32 och SK 60. Dessutom har i tre (3) fall pådrag skett i ett så sent skede att de resulterat i skada på flygplanen. Samtliga var SK 50. ☆ Totalt har således femton (15) skador inträffat pga att landstället ej varit utfällt i samband med landning. Förutom dessa skador har i tjuogoåtta (28) fall rapporterats glömt landställ, men förarna har efter påminnelse från TL fällt ut stället eller gjort omdrag. ☆ Varje år görs i FV ca 180.000 landningar och det kan kanske tyckas att ca 40 fall av glömda landställ under fem år är relativt lite. Troligen ligger dock antalet högre, eftersom rapporteringsvilligheten av glömska när det gäller den för landningen så vitala åtgärden att fälla ut landstället sannolikt inte är hög. ☆☆☆

## ... .. glömde fälla ut stället

**F**elfunktionen att glömma landstället kan få allvarliga konsekvenser. Visserligen har skadorna i samband med buklandning under den nämnda perioden varit relativt små, men risken för totalhaveri förorsakad av brand är uppenbar. Det finns således anledning att rikta särskilt uppmärksamhet mot denna felfunktion hos förarna och försöka finna lösningar för att förbättra läget.

**När inträffar buklandningar?** – Gemensamt för buklandningar eller nära buklandning är:

- Buklandningar orsakade av felfunktion hos förarna, dvs glömska att fälla ut landstället. Materiefel inträffar ytterligt sällan.
- Landningsrutinen har av en eller flera anledningar varit störd eller på annat sätt avvikit från rutinerna.
- Kontroll av indikeringslamporna för landställ har ej skett.
- Varningslamporna för 'landställ ej ute' har inte observerats av förarna.
- I vissa fall har förare rutinmässigt anmält landningsklar utan att landstället varit ute.

**V**ad kan göras? – Olika tekniska lösningar, som t ex att förbättra varningssystemen för "landställ ej ute" med summerton i hörlurarna på samtliga flygplantyper, är naturligtvis tänkbara men dyrbara. Dyliga lösningar har redan

funnits på tidigare flygplantyper, dock utan att ha förhindrat att buklandningar inträffat. Varningslamporna kan även förändras vad beträffar placering och utseende. Det förefaller dock välbetänkt att inte slentrianmässigt alltför mycket lita på att en varningslampa skall tilldra sig förarens uppmärksamhet. Varningslamporna måste kontrolleras genom en viljestyrd kontrollåtgärd, genom direkt iakttagelse.

Föraren fäller idag ut landstället över en viss geografisk punkt och skall en OSF på en annan plats (nämligen under finalen) anmäla till trafikledaren "landningsklar". Denna anmälan utgör både en lägesrapport till trafikledaren och en kontrollangivelse.

Det kan emellertid tänkas att kontrollfunktionens effektivitet icke blir den avsedda. Bl a av följande skäl. Föraren anmäler "landningsklar" på finalen med gott samvete därför att han passerat utfällningspunkten, där han i 99 fall av 100 brukar fälla ut landstället. Även om han haft annat program än att fälla ut landställ över utfällningspunkten och därför glömt stället, kan han sålunda utan kontroll av indikeringen påstå att stället är ute med en sannolikhet som från statistisk synpunkt är fullt tillfredsställande. Föraren arbetar säkert inte aktivt med sannolikhetsskalkyler, men man måste i detta läge ransonera åtgärder och uppmärksamhet. Det kan ligga nära till hands att förbise förlutna åtgärder och sakinhåll i rutinmässiga ytt-

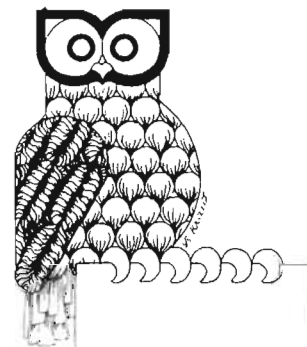
randen och låta anmälan fungera för vad den är – ett lägesmeddelande utlöst av ett läge.

**S**åledes borde anmälan om utfällning av landstället göras i anslutning till landställsmanövreringen och man finge avstå från den för trafikledaren värdefulla informationen, att flygplan befinner sig på finalen. Eftersom människor fungerar på ganska varierande sätt, är det svårt att avgöra vilket alternativ som är bäst.

Möjligen skulle en kompromiss av de nämnda alternativen vara möjlig. Dvs att anmälan om utfällning av landstället sker i samband med manövreringen, samt att man i landningsterminologien från trafikledaren i samband med tillståndet "klart landa" bakar in uttrycket "ställkontroll". Detta för att aktivera en dubbelkontroll hos förarna.

- Ansvaret för att landning sker med utfällt landställ åvilar alltid föraren och kan inte delegeras. Men eftersom felfunktionen att glömma landstället förekommit allt sedan man uppfann infällbara landställ (det ryktas fö att mannen som uppfann det infällbara landstället var en av de första att buklanda), borde flera åtgärder prövas för att förhindra buklandningar. ■

Mats Tjärn, FS/Fh



Ett syfte med artikeln är att om möjligt skapa debatt på förbanden. Ev synpunkter och förslag till åtgärder för att förbättra läget och därmed förhindra framtida buklandningar emotses tacksamt av flygstabens flygsäkerhetsavdelning.

## Regementsofficersexamen

Årets regementsofficersexamen vid F20 ägde rum den 19 juni. Traditionellt började examensprogrammet med korum i Gamla Upsala kyrka. En ensemble ur Regionsmusikkåren i Uppsala medverkade. Traditionenslignat var värdet vackert. Många av elevernas anhöriga och vänner hade mött upp för att lyckönska de nyexaminerade. Flera av flygvapnets förbandschefer passade också på tillfället att övervara examen och välkomna sina nya medarbetare.

Vid själva examensceremonin, som ägde rum under sedvanligt högtidliga former på planen utanför skolan, utnämnde CFV, generallöjtnant Dick Stenberg, 41 elever till regementsofficerare och 12 till trafikledare vid flygvapnet. I sitt examenstal lyckönskade general Stenberg de nyexaminerade till ett gott resultat och hälsade dem välkomna till deras ansvarsfulla arbetsuppgifter i flygvapnet. Han påpekade också att regementsofficersexamen – även om den är ett nog så viktigt mål – egentligen bara är ett etappmål på vägen till slutmålet; att bli en duktig regementsofficer eller trafikledare.

Följande premier utdelades av flygvapenchefen. – **Regementsofficerkursen:** Kursettan, lt **Börje Larsson** (Frösön), erhöll CFV:s stickert och F20:s guldplakett; Kurstvåan, lt **Arne Lindholm** (Linköping), erhöll Svenska Officerstörbundets bokgåva och F20:s silverplakett; Kurstreaan, lt **Torbjörn Burström** (Boden), erhöll Svenska Officerstörbundets bokgåva och F20:s bronspakett.

**Trafikledarkursen:** Kursettan, lt **Lars Ottosson** (Tyringe), erhöll CFV:s stickert och F20:s silverplakett; Kurstvåan, lt **Bo Redeborn** (Västerås), erhöll Flygtrafikledarskolans lärares bokpremiur.

Examen avslutades därefter med gemensam lunch på regementsofficersmässen. ■

R. Lundberg



Fr v: Arne Lindholm, Börje Larsson (kursetta) och Torbjörn Burström.

## FV-anställda belönade

Kungl Krigsvetenskapsakademien firade den 12 november sin 179:e högtidsdag. HMK, högre chefer inom totalförsvaret och representanter för andra akademier deltog som akademiens gäster.

Ur Albergerska fonden utdelades bl a följande belöningar: Till överste 1. gr Gunnar Grenander (nu pensionerad, tidigare Försvarets materielverk) för betydelsefulla insatser i utvecklingen av det nya luftvärnsrobotsystemet 70', 10.000 kr; – Till 1. stabsmeteorologerna **Sven Bertil Nordström** och **Bengt Söderberg** (Flygstaben), för insatser i samband med införandet av väder tjänstsystemet "VÄDER 70" vardera 3.000 kr; – Till byråintendent **Gunno Gunnvall** (Flygstaben) för insatser i samband med utvecklingen av metoder inom radarunderrättelsetjänsten, 4.000 kr.

Till ny styresman efter viceamiral Lundvall (chef för marinen), som vid sammankomsten nedlade sitt ämbete, hade akademien tidigare valt generaldirektör Ove Ljung, Försvarets materielverk.

**KUNGL KRIGSVETENSKAPSAKADEMIENS** ändamål är "att främja krigsvetenskaperna, följa deras utveckling och genom tryckta skrifter eller på annat sätt sprida kunskaper i hithörande frågor." – Akademien räknar f n 317 ledamöter.

Ledamöterna är indelade i sex avdelningar, nämligen:

## F6:s sex segrar

Flygvapnets driftvärns gruppflöttävling ägde rum i strängnästrakten medio juni.

F6:s driftvärn vann årets tävling med F1 på andra och F15 på tredje plats. Gruppflöttävlingens grenar var eldövertall, snabbeld, sprängtljånst, posts strid samt gruppförsvär. Tävligen som äger rum varje år, utgör udda år en uttagning för Rikshemsvärnstävlingen. – F6 har segersviten 1969, 1970, 1971, 1972, 1973, 1975 och har således representerat Flygvapnet tre Rikshemsvärnstävlingar i följd. Och den fjärde ägde rum i Skövde trakten på höstkanten.



Ur den populära grupp bilden ovan (efter väl förrättat vär) framtonar stående fr v: Gruppchefen Roine Larsson, Lars Persson, Arne Hellmér samt Roland Raystål. Främre raden: Kjell Gunnarsson, Thomas Fernholt och Verner Walter. Samtliga tillhör materielavdelningen vid F6. ■

R. Raystål

- avdelning I** för lantkrigsvetenskap,
- avdelning II** för sjökrigsvetenskap,
- avdelning III** för luftkrigsvetenskap,
- avdelning IV** för militärtekniska vetenskaper,
- avdelning V** för andra vetenskapsgrenar inom det militära försvaret samt
- avdelning VI** för vetenskapsgrenar i övrigt inom totalförsvaret såsom civilförsvär, ekonomiskt försvar och psykologiskt försvar samt för utrikespolitik.

Akademiens utger publikationen "Kungl Krigsvetenskapsakademiens handlingar och tidskrift" med en upplaga av f n 1.500 ex. I handlingarna införs bl a årsberättelserna, inträdesantförändarna och det minnestal över bortgångna ledamöter som årligen hålls på högtidsdagen. Tidskriften – vars omfattning har måst begränsas av ekonomiska skäl – innehåller uppsatser, debattartiklar och recensioner inom akademiens verksamhetsområden; här medverkar även andra än akademiens ledamöter.

Akademiens har också möjlighet att på olika sätt belöna skrifter av krigsvetenskapligt innehåll. I år har dock ingen sådan belöning utgått. Akademien har emellertid ansett, att en av överstelöjtnant Stig Hallste författad skrift "Den sovjetiska militärvetenskapen" är värd ett omnämnande.

Akademiens förvaltar Lars och Astrid Albergers fond för stödandet av Sveriges försvar. Ur den fonden, som instiftades 1957, utdelas årligen belöningar och stundom även understöd till forskning och bidrag till publicering av skrifter. I år utdelades till nio personer belöningar om sammanlagt 44.000 kr. ■



Fr v: Gunno Gunnvall, Bengt Söderberg och Bertil Nordström.

## Examen vid F18

Redan när KUNGL ROSLAGENS FLYGKÅR (F2) låg i dödsryckningarna i juni 1974 räckte ett antal regementsofficersaspiranter (STRIL) och reservofficersaspiranter (Samband) in till det, som den 1 juli samma år skulle bli flygvapnets stolthet – Flygvapnets Södertörnsskolor (F18). Förbandet, som under det gångna året formats till en slagkraftig enhet (av de tidigare var för sig starka F2, F8 och "gamla" F18), har nu också lyckats utexaminera sin första kull regementsofficers- och reservofficersaspiranter.

Det var medio juni som chefen för flygstaben, generalmajor Hans Neij, förrättade examen för 11 regoffaspiranter på strillinjen och 14 resoffaspiranter på sambandslinjen, efter väl förrättad grundläggande marklinjeutbildning (GMU). I examen deltog, förutom CFS med medarbetare, även C F14, representanter ur Botkyrka kommun, C F18 med medarbetare samt en del anhöriga till de nyblivna kadetterna.

Kursettan bland regementsofficersaspiranterna blev serg **Lars Wilson** (Nossebro) och som kurstvåa placerade sig serg Arne Hedén (Enköping) följt av kurstreaan Lennart Lundblad (Veibystrand). Bland reservofficersaspiranterna utgick serg **Stefan Angelborn** (Göteborg) som kursetta, kurstvåa blev serg Mats Anvret (Johanneshov) och kurstrea Nils Nordenstedt (Huskvarna). Bäste idrottsman blev Peter Källberg (Töreboda) och bäste skytt Kuno Holmberg (Gärnsås).

De nyutexaminerade kadetterna har nu att följa Kadett- och aspirantskolans (KAS/M) devis: A VERBIS A VERBERA – Från Ord Till Handling! ■

P G Nilsson



Fr v: Lars Wilson (kursetta), Arne Hedén och Lennart Lundblad.

## Miloflygfälttävling

Miloflygfälttävlingen ägde i september rum på F16. Tävligen är dels en utbildningskontroll från MB:s sida, dels en tävling mellan flottiljerna inom östra militärområdet.

För flyglagen ingick följande tävlingsmoment: Jaktförsvär, jaktattack och fpl- och fartygssiluettkännedom. Marklagen tävlade i bastjänst, dvs klargöring av en J 35 med vapentjänst samt teoretiskt prov.

Samtliga lag deltog även i en militärstafett omfattande livbåtspaddling, cykling, skjutning med revolver, pistol och kpist, simning, handgranatkastning samt terränglöpning. ■

### Resultat

**Miloflygfälttävling:**

- 1) 3 div/komp F16
- 2) 2 div/komp F13
- 3) 2 div/komp F16.

**Militärstafett:**

- 1) F18
- 2) 05
- 3) 2. div/komp F13.

**Fpl- och fartygssiluettkännedom:**

- 1) 2 div F13
- 2) 2 div F16
- 3) 1 div F13.

K G Trägårdh



## FVM i fältskjutning/kpist

Årets flygvapenmästerskap i fältskjutning med kpist ägde rum på F14 i strålände väder den 27 juni. För arrangemanget svarade kn Lennart Jönsson, F14. — Utöver den traditionella fältskjutningen anordnades också tävling i skolskjutning omfattande 10 skott i liggande och 10 skott i knästående ställning. Segraren, fte H Ljung, F16, uppnådde 180 poäng (av 200 möjliga).

Fältskjutningen omfattade sju stationer med sammanlagt 68 skott. Sedan 5 av 8 skjutlag genomfört skjutningen stod 2 man högst på resultatlistan med vardera 63 träff, nämligen fj G Andersson, F13, och fte F Johansson, F7. I sista skjutlaget ingick kn Dolk, F13, med goda möjligheter att plocka hem segern. Han fick dock bara tappa en träff vid sista stationen. Nu tappade han 2 vilket innebar att 3 man hamnade på samma slutpoäng. Särskjutning vidtog. Starkaste nerverna hade fte Johansson, som tog hem spelet. Lagsegrern gick dock till F13. ■

S. Andrén

### Resultat

#### Fältskjutning, individuellt:

1) Fte F. Johansson	F7	63/15
2) Fj G. Andersson	F13	63/15
3) Kn B. Dolk	F13	63/15
4) Fte K. Thornberg	F10	62/14
5) Fj G. Björck	F1	61/15
6) Fverkm S. Sjöholm	F10	61/15



Fr v: B. Dolk, F. Johansson (FV-mästare) och G. Andersson.

#### Fältskjutning, lag:

1) F13	186/45	Fj Andersson Kn Dolk Fijpol Axelsson
2) F10	177/44	Fte Thornberg Fverkm Sjöholm 1.fte Roos
3) F4	175/45	Fte Nordin Kn Eriksson Fte Svensson

#### Skolskjutning:

1) Fte H Ljung	F16	180 p
2) Fj E. Karlsson	F13M	178 p
3) Fte K. Thornberg	F10	177 p
4) Fverkm K. Andersson	F5	175 p
5) Kn S. Åström	F4	175 p
6) Fverkm S. Hellström	F7	175 p

## MM i orientering

Militärmästerskap i orientering anordnades av F16 i augusti vid Siggeforasjön 3,5 mil NV om Uppsala. De tävlande som sprang i sju olika klasser fick orientera efter den nyupprättade kartan Siggeforabladet ritad av IF Thor. Av 373 startande från 83 förband genomförde 317 tävlingen. — CFV förrättade prisutdelningen. ■

K. G. Trägårdh

### RESULTAT

H 21:	1) Fk R Nyman, KS
	2) Öfu L Carnander, 12
	3) Öfu G Carnander, 12.
GU:	1) Vpl T Ericsson, I5
	2) Vpl A Hjertsson, P1
	3) Vpl B Rosendahl, I1.
H 17:	1) Serg L-G Falk, F18/Fo63
	2) Serg B-A Bengtsson, P7
	3) Serg R Henriksson, A9
H 35:	1) Fj H Söderberg, P10
	2) Kn B Löbf, Milo S
	3) Kn L Nordin, I20/Fo61.
H 43:	1) Mj S Jönsson, I16
	2) Övit B Nilsson, I14/Fo49
	3) Fj I Petersson, P2.
H 50:	1) Kn G Björklund, A7
	2) Kn E Johansson, KA2
	3) Mj Y Odell, I13.
H 56:	1) Fj R Aspelin, Lv6
	2) Kn H Edvinsson, FMV-A
	3) Öv B Lindström, FMV-K.

## Kontroll av RB 68

Under sept/okt genomförde robotbataljonen vid F17 den "ärliga" kontrollskjutningen av RB 68 'Bloodhound' vid RFN. Alla robotförband har sedan 1968 genomfört var sin skjutning. F17 inledde nu andra omgången. — Skjutningen genomfördes under en sexveckorsperiod, varav den första och sista veckan tillbringades på landsvägen mellan Kallinge och Vidsele. En nått sträcka på 1.500 km.

Transporten till RFN gick utan problem, med övernattnings i Linköping, Gävle, Sundsvall och Umeå. Efter framkomsten till övningsområdet grupperades materieln utan större besvär. Vid efterföljande systemprov visade sig allt fungera perfekt, de många landsvägsmilerna till trots. Efter diverse förprov och inmontering av mätutrustningar vidtog väntan på vackert väder. Inmättnings- och övervakningsutrustningen på RFN är som bekant fortfarande till stor del optisk och kräver mycket god sikt i skjutområdet. — Så småningom infann sig det efterlängttade vädret. Efter en nedräkning i bästa Apollo-stil kunde den första skjutningen genomföras mot målet, vilket som vanligt utgjordes av RB 02. (Det råder numera stor brist på målrobotar i Sverige av någon anledning...)

Mellan skjutdagarna fanns utrymme för olika slag av fritidsaktiviteter. Bl a genomfördes ett besök på samemuséet i Arjeplog. Där kan man se "lappdoktorn" Einar Wallqvists unika samlingar av silversaker och bruksföremål m m från de gamla lappmarks- och nybyggarkulturerna i Norrland. Einar Wallqvist ledde själv en mycket uppskattad guidning av F17-personalen genom muséet. — En dag ägnades åt ett besök i Jokkmokk, där det gavs tillfälle att köpa lappslöjd och skinn m m samt att studera ett kraftverk vid Luleälven. En annan stor upplevelse under norrländsvistelsen, åtminstone för publiken, var fotbollsmatchen mellan F17 och Vidsele IF:s damlag (resultat 4-5).

När 1975 års kontrollskjutning av RB 68 var avslutad (fyra veckor efter ankomsten till RFN), kunde förbandets personal, nöjda med rb-resultatet (ej fotbollens), packa ihop materieln och bege sig de 150 milerna hem till Blekinge. F17

återfanns efter fem tämlingen händelsefatta dagar på landsvägen, med div punkteringar och tappade hjul som trevliga avbrott på resan. ■

Leif Arbin



Den engelska tillverkaren av vårt luftvärnsrobotsystem 68 skänkte 1968 en liten silvermodell av en 'Bloodhound'. Den skulle förvaltas av det RB 68-förband som senast genomfört en kontrollskjutning. Modellen var tidigare i F17:s ägo 1969. Den har sedan vandrat mellan övriga skjutande rb-förband. Efter den nyligen fullgjorda kontrollskjutningen var det så dags att änyo ta hand om silver-rb. Detta skedde vid en liten ceremoni, vilken syns historiebevarad ovan. T v ses chefen för F17:s rb-förband, mj Gunnar Lindh, erhållandes den ansvarsuppförande modellen ur F10:s kn Göran Brauers händer.

**Misstag orsakade svensk jaktlinnats mot Ford:s flygplan.** — Ett misstag av svenska flygtrafikledare gjorde att svenska jaktfl på sattes in mot president Ford:s fl på väg från Helsingfors till Bukarest, meddelade en talesman för svenska UD. En talesmannen hade befälhavaren på "Air Force One" begärt tillstånd för ändrad färdplan när han var i luften — tydligen för att vinna tid. De civila trafikledarna gav sitt tillstånd men informerade inte militära myndigheter, vilka startade två jaktfl för att avvisa presidentens fl, när detta såg ut att närma sig ett restriktionsområde över en stor marinbas och den militärt befästa ön Gotland.

## Riksskytte för vpl

SkytteÖS rikstävling för värnpliktiga har de senaste åren genomförts vid de flesta förband och utbildningsanstalter. Förhoppningen är att nämnda tävling skall väcka intresse för skytte som stimulerande sport.

Tävlingen utgörs dels av **individuellt** tävling för vpl, dels **lagtävling** mellan förband och utbildningsanstalter.

Vid varje förband/utb-anstalt utdelas en medalj till hälften av deltagarna ur varje omgång. Innevarande tävlingsår har medaljen en bild av Gustaf VI Adolf. Medaljerna tillhandahålls av SkytteÖS. Hälften av deltagande lag erhåller lagpris och försvarsgrensvis tävlas om ett vandringspris i vilket för tävlingsåret segrande förband/utb-anstalt ur resp försvarsgren erhåller inteckning.

Vissa förband anordnar regementsmästerskap i samband med denna rikstävling. Sådan gemensam satsning på skyttet ger mycket god reklam och gör sannolikt att fler vpl blir intresserade av skytte till fromma för såväl försvåret som det frivilliga skyttet. ■

### Omgång 74/75 — Lagresultat

#### Gevär och ak:

1) A6, Jönköping	1.390 p
2) I5, Östersund	1.370
3) Ing2, Eksjö	1.364
4) P18, Visby	1.345
5) I17, Uddevalla	1.325
6) P6, Kristianstad	1.321

#### Kpist:

1) P2, Hässelholm	1.405 p
2) Ing2, Eksjö	1.395
3) P18, Visby	1.384
4) I11, Växjö	1.354
5) S2, Karlsborg	1.340
6) KA4, V Frölunda	1.337

## Svensk dator till rymdraket

Saab-Scania har levererat den första styr- och navigeringsdatorn till det europeiska rymdraketprogrammet ARIANE. Denna helt civila bäraket (som är 48 m lång och har en startvikt av 200 ton), är avsedd för uppskjutning av 80-talets nyttosattelliter i bana runt jorden. Det kan gälla stora kommunikationssatelliter eller meteorologiska satelliter i geostationär bana (höjd 36.000 km) eller jordresurs- eller miljöövervakningssatelliter i låga banor (något 100-tal km). Saab-Scantias Flygdivision skall till detta projekt leverera sammanlagt 9 datorer av typ Saab OBC-AR fram till 1980, då raketerna blir operativa. Förutom datorerna levererar Saab-Scania ett antal datorstyrda kontrollutrustningar som byggs upp kring Saab System 330. Beställare är det franska rymdforskningsorganet CNES. Värdet av beställningen uppgår till ca 15 milj kr.

Konstruktionen av Saab OBC-AR återspeglar de hårda operativa och miljömässiga krav som datorn kommer att utsättas för. Den skall styra raketerna under uppskjutningen och måste därför vara i funktion såväl före start som under startförloppet och accelerationen ut i rymden. Från en höjd av ca 60 km kommer datorn att direkt utsättas för rymdens kyla och en solbelysning, som inte dämpas av någon atmosfär. Saab OBC-AR är uppbyggd i funktionsblock (moduler) vilka hopfogats till en kompakt och robust enhet. Fullständiga aritmetiska funktioner inkl räkning med flytande "decimalkomma" samt ett huvudminne med 8.192 ord ingår. Ordlängden är 16 bitar. Konstruktorerna (som finns vid Flygdivisionens avdelningskontor i Göteborg) har byggt vidare på de modernaste principerna för konstruktion och organisation av datorer. Kretskort med upp till 8 lager ledningsmönster ingår. I bussledningssystemet, som medger snabb och flexibel internkommunikation, utnyttjas böjliga kretskort med tvålagrig tryckt ledningsdragning.

H.G.A

## Ny dator för försvaret

Regeringen gav den 19:de november Statskontoret i uppdrag att ingå avtal med Saab Univac AB om köp eller förhyrning av en datamaskin typ Saab Univac 1100 inom en kostnadsram av 19 milj kr. Datamaskinen, som kallas "Berta", skall främst tillgodose behovet av datamaskinspaket för vissa av de till Karlstad omlokaliserade försvarsmyndigheterna.

Beslutet är ett led i uppbyggnaden av försvarets centrala datamaskinkapacitet. Tidigare har två datamaskiner av typ Saab D 23 (Bertil och Cecilia) anskaffats. — Upphandling av datamaskinutrustning för försvaret handhas av statskontoret i samråd med försvarets rationaliseringsinstitut. I rationaliseringsinstitutets redovisade utgångspunkter inför upphandlingen av Berta påtalades att driftsituationen för Cecilia var otillfredsställande. Mot bakgrund av rationaliseringsinstitutets synpunkter inbjöd statskontoret IBM Svenska AB och Saab Univac AB att inkomma med förslag till datamaskinsystem för i första hand "Berta". Det ansågs även önskvärt att leverantörerna angav kostnader och konsekvenser för ett utbyte av D 23-utrustningarna.

Statskontoret har därefter utvärderat leverantörernas förslag tillsammans med berörda försvarsmyndigheter. Utvärderingen har lett till ett förord för en Saab Univac-lösning, vilken enl statskontoret är gynnsammare än en IBM-lösning från såväl tekniska som ekonomiska synpunkter. — I utvärderingen har redovisats kostnadskalkyler avseende dels enbart Berta-datamaskinen, dels Berta samt framtida utbyte av Bertil- och Ceciliamaskinerna. Även problemet kring skillnader i anläggnings- och utbildningsinsatser och frågor rörande bl a säkerhet, sekretess och krav har beaktats. I de redovisade kostnadskalkylerna har inte rabatter m m medtagits. Statskontoret konstaterar dock att en Saab Univac-lösning erbjuder en avveckling av D 23-utrustningarna med rimlig kompensations till staten för uppkomna olägenheter och kostnader i samband med dessa utrustningar. ■

## FV-hund vaktar HMK

F10 har blivit Kungl Hovleverantör. Ja, så stod det faktiskt (och med all rätt) på den låda, som sändes från F10 till Kungl Slottet i Stockholm i mitten av augusti. I lådan fanns skyddshunden 'S 8484 Condor von Rangenthal', schäfer med östtyskt ursprung. Och Condor skulle till Kungl Slottet, där han med den åran och vederbörligen beundrad ingick i F14:s högvaktstyrka. — Det lär vara första gången i historien som en skyddshund fått detta slag av kommandering. Med (men ej i lådan) fanns en vpl-hundförare ur F10.

Fyraårig Condor har fått sin grunddressyr vid Försvarets Hundskola och är en bra skyddshund. Men utan rent (om man så får säga) personliga egenskaper kan naturligtvis ingen hund ges denna utbildning med detta resultat. I dag är Condor värderad till åtskilliga tusenlappar. Och dessutom mycket högt värderad av dem som kommer i kontakt med honom!

Under dygnet i Stockholm tjänstgjorde Condor i högvaktstyrkans patrull. Lite trubbel hade man en tidig morgon med en individ, som bedömdes som synnerligen olämplig i området. Fyra man gick bet på att få bukt med mannen och då tillkallades Condor. Och sen dröjde det inte många minuter förrän mannen slåntrade iväg nedför Storkyrkobrinken. Motståndet hade blivit för stort.

Vid högvaktstjänstgöring är Condors mundering vit munkorg och vitt koppel. Men tyvärr tilläts han ej marschera med sin hundförare ge-

nom Stockholms gator. Det kunde — ansåg man — kanske anses provocerande och därför gick också många miste om den skönhetssyn som denna fina representant för sitt släkte utgör.

Nästa gång F14 tjänstgör vid Högvakten — det blir någon gång i början av juli -76 — avser man ställa upp med två hundar med vpl-hundförare ur F10. Så vill huvudstadsborna bevittna hur elegant dessa schätrar utför sina älgigganden, så missa inte Högvakten. Det är faktiskt värt besväret! ■

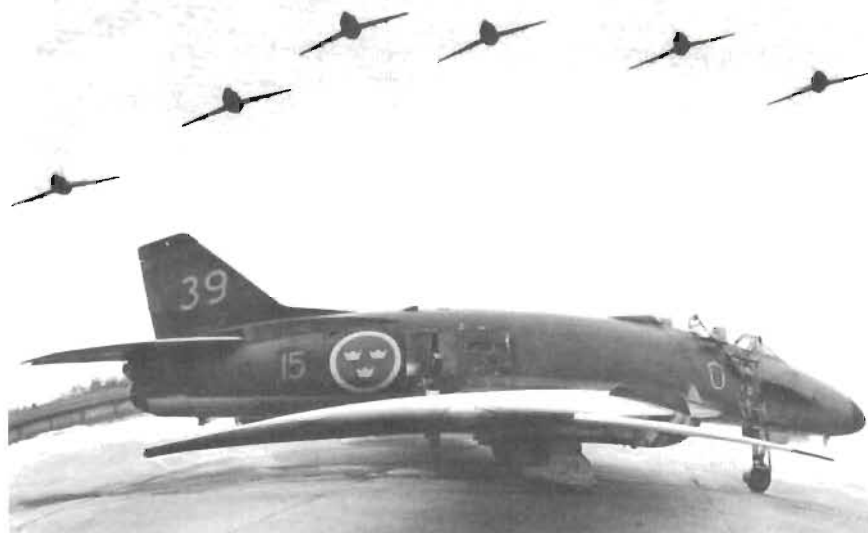
Ulla Falk

## Finske CFV besöker FV

Besöket av gen mj RAUNO MERIÖ ägde rum i slutet av november. Demonstrationer och genomgångar skedde vid F21, F14, F13, F13M, FC, F18 + Saab-Scania. Även ÖB tog emot. (Om någon tror att besöket hade något sammanhang med texten överst på sid 23... må Red ej lastas för det...) Th ses gen mj Meriö instrueras i 35-simulatorens på F13 av Lt Ero Raski. — Foto: Rune Rydh.



● A 32 Lansen/F15: Save the last dance from me, ol' pals! — (Foto: John Forsell.)



## Save the last dance . . .

Flygplan A 32 Lansen har nu spelat ut sin roll även vid F15 Söderhamn. Det är med blandade känslor man tar avsked av en gammal trotjänare.

A 32:an tillfördes F15 1960 i samband med omskolningar från jakt till attack. Till en början fick flottiljen tre divisioner, varav en vakans sattes 1967 av politisk-ekonomiska skäl. Under några år (med början 1969) gästspelade en grupp J 32 Lansen på F15 och utgjorde där en mållflygenhet. Denna flyttades senare till Malm-slätt. 1974 påbörjades omskolningen från A 32 till AJ 37 Viggen. När de sista eleverna satte sig på skolbänken sommaren 1975, blev A 32 Lansen ett slutskrivet kapitel i F15:s historia.

Under sina 15 år på flottiljen har flygplanet flugits ca 80.000 tim. Varje flygplanindivid har av dessa presterat ca 2.000 tim. Flygplanen går nu växlande öden till mötes. De som fortfarande har gångtid kvar överförs till F6. Det stora flertalet placeras i fältgränsen i avvaktan på nedskrotning!! Ett flygplan har inköpts för museiändamål och ett kommer att iordningställas och ställas upp någonstans på F15.

Den allra sista flygningen med en A 32-division ur F15 genomfördes den 17:e juli i år, varvid förbandet som ett avsked och tack till söderhamnsborna passerade över staden i tyst-snygg formation. Därefter gjorde de sex Lansarna några svängar över flottiljen inför de församlade åskådarna, som bestod av lokalpressen samt anhöriga till de berörda vid division och kompani. Denna flygning var dessutom den sista i A 32:an för ett antal piloter, som under de sista 15 åren haft som sin huvuduppgift att flyga just detta flygplan i folkförsvarets tjänst. ■

Alveskog

SWEDISH AIR FORCE ACCIDENTS 1970-75 (15/12):

	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Fatalities .....	6	8	3	5	6	3
Aircraft destroyed .....	12	16	10	10	14	6
Successful ejections ...	8	14	7	4	9	5
Unsuccessful ejections:	3	—	—	2	2	—

# Flygnytt - i - kort-kort

## Draken-köp?

Den finska försvarsmakten planerar att köpa ett tiotal Draken-jaktplan från Sverige. Man har redan kontaktat Sveriges försvarsministerium i frågan. En del av de plan som skall köpas är just nu uthyrda åt de finländska luftstridskrafterna. — Detta sägs i Hufvudstadsbladet

(Helsingfors) av den 1 november.

"Genom att skaffa plan från Sverige försöker vi undvika att slita ut vår egen högklassiga utrustning, säger generalstabschefen, generallöjtnant Ermei Kanninen. Kanninen omtalar att man beräknar att kunna använda Draken-planen i tio år. — Vi har för närvarande tolv Drakenplan, som monterats i Finland. Dessutom har vi hyrt sex plan av den svenska för-

svarsmakten. Det finns vissa elektroniska skillnader mellan de Drakenplan som monterats här och de som används i Sverige, påpekar Kanninen. — I förslaget till budget för nästa år har man upptagit 60 miljoner för anskaffning av flygplan under tiden 1976-80. Pengarna skall användas till att förvärva Lapplands flygflottill till en funktionsduglig helhet, och för att få till stånd en alltigenom inhemsk flygarutbildning. — År 1977 behöver försvars-

makten 10 miljoner, följande år 14 miljoner, 1979 15 miljoner och under 1980 resten, dvs 21 miljoner. — Hittills har de finländska Drakenflygarna utbildats i Sverige. Svenskarna fick med andra ord en klar uppfattning om våra flygares utbildningsnivå, påpekar generallöjtnant Kai Sarmanne — kanslichef vid försvarsministeriet. Sarmanne betonar att det är viktigt för luftstridskrafternas självständighet att skolningen sker i hemlandet." ■



Tv: Finske CFV, gen mj Rauno Meri, inspekterar F21s; hedersvakt. — Övn: Genmj Meri med fru samt Saab-Scania VD, är Milekowsky, och genjt Stenberg leendes. . .

## Finsk honnör åt FV

Nedan citerade text är slutavsnittet av en artikel, som skrivs av generallöjtnanten JOMA JÄRVENTAU, publicerad i HELSINGIN SANOMAT. Mht att författaren är expert på försvarsområdet samt att den finska försvarsutredningen (parlamentariska försvarskommittén) skall avge sitt betänkande våren 1976 bedöms artikelavsnittet vara av stort intresse. — Översättningen har gjorts vid försvarsavdelningen i Helsingfors.

"Luftförsvaret, Draken och rödpennan. — De på licens från Sverige köpta 12 allvädersjaktplanen av märket 'Draken' och de sex hyrda dagjaktplanen har på ett betydande sätt ökat möjligheterna att bevaka och skydda det försvarsstrategiskt viktiga luftrummet i Lappland. Från flygflottiljens huvudbas i Rovaniemi täcker jaktplanens verksamhetsradie hela det luftförsvarsområde som flygflottiljen ansvarar för. Dess viktigaste uppgift är att kontrollera luftrummet i det nordligaste Lappland. Där möts Natos och Sovjets landgränser, varför det vid en skärpt europeisk kris blir just där som Finlands möjligheter att hålla sig utanför stormakternas intressekonflikter först sätts på prov.

Rovaniemi flygfälts läge är dock inte det bästa möjliga när det gäller att bevaka de försvarsstrategiskt känsligaste områdenas luftrum och stå tillbaka neutralitetskränkningarna. Enbart flygtiden för 'Draken' från Rovaniemi till i ex Utsjoki är 25 min, varför det kan ifrågasättas om jaktplanen hinner fram i tid trots en t o m stor larberedskap. Även aktionstiden vid målet minskar till bara några minuter ifall planen måste återvända till Rovaniemi för tankning och service. — Rovaniemiflottiljens prestationsförmåga kan dock ökas ansevärt eftersom flygfältsområdet inom flottiljens ansvarsområde är tämligen tätt. Enl vad företrädare

för flygflottiljen uppger, skulle det inte krävas stora investeringar för att flygfälten inom området skall kunna utnyttjas till fulla. Redan genom en anslagsökning på 10.000 mark kunde Draken-flottiljens verksamhetsförutsättningar förbättras.

Man kan inte undgå att fråga sig, om den effektiva användningen av rödpennan på finansministeriet är det mest ändamålsenliga sättet att skära ned anslag med? Sakligare vore väl att meddela till vilket belopp totalkostnaderna måste nedbringas och därefter låta det bli en uppgift för de sakkunniga att ta fram de kostnadsposter där en strykning medför de minsta olägenheterna. På så sätt skulle stora investeringar inte förlora i effekt pga brist på småpengar.

Det kanske allra mest värdefulla och vittbärande för flygplanets utveckling är den **enorma mängd av tekniskt kunnande** som det fått i samband med Draken-ansaffningarna. **Utan svenskarnas medverkan skulle anskaffning av motsvarande kunnande — ifall sådant alls kunde ha fått — ha kunnat kosta mera än alla kostnaderna för Drakenprojektet sammanlagt. Det sätt på vilket företrädarna för flygplansindustrin och flygplanet i Sverige har förhållit sig är ett bevis på en obunden militär samverkan, vars resultat överensstämmer med båda ländernas intresse. Det är anledning att än en gång konstatera att Sveriges och Finlands neutralitet har en reciprok skyddande verkan.**

Luftförsvarets största svaghet är att **robotmateriel saknas**. De nyaste luftvärnsbatteriernas eld når bara 3,5 km. Med tanke på rikets luftförsvar är avvärjningsberedskapen vid livsviktiga objekt så gott som obefintlig. Kända luftvärnsrobotar för medeldistans har räckvidder på ca 40 km, varför det redan med en enda robotsektion på två batterier är möjligt att utöver huvudstaden också skydda omfattande områden längs kusten och inne i landet. Att skaffa ett par tre robotsektioner och tillräckligt med ammunition bör inte på lång sikt vara ett överkomligt

mål när det närmast gäller att **öka civilpersoners säkerhet** under kritiska förhållanden.

●● **Kustförsvaret effektiveras.** — Försvarsberedskapen vid kusten har avsevärt förbättrats sedan mitten av 1960-talet, då jag föregående gång personligen stiftade bekantskap med vårt eget kustförsvaret. Förnyandet och moderniseringen av materiel vid de fasta forten har trots anspråkslösa anslag förlöpt överraskande bra. En särskilt klar utveckling har ägt rum och äger rum vad mätning- och eldledningssystem beträffar. Att laseravståndsmätare samt nya radaranläggningar och uträkningsanordningar tagits i bruk höjer kustartilleriet till en nivå som mycket väl motsvarar de nyaste tekniska prestationerna i vissa västländer. Precisionen i kustartilleriets eld och snabbheten i dess eldgivning kommer att i slutet av årtiondet innebära en övergång till en ny tidsålder ifall utvecklingen får fortsätta som hittills.

Utsikt om att avvärjningselden skall bli effektivare vid kusterna ger likaså den robotmateriel som fogats till kustartilleriets organisation. Den franska roboten för närvärning och i synnerhet den **sovjetiskt** tillverkade roboten för fjärravvärning lämpar sig utomordentligt för våra kustförhållanden, samtidigt som de tack vare sin rörlighet minskar de olägenheter som vållas av stelheten i fortsystemet.

Det andra elementet i kustförsvaret — **sjöstridskrafterna** — kämpar med avsevärt större svårigheter än det till lantstridskrafterna organisatoriskt anslutna kustartilleriet. Visserligen har just nu en milstolpe nåtts i utvecklandet av sjöförsvaret: det hittills antagna anskaffningsprogrammet har genomförts. Av de fyra i Sovjet beställda robotbåtarna överlämnades de två sista i augusti till sjöstridskrafterna. Krigsfartygsbeståndet uppgår sålunda till 35 enheter, vilket till sitt tonnage representerar hälften av det maximum som i fredsfördraget tillåtits oss. — Varken flottans fartygsbestånd eller den omständigheten att dess ut-

veckling eventuellt stammar på stället, är dock huvudanledningarna till bekymmer för sjöstridskrafterna. Tvärtom är det ökningen och moderniseringen av fartygsbeståndet som egentligen vållar de största svårigheterna idag. Sjöstridskrafternas volym och dess driftresurser motsvarar nämligen inte de krav som fartygsbeståndet ställer. — Antalet tjänster och befattningar täcker inte behovet ens på papperet. Pga personalbrist kan bara 9-12 fartyg hållas i gång under seglings-säsong. Å andra sidan täcker anslaget för underhåll bara knappa 70 proc av behovet, varför de investeringsområden under årens lopp gjorts för att upprätthålla sjöstridskrafterna, pga personalknapphet och anslagsbrist inte kan ge den säkerhets-täckning som ett funktionsdugligt fartygsbestånd skulle kunna ge.

I samband med den organisationsreform, som år 1952 genomfördes i försvarsmakten, skildes kustartilleriet och flottan åt från varandra. Kustartilleriet ansåts då till lantstridskrafterna och flottan blev en självständig försvarsgren — sjöstridskrafterna. Reformen innebär bl a att officersutbildningen för kustartilleriet och för flottan småningom fjärrades från varandra. — Det nuvarande arrangemanget skulle enl mitt förmenande vara på sin plats om det vore möjligt för Finland att upprätthålla en flotta vars numerär vore förmögen till stridsuppgifter också långt ut på öppet hav. Ifall däremot huvudparten av flottans uppgifter av en eller annan anledning skall utföras i närheten av våra kuster i samverkan med kustartilleriet skulle man kunna öka effektiviteten i försvaret genom att återigen koncentrera både kustartilleriet och flottan under samma ledning.

I många länder, bl a Sverige, har de båda elementen i försvaret av kusten — artilleriet och flottan — bibehållits under samma ledning, fastän den svenska flottans yttartyg och ubåtar kvantitativt och kvalitativt är i stånd att vid behov arbeta långt borta ute på internationella havsområden." ■

Tjänste  
FÖRSVARSMAKTEN  
Flygstaben  
104 50 Stockholm 80



☆☆☆ I samband med Finlands president Urho Kekkonens officiella statsbesök i Sverige – ankomst Bromma tisdagen den 21 oktober – utgick honnörsstyrkan ur KAS/M (Flygvapnets kadett- och aspirantskola/märklinjen vid 'nya F18'/Flygvapnets Södertörnsskolor), för dagen förstärkt med kadetter ur F20. Fanförrare var mjr Sjöling F20. Hela styrkan leddes av chefen för KAS/M, major Rolf Rasmussen. ☆☆ Klockan 11.05 inspekterades honnörskompaniet av överkommendanten general Sköld. Klockan 11.15 skedde avlämning till HMK Carl XVI Gustaf, som inspekterade förbandet. Ett sällan återkommande tillfälle (numer) att HMK tar emot och inspekterar ett FV-förband. Konungen uttryckte sin belåtenhet med det prydliga honnörskompaniet. ☆☆ Presidentens flygplan tog mark och stannade exakt kl 11.25 vid den röda mattan. Sedan HMK hälsat presidenten välkommen till broderlandet Sverige och Finlands nationalsång spelats, avlämnades förbandet en sista gång – nu direkt till president Kekkonen. Honnörsstyrkan stod kvar tills alla hälsningsceremonier avslutats och samtliga bilar lämnat hangar-plattan. – Överkommendanten avtackade därefter styrkan och uttryckte sin belåtenhet med dess agerande. Ett högtidligt

tillfälle var över för Flygvapnets aspiranter och kadetter att på nära håll uppleva inledningen till HMK:s första officiella statsbesök. ☆F18-KAS/M kom även att tas i anspråk vid häckbildningen då Norges kung Olav avlade officiellt besök en månad senare, den 25 november. ☆☆ Mer parentetiskt kan dessutom nämnas att Flygvapnet även på annat sätt aktivt deltog i arrangemangen kring Carl XVI Gustafs två första statsbesök. Det hände sig nämligen vid den tiden/dessa båda tidpunkter att Flygstabens Informationsavdelning tillsammans med UD:s pressbyrå förstärkte Slottets press-tjänst – hjälpte till med att arrangera och genomföra berörda länders pressprogram. Här ingick bl a att fördela och 'övervaka' arbetsplatser för reportrar och pressfotografer vid en mångfald tillfällen, med eller utan festivitas, och att på allt rimligt sätt efter bästa förmåga försöka se till att ett gott journalistiskt arbete kunde utföras för att stilla allmänhetens i de tre nordiska länderna nyhets-hunger och krav på s k insyn. ☆ Det ligger naturligtvis inget särskilt i ett sådant jobb... även om det blev till något särskilt. För brödratolkens väl ligger ju i tiden. ☆☆☆

Foto: Bertil Ericson, Pressens Bild.

Hyvää Uutta  
Vuotta