

År 1968 Elektroniktidskrift för Flyg
www.aef.se 1284

Nordens största flygtidskrift
27.014 ex

flygvapenNytt

1983

Nr 4

Foto: Bo Dahlén



FMÖ -83 OSTKUST

Sid 4-11

FlygvapenNytt

Photo: Swedish Air Force



Svensk signalspaning, sid 11



Ansvarig utgivare: **EVERT BÅGE**
Redaktionschef: **ULF BJÖRKMAN**
Redaktör: **JAHN CHARLEVILLE**
Prenumeration: **GUNNEL WIRÉNIUS**

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

ÅTERGIVANDE av textinnehållet medges – källan önskas tydligt angiven.

ADRESS: **FLYGVAPENNYTT**
Flygstaben/Info-avd, Box 80004.
104 50 Stockholm

TELEFON: **08-788 75 69**
el 67
vx: 788 75 00

LJUNGBERGS BOKTRYCKERI, KLIPPAN
1983

i nnehåll

LEDARE: 1984 – ett flygsäkerhetens år	3
FMÖ -83 Ostkust – FV-erfarenheter	4–11
Om sabotageförband – en väckarklocka	12–15
ID-serien: Utländska flygplan i vårt närområde	16–17
Om mini-RPV, del 2	18–21
"Gallringsfilosofin i ruiner..."	22–24
Personalnytt	25
Debattforum	26
Landet runt m m	27–31

Nr	Manusstopp	Ungefärlig utgivningstid
1/84	2/2	April
2	6/4	Juni

Prenumerationspris: 15 kr/år
Postgironummer 31 69 97-6
Kassa 103:6 Flygstaben



1984

– ett flygsäkerhetens år

God Fortsättning på det Nya Året!

Det är många viktiga uppgifter och problem vi har att gemensamt lösa under det framförliggande året 1984. En av de högst prioriterade uppgifterna är att vi med förenade krafter skall åstadkomma en förbättrad flygsäkerhet.

Flygsäkerhetsfrågorna berör oss alla mer eller mindre direkt. Vi kan därför också alla – om än i olika grad – bidra till en förbättring av flygsäkerheten.

● ● Att helt kunna undvika att haverier inträffar i ett flygvapen som eftersträvar att ha hög beredskap, eftersträvar att vara fältmässigt och ha effektivitet är sannolikt en utopi. Men detta är *inte* detsamma som att vi får *acceptera* att haverier inträffar. Vår ständiga strävan måste vara att förebygga och förhindra haverier.

Trots stora ansträngningar har vi sedan början på 70-talet endast kunnat sänka haverifrekvensen med marginella värden. Även om vi inte har fullständig tillgång till andra länders statistik (många länder hemligstämplar dessa uppgifter) kan vi konstatera, att haverifrekvensen i Flygvapnet vid en internationell jämförelse med motsvarande flygplantyper *inte* ligger anmärkningsvärt högt. Det konstaterandet får emellertid inte ge oss anledning att slå oss till ro. Mycket mera *kan* och *skall* göras.

● ● Särskilt glädjande har under senare år utvecklingen varit vad gäller flygplan 37 Viggen. Låt oss se till att vi fortsätter på den vägen. Beträffande flygplan 35 Draken har det statistiska underlaget kraftigt förändrats genom successivt totalt minskad flygtid på flygplantypen. Inverkan av enstaka haverier blir därigenom relativt sett större. Men även om det kan finnas anledning att mana till en viss försiktighet i användning av statistik, är förra årets utfall tillräckligt talande för att mana till krafttag.

Det enskilda stridsflygplanet utgör i dag en allt värdefullare resurs i vårt försvar, såväl effektmässigt som ekonomiskt. Den höga effekten har delvis uppnåtts till priset av ett minskat antal flygplan. Konsekvenserna av haveri med ett stridsflygplan har därför ökat. Skulle haveriet medföra förlust av människoliv, blir konsekvenserna än mer oacceptabla. Att minska riskerna för föraren/besättningen kommer därför alltid främst i flygsäkerhetsarbetet.

● ● Flygsäkerhet är inte bara en fråga om bestämmelser, deras utformning och tillämpning, utan i minst lika hög grad en medvetenhets- och mentalitetsfråga. Inför 1984 har CFV beslutat att ytterligare aktivera flygsäkerhetsarbetet genom att sätta i gång ett arbete på stor bredd – en *flygsäkerhetsdrive* som skall omfatta all verksamhet och all personal, som på olika sätt medverkar i eller påverkar vår flygtjänst.

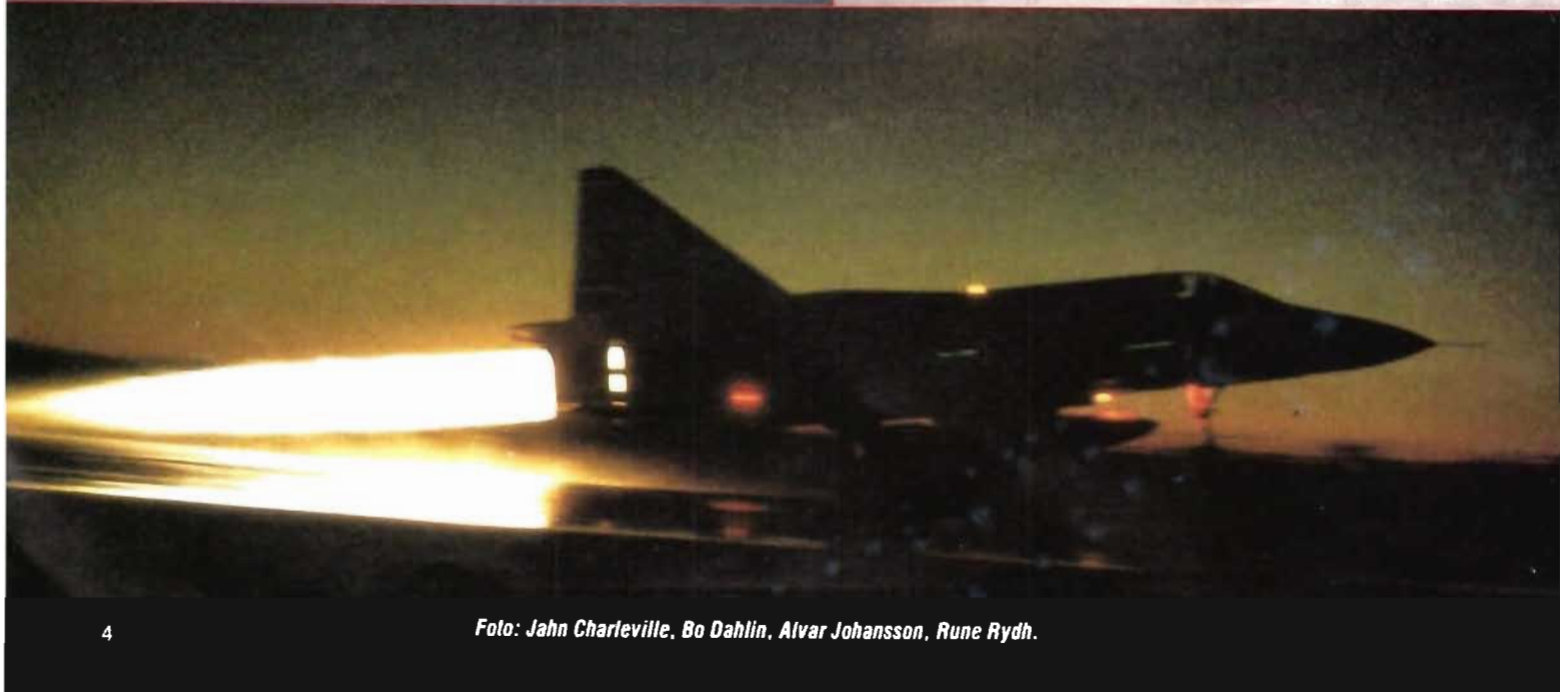
Arbetet förutsätter en aktiv medverkan från alla förband, från flygförare och besättningar i luften och från personalen på marken.

● ● Vi måste *alla* förenat hjälpa till att bli kreativa samt uppmärksamma goda flygsäkerhetsidéer i praktisk tillämpning. Flygsäkerhet måste nu mer än någonsin bli ett honnörsord – ett gemensamt mål att alltid ha i sikte. Låt oss börja med att göra 1984 till ett flygsäkerhetens år – och sedan fortsätta. ■

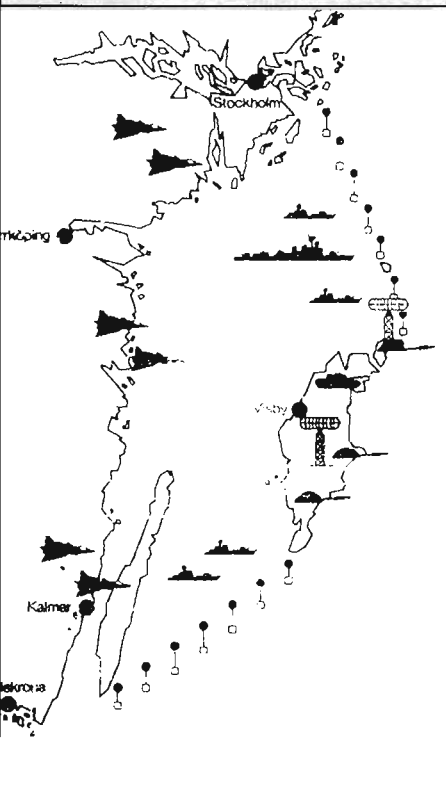
FMÖ-83



OSTKUST

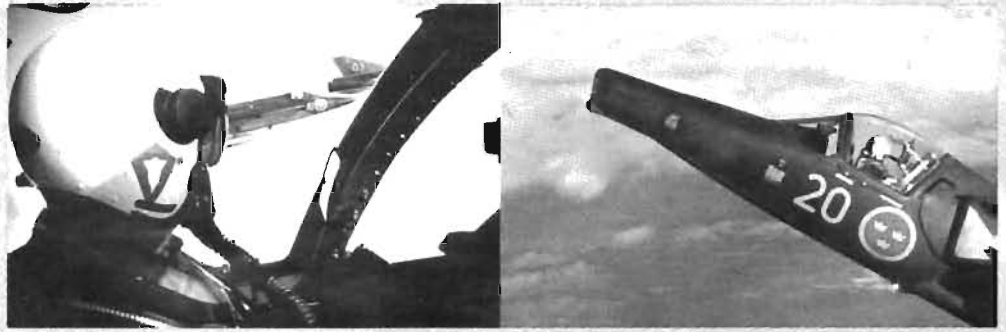


Gotland har stor betydelse för vårt förvar.



Den kallas också för "hangarfartyget".

Foto: Alvar Johansson



★ ★ **Försvarsmaktsövning 83 – OSTKUST** var namnet på en efter våra förhållanden stor övning som genomfördes i slutet av september och början av oktober i fjol. Drygt 20 000 man deltog i övningen. Övningsledare var militärbefälhavaren för Östra militärområdet, generallöjtnant **Bengt Lehander**. ★ Under övningen skedde även samverkan med de civila delarna av totalförsvaret under ledning av civilbefälhavaren i Östra civilområdet, landshövding **Bengt Gustavsson**. ★ Här ges några synpunkter på och erfarenheter av denna viktiga försvarsövning sedda ur Flygvapnets synvinkel. ★ ★ ★

Bakgrund – Under 1950-talet och början av 60-talet genomfördes ett antal stora s k "manövrar" i Sverige. Under 60-talets senare del (1966) omorganiserades ledningsorganisationen till bl a nuvarande regionala modell med militärbefälhavare och militärområdesstab med ett totalansvar för freds- och krigsverksamhet inom resp område, t ex Östra militärområdet.

Övningarna kom av många skäl att under 70-talet bli mer "regionala" och av mindre omfattning. I flera fall övade för-

svarsgrenarna var för sig och p g a olika utbildningsrytmer vid olika tidpunkter.

Försvarets uttunnade ekonomi under 70-talet medförde krav på en mycket stark prioritering av verksamheten. Att samla förband från olika delar av landet är dyrt. Därför blev det glest mellan riktigt stora övningar under 70-talet.

ÖB skrev dock i sin programplan 83-88 för det militära försvaret att en försvarsmaktsövning (=FMÖ) skall genomföras årligen enl särskilda direktiv. Den

ökade spänningen i vår omvärld motiverade bl a detta.

Övningen "FMÖ-82 NORRSKEN" i Nordsverige blev den första och "FMÖ-82 SYDFRONT" i Sydsverige den andra. Den tredje övningen blev "FMÖ-83 OSTKUST" inom Östra militärområdet/i Mellansverige.

Förutsättningar, – Den operativa inriktningen var att "öva och pröva utnyttjande och samordning av olika system och funktioner i försvaret av östra Mellansverige vid invasion söder om

Mälaren, där GOTLAND tidigt angrips och där invasion av fastlandet inleddes innan försvarets huvuddel hunnit mobilisera och inta utgångsgruppering".

Både övergripande och särskilda övningsändamål var omfattande. Tre nyckelord uttrycker dock väl övningsändamålen:

♦ **Samverkan.**

♦ **Telestörd miljö.**

♦ **Tillämpad** (=de övade kände inte till händelseförloppet före övningen).

Cirka 20 000 man deltog i övningen, varav ca 2 000 från FV. Detta utgjorde givetvis endast en mindre del av MB Ö:s totala resurser.

FV deltog genom sektor MITT med praktiskt taget alla funktioner i krigsorganisationen inklusive så sällan övade enheter som sambandsflyg- och transportflygförband. Endast en basbataljon och några enheter inom stril och samband var krigsförbandsövalde. De flesta förband deltog med *fredsorganisationens* resurser, vilket är viktigt att komma ihåg då man bedömer resultat och erfarenheter.

C E1 genomförde en eskaderövning under samma tid som OSTKUST pågick. Övningarna var till större delen integrerade. C E1 ingick som biträdande övningsledare. E1:s förband fördelades på uppgifter inte enbart inom milo Ö. Under det kritiska in-

Truppförutsättning/FMÖ-83

Under våren 1983 ökade motsättningskrafterna i världen. Under sommaren påbörjades omfattande beredskapshöjningar och stora militära övningar ute i Europa.

I Sverige hade efterhand beredskapshöjningar ägt rum inom totalförsvaret. Bl a hade:

- ♦ Höjd beredskap vid militära staber och civila myndigheter (bl a länsstyrelser) intagits;
 - ♦ Förband som inkallats till krigsförbandsövningar övat beredskapsuppgifter;
 - ♦ Civillförsvarets utbildnings- och övningsverksamhet ökat;
 - ♦ Planer för krigssjukvården översettts och kompletterats samt övergång till krigsorganisation övats.
- Främmande stridskrafter hade flera gånger

under september kränkt svenskt territorium till sjöss och i luften.

24/9 förordnade regeringen om beredskaps-tillstånd, vilket bl a innebar:

- ♦ Partiella mobiliseringar inom försvarsmakten;
- ♦ Spridning av flygplan och fartyg till krigsbaseer;
- ♦ Inkallelser till civillförsvaret.

25/9 hade huvuddelen av de bataljoner och kompanier som inkallats till krigsförbandsövningar intagit eller var under förflyttning till sina krigsgrupperingsplatser. Samma dag kl 19.00 anbefallde regeringen allmän mobilisering. – Dagen efter inleddes anfall mot Gotland. Sverige var därmed i krig. Och det innan huvuddelen av vårt försvar hunnit mobilisera.



vasionsskedet i övningen lydde C E1 med samtliga medeltunga attackförband under MB Ö. Dessutom understödde E1 olika operationer med upp till fem

tunga transportflygplan av typ C-130 'Hercules'/TP 84.

● ● OSTKUST var indelad i olika skeden. FV:s förband övades under tiden 09-26-10-01, vilket i huvudsak också gällde marinens enheter. Markstridskrafterna genomförde emellertid merparten av sina övningar under tiden 10-01-05.

Under denna senare tidsperiod medverkade ett litet antal FV-förband för att ge markstridsförbanden en så realistisk bild som möjligt av eget och fiendligt flygs uppträdande (i samband med strid i brohuvud på VIKBO-LANDET), samt för att möjliggöra och belysa samverkan. C Se M med reducerad stab tillgodosåg det senare.

De nedan redovisade erfarenheterna hänför sig i första hand till första övningsveckan, 09-26-10-01.

FV har, framför allt genom övningar i Syd och Mitt, fått en rutin och tillägnat sig en metodik för planläggning, ledning och genomförande samt utvärdering som gav full utdelning vid OSTKUST. Denna rutin är nödvändig att tillämpa, eftersom FV förutsätts ställa upp vid varje FMO. Det ligger stort ansvar på FS/Övn för samordningen av FV:s medverkan.

T v: AJ 37 i bombanfall över Tofta skjutfält.

T h: Den "Jede FI" B-sidan opererade från F8-basen invid Sthlm:s stadsgräns.

Foto: Peter Ländér



Ovan: Rote AJ 37 avflyrandes raket.

T h: Med J 32B övas teilstörd miljö. Fpl bär elektronisk utrustning som stör såväl radar som radio; på marken som i luften.



FV-erfarenheter. – Vädret var flygmässigt bra och okomplicerat under större delen av övningstiden. Detta underlättade R Väd C Ö:s arbete med TAF (=Terminal Airport Forecast) och prognoser. Vädertjänsten fungerade bra under hela övningen. Meteorologer fanns också i milostaben och hjälpte operationsledningen i be-

dömning av vädrets inverkan på operationerna.

FV har lagt ner mycket arbete på förbättrad krigsstabsjänst och resultatet börjar visa sig både enskilt och totalt. Men uppgiften kräver ständig träning. Taktiklednings- och stabschefs ansvar för spanings-, attack- och transport/sambands-



Foto: John Charleville

Foto: John Charleville



Ovan: Rörtlig klargöring med B-sidans J 35 Draken.



Ovan: Rörtlig klargöring av attackflygplan Viggen på krigsbas.

Foto: John Charleville



basflyg är mindre övat än jaktflyg, bastjänst och stridsledning och måste naturligt komma med både i lång- och kortsiktig planläggning. Tyvärr kan sektion 2:s och 3:s uppgifter inte få fullt genomslag under en FMÖ, men nyttan av att öva i hel sektorstab är obestridlig. Därigenom kan också samverkan med övriga



MB:s direkt underställda chefer bli realistiskt.

● ● Utan ett väl fungerande sambandssystem kan inga övningar genomföras. Med nödvändighet kan inte allt krigssamband kopplas upp, men välvärdiga kompromisser i planläggningen tillgodoser i allmänhet övningsbehoven. Men detta gäller bara om man följer order om tider för uppkoppling och förbindelsekontroller samt disponerar utbildad personal. Tyvärr förekom en del förbiseenden i dessa avseenden, vilket gjorde att sambandet fungerade mindre bra under övningens två första dygn.

Sambandspersonalen gjorde vad som stod i deras makt att göra och under övningens senare del hade svårigheterna övervunnits. Hur som helst måste all personal beakta att ett sambandssystemets kapacitet har begränsningar. Order och orienteringen måste uttryckas så att bara nödvändiga informationer överförs.

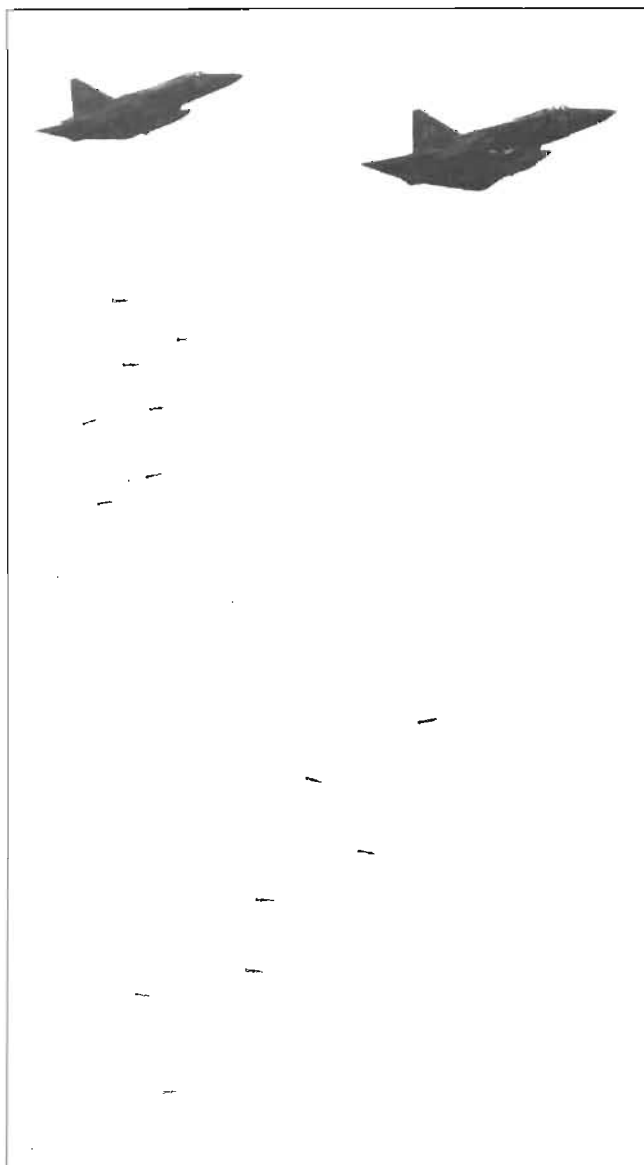
Under övningen provades bildfax med mycket gott resultat.

Våra duktiga upprättande-grupper med enbart vpl visade att de kunde sina saker. Ledningspersonalen har här fått ett gott instrument i sin hand.

● ● Sektorns förmåga till framgångsrikt luftförsvar beror på hur delarna jaktflyg, luftvärn, bastjänst och stridsledningstjänst fungerar. Det är bara att konstatera att med gällande övningsförsättningar är erfarenheterna mycket goda, vilket väl inte är någon överraskning.

Samarbetet går bra under sektorstabens ledning. En särskild eloge bör ges till **basförbanden**, som trots knappa fredsresurser gör övertygande insatser. Visst finns det områden vi måste bli bättre i även här, men utgångsläget är bra. JA 37 JaktViggen tillför luftförsvaret klart ökad kapacitet!

● Under Ostkust övades omgruppering av luftvärnsbataljon



Ovan: Rote AJ 37 under bombfällning.

Foto: Peter Llander

RB77 mellan milo. Robotförbandet flögs in med TP 84. Bataljonen kunde snabbt inordnas i milots försvar. Frånsett några smärre undantag ingav momentet stort förtroende.

Vådabesknjningsrisken måste ständigt uppmärksammas. Försättningen är korrekt uppfattat läge på egna försvarande luft-

värnsförband till lands och till sjöss; särskilt i låga stril-nivåer.

Spaningsflygförbanden och **underrättelseenheterna** har deltagit men har genom operativa och taktiska bedömningar utnyttjats i begränsad omfattning. Erfarenheterna är dock viktiga.

Spaningsflygsystemet är ett



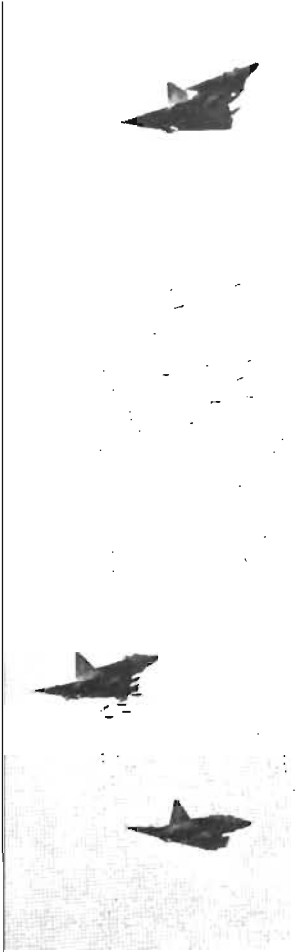
Foto: Bo Dahlén

Ovan: Vapenupphängning på AJ 37 vid krigsbas.



Foto: Rune Rydh

Ovan: Markpersonal under ledning av JA 37:s automatkanon.



● ● C E1:s insatser med **attäckflygförbanden** var som vanligt övertygande. Tidigare gjorda erfarenheter att sektorchefen i tid måste känna till E1:s uppdragsprofil kvarstår. I milo Ö har sektorchefen det överordnade ansvaret för samordning i luften och på baserna. All egen flygverksamhet måste vara känd i lfc. Detta gäller inte minst transportflyginsatserna, som under övningen utgjordes av TP 84 och Fokker F-28.

Sambandsflyget är nödvändigt. Det måste ledas med samma omsorg som annan verksamhet. På baserna måste hämtning och avlämning av materiel och passagerare ske på särskilt ordnade platser. Detta fungerade inte bra. 50% av sambandsflygdiv uppdrag blev därför s k blinduppdrag, dvs uppgiften kunde inte lösas.

Helikopterförbanden övades i fingerade räddningsuppdrag (FRAD) med stor framgång. Uppdragen kan vara känsliga. Ordentlig planering och samordning krävs för att vi skall lyckas i fräd-tjänsten i krig.

● För att bekämpningsstatistiken skulle bli mer rättvisande användes för första gången en **avdömningsgrupp** som först av alla tog hand om rapporterade bekämpningar, så som både A- och B-sida uppfattat det. Gruppen gjorde ett gott arbete och bör ingå i framtida övningsorganisation. Gruppens svårigheter upp-



Att öva i telestörd miljö är ett verklighetsefterliknande behov. Tunga mållflygdivisionen vid F13M (med J 32B Lansen) ger FV bra förutsättningar här för.

står när flygförbanden inte rapporterar omedelbart efter uppdragen. Det ligger i allas intressen att så sker.

● ● De inledningsvis nämnda nyckelorden – Samverkan, Telestörning, Tillämpad övning – ger förutsättning för realistiska övningar. Under OSTKUST sökte man på alla sätt leva upp till detta. För att öva i den andan krävs en väl fungerande "fien-

de". Denne har spelats av en **styrka B**, som har all heder av sitt arbete med mycket få inställda företag. Vår särskilda tunga mållflygdivision ger oss bra förutsättningar att öva i telestörd miljö.

Erfarenheterna ur en övning kommer inte av sig själv. För detta krävs en organisation av *kompetenta kontrollanter* som både i staber och på fältet varje dygn redovisade erfarenheter till öv-



Närmare 2 000 personer bevittnade bomb- och skjutdemonstrationen på Tofta skjutfält/Gulland. Därav var 35 utländska journalister. – Övan infällt: Försvarsminister Anders Thunborg intervjuas av TV efter urledningen.



Ovan: Transport- & sambandsflyg är viktiga komponenter. Allt måste klaffa.

T h: Upprättande grupperna med vpl får beröm. Här upprättning av radiolänkmast.

ningsledaren LUFT, som under MB var överste 1. Tore Persson, FS.

Kontrollanternas gjorde ett bra arbete. Det är oftast mycket lärorikt för den enskilde. Därför betalar sig alltid en god kontroll- och utvärderingsavdelning.

Förståelse för övningens innebörd. – En av Ostkusts främsta ändamål var också att genom aktiv övning ge all deltagande

personal insikt om egen och eget förbandsuppgifter, de krav dessa ställer, samt den betydelse de har för försvarsmaktens roll i säkerhetspolitiken. Detta mål synes ha nåtts på ett tillfredsställande sätt. Förståelsen för övningen som sådan liksom däri ingående delmoment synes ha ökat hos

Nedan: Styrka B, här representerad av en 4-grupp J 35 Draken ur F16, hade all heder av sitt "flentliga" arbete.

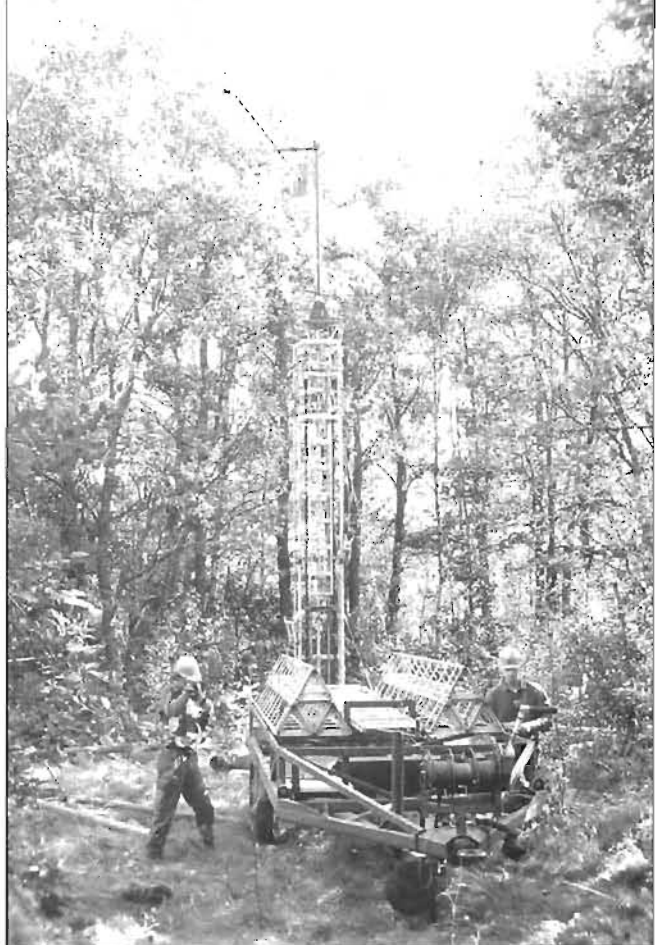


Foto: Eskil Burström

våra vpl. Motivationen har höjts. – Ett led i denna strävan utgjordes av fälttidningen "Ostkust Manöver", som utkom med tre nummer. Med rak, osminkad och jordnära information gick man ut till de övande. Omtyckt!

Ett annat led, men med strävan att ge det övriga Sverige

bästa insyn i Ostkust, var de presskvarter som hölls öppna för massmediafolk. Lägg därtill alla besöksresor till frontavsnitt, fältskjutningar, baser etc som arrangerades för journalisterna. Borden var s a s dukade.

Denna rapportering utföll i stort väl. Intresset var stort och man



Foto: Alvar Johansson



Foto: Eskil Burström

Ovan: Upprättning av sändarmast.

Nedan: Rangering vid grupperingsplats.



behandlade materialet med det allvar situationen krävde. Bäst lyckades lokalpressen. De skrev ju om de sina i den egna bygden. Verkligheten förvanskades inte.

● Aven etermedierna och rikspress hade en viss uppföljning. Men det tycks som om avståndet till händelsernas centrum avsevärt minskade förståelsen för vad Ostkust-övningen egentligen var uttryck för. Eller vad skall man t ex tro när en morgontidnings ledning låter rubriksättarens "Låtsaskrig" få komma i tryck? Detta värdenedsättande uttryck är en skymf mot alla de som under mer än ett år planlagt övningen med insats av mycken övertid och de som dag och natt tränade sig att på bästa sätt försvara Sveriges territorium. Det handlar inte bara om trovärdighet utåt sett, utan lika mycket om trovärdighet inåt inför uppdragsgivarna – regering och riksdag. ■

FSIFörbl & Red



Ovan: Sverige har blivit ett allt intressantare land för stormakterna och deras paktstater. I luft som till havs syns dagligen utmed vår territorialgräns främmande militär verksamhet. Här ses en J 35F2 'Draken' ur F10:s incidentberedskap identifiera ett västtyskt Tornado-lpl (ersättare av F-104 'Starlighter') som sedan 1983 regelmässigt är operativt verksam över Östersjön för västtyska marinflygets (MFG1) räkning.



Ovan: Ulländsk signalspaning såväl till havs som i luft pågår ständigt i och över Östersjön utmed våra kuster (bl a under FMÖ -83 Ostkust). Här exempel på sovjetiskt signalspaningsfartyg av Okeanklass: "Linza". WP-sidans signalspanare till havs liknar mindre lisebåtar ole tråtare. De opererar oftast tillsammans med vanliga fiskerfartyg Inklämda i centrum. – Sovjetisk motsvarighet i luften till vår TP 85 'Caravelle' är bl a An-12 'Cub-B' (se sid 17). Tidigare har vi också visat olika signalspaningssexponenter från västsidan. Bägge parter linns väl representerade i världens största övningsområde = Östersjön. Det lilla neutrala Sverige är mycket väl påpassat.

Främmande ubåtsverksamhet har enl ÖB:s mening förekommit under hösten -83 på såväl svenskt territorialhav som på svenskt inre vatten.

Under tiden 22 september till 3 oktober, då försvarsmaktsövningen OSTKUST pågick, har av flera klart trovärdiga rapporter att döma främmande ubåtsverksamhet förekommit på svenskt vatten inom övningsområdet, främst Östergötlands kustområde.

Inom Stockholms skärgård är det fråga om optiska och akustiska observationer samt i ett särskilt fall de tydliga bottenspår. Avtrycken utgörs av nya, omfattande och lätt igenkännliga larvbandspår. De liknar således de spår som

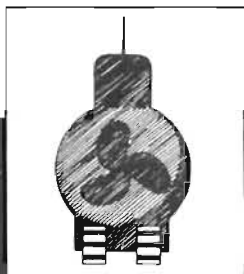
hösten 1982 dokumenterats i Hårsfjärden, men överensstämmer inte ifråga om vissa mått. Analyserna härav fortsätter.

Våra motåtgärder utvecklas successivt. Det står alltmörklart att gamla ubåtsjaktmetoder i många fall inte ger avsedd verkan. Dessutom ger den nya uppgiften att tvinga upp en kränkande ubåt en ny dimension i ubåtsskyddet. Utvecklingen och förbättringen berör en stor del av försvarsmakten, men även andra myndigheter. Särskilt kan här näm-

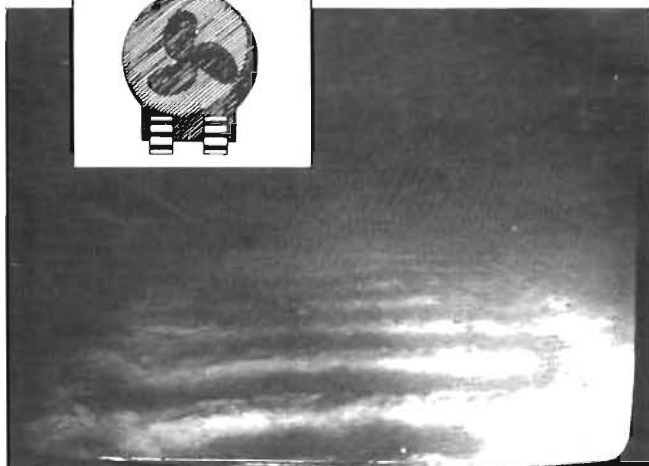
nas rapporterings- och ledningssystem, nytänkande vad gäller sammanhanget mellan övningar och beredskap samt samordning av insatser från olika samhällsfunktioner. I övrigt hänvisas i detta avseende till en särskild redogörelse av chefen för Marinen.

Målet för vår verksamhet är helt klar. Det gäller att se till att dessa ubåtskränkningar upphör. Därvid satsar vi främst på att öka vår förmåga i ubåtskyddet så att var och en som funderar på att skicka in ubåtar på svenskt territorium skall uppleva så stora risker därmed att de om möjligt inte anses värda de eventuella fördelar som kan uppnås med verksamheten. Detta måste ske på stor bredd både geografiskt och försvarstekniskt. ■

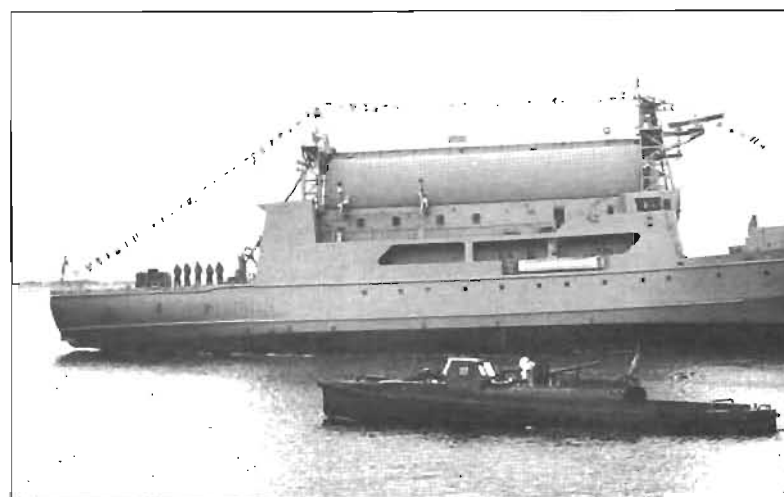
Fstllnfo



Så här ser de nya bottenspår ut. Vad som orsakar sådana avtryck anses vara en larkost av här lecknat slag.



Nedan + I h: Sjöställning av Marinens nya signalspanings- / bevakningsfartyg HMS 'Orion'.





Svensk signalspaning är hemlig. Inte att den existerar – som ovan med TP 85 'Caravelle' och nedan med HMS 'Orion'. Däremot metoder och teknik etc. Med hjälp av signalspaning erhålls sådan information som kan vara avgörande för Sveriges säkerhet. Vår signalspaning sker endast över och på internationellt vatten. Där är verksamheten legal. Främmande makter har ända sedan 2. VK bedrivit sådan spaning i Sveriges närområden.

FLYGVapenNYTT har vid flera tillfällen berättat härom. – I höstas beslöt ÖB låta lite på den svenska förlåten. Ett TV2-program 83-12-20 ('OP5 – det svenska spionaget') studerade bl a försvarets signalspaningsverksamhet. Några dagar senare kommenterade den sovjetiska nyhetsbyrå TASS TV-programmets innehåll i kritiska ordalag.

Svensk signalspaning

Regeringen har fastställt att det bevakningsfartyg som i slutet av november -83 sjösattes vid Karlskronavarvet skall få namnet HMS 'Orion'. Fartyget beställdes i april 1982 och kommer att levereras till Marinen under 1984.

Behovet av ett bevakningsfartyg med Orions kapacitet och uthållighet har funnits alltsedan

sextiotalet. Nordens ökade strategiska betydelse samt utökningen av Sveriges terri-

torialvattengräns har givit projektet högre prioritet. – 'Orion' är i första hand avsett att vara en komplettering av de olika spaningsmedel som vi disponerar.

Den svenska alliansfria politiken kräver bland annat en väl fungerande underrättelsetjänst. Vi måste – det visar tydligt det som har hänt i vår del av världen under de senaste åren – själva kunna skaffa oss och vidmakthålla en uppsikt över vad som händer runt omkring oss.

Sverige har ett försvar som bygger på ett värnpliktsystem, med mycket få stående styrkor i fredstid. Det är också därför mycket viktigt att vi har möjlighet att i tid inhämta un-

derrättelser om militära förberedelser runt omkring oss. – 'Orion' kommer att öka försvarets möjligheter att lösa alla dessa uppgifter.

Dessutom får vi med 'Orion' bättre förutsättningar att följa upp främmande fartygs rörelser utanför våra kuster; något som också visar sig alltmer nödvändigt de senaste åren.

Fartyget kommer att uppträda på fritt hav i Östersjön och Västerhavet och bedriva spaning med sina allsidigt sammansatta spaningssystem.

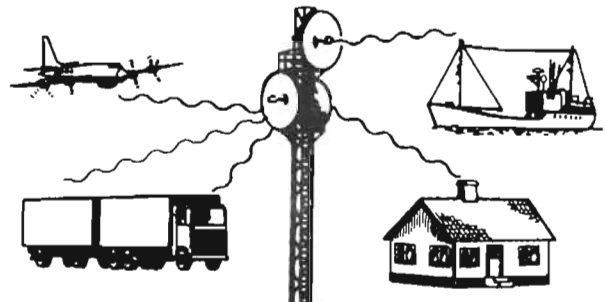
'Orion' har ett deplacement på 1 400 ton och är 61 m lång. Hon kommer huvudsakligen att bemannas av Marinen och få en besättning om ca 35 man. ■

MS/Info



!! RADIOLÄNK !!

Även andra kan höra ditt samtal!



Tänk på vad du säger!!

EXPRESSEN
EXTRA
AVHOPPAD
rysk officer avslöjar
MINI-UBÅTARNAS KRIGS-PLANER mot Sverige
Palme tackar inte nej till lönelöft
GRÅ PANTERN

Att såväl stormakterna som deras paktländer utbildar sabotageförband har länge varit känt. Det är alltså inget nytt man kunnat konstatera under det senaste halvåret. Alls icke så. Vetskapen härom emanerar framför allt från andra världskrigets dagar. Och sedan dess har bl a olika typer av litteratur i ämnet funnits tillgänglig. Den minnesgode läsaren erinrar sig också att FLYGVapenNYTT i artikelserien om Falkland-kriget (för drygt ett år sedan) berättade om britternas Special Air Service (SAS) och Special Boat Service (SBS), om dessa spanings- och sabotageförbands verksamhet bakom de argentinska linjerna. Och medio februari i fjol utgavs från Flygstaben (*inte* från Försvarsstaben som alltför många tycks tro) en öppen orientering om just sabotageförband – dess mål och medel. Skriften rönt då föga uppseende t ex bland våra massmedier. (Texten återges här bredvid.)

AFTONBLADET
EXTRA
SOVJET HAR SABOTÖRER I SVERIGE
Rysk toppmilitär avslöjar ny spionorganisation
SJU SPELARE LÄMNAS HAMMARBY?
BOSTADSBLADET

Dags för väckning

Om

SABOTAGEFÖRBAND ...

Men onsdagen den 12 oktober i höstas ropade kvällstidningarnas löpsedlar ut att de sovjetiska mini-ubåtarna i den svenska skärgården var bemannade med specialtränade sabotageförband. Nästa dag hade även de flesta morgontidningarna ämnet på första sidan.

Upphovet till rubrikerna var en artikel, i den stora schweiziska militärskriften International Defence Review nr 9/1983, kallad "Spetsnaz – the Soviet Union's special forces". Som författare anges Viktor Suvorov, pseudonym för en till väst avhoppad sovjetisk officer. I artikeln beskriver han ingående den typ av sovjetiska militära enheter som den svenska försvarsmakten benämner diversionsförband (brigader), på ryska "brigada spetsialnovo naznatjenija" – brigader för speciellt ändamål, i Sovjetunionen vanligen förkortade "Spetsnaz".

Man kan tillspetsat säga, att det behövdes öststatsanknytning till vissheten om sabotageförband samt förekomster av miniubåtar utmed Sveriges kuster, för att kopplingen skulle locka till braskande tidningslöpsedlar m m.

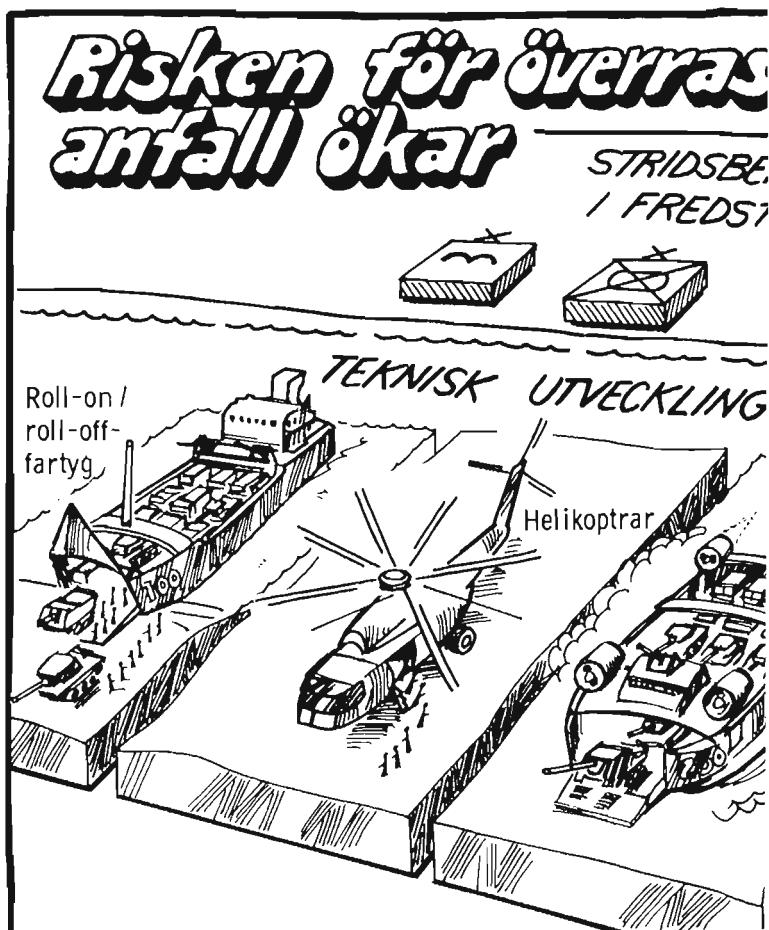
●●Orden "Spetsnaz" och diversionsförband har således på senare

tid varit i var mans mun. Så här gav tidskriftskollegan ArméNytt i sitt nr 5/83 – med hjälp av ett sovjetiskt militärlexikon – förklaring till orden, som egentligen bara är nyare uttryck för en verksamhet som förekommit under lång tid i krigshistorien.

●●Diversions. – Vilka uppgifter har då de mycket speciella enheter inom Sovjetunionens väpnade styrkor, vilka går under benämningen Spetsnaz och i Sverige kallas diversionsförband? Varför heter de så? Låt oss se på den sista frågan först. Ordet diversion kommer av latinets diverciv och divertere, vända bort (uppmärksamheten från) och betecknade redan under romartiden ett anfall eller truppöversättning i vilseledande syfte, skenfall.

Diversions har dock i svensk militärterminologi varit ett ganska okänt ord och det är därför inte märkligt att många upplevde en känsla av något främmande och nästan övernaturligt när talet om dessa diversionsförband började sprida sig långt in i hemvärnskretsarna.

I sovjetisk terminologi förekommer ordet relativt ofta. En avdelning som opererar på djupet av



★ ★ **Risken för överraskande anfall ökar. Stormakterna disponerar redan i fredstid stora stridsberedda styrkor. Dessa kan snabbt lufttransporteras eller insättas på annat sätt. Den tekniska utvecklingen av olika transportmedel underlättar överraskande anfall. För att ett överraskande anfall skall lyckas, måste för totalförsvaret viktiga anläggningar tidigt slås ut. I Sverige disponerar bl a Flygvapnet många sådana objekt.**

★ **Den konventionella metoden att bekämpa viktiga anläggningar är anfall med flyg och robotar. Vid överraskande anfall är tiden för förbekämpning kort. Många anläggningar har ett gott fortifikatoriskt skydd och kräver insats av stora angräparresurser. Andra metoder har bl a därför vidareutvecklats. Utnyttjande av sabotage av olika slag har fått ökad betydelse. Särskilda sabotageförband utbildas för insats tidigt och redan före ett egentligt krigsutbrott. Ja, t o m nu i fredstid arbetar sabotörer. En del aktiva som 'sovande', andra aktiva medan "vi sover".**

★ **Skyddet av Flygvapnets personal, anläggningar och materiel har därför en avgörande roll. Det är väsentligt för Flygvapnets personal att vara förberedd på sabotageförbandens verksamhet. Sabotage är inget nytt, men metoderna har förfinats. Låt Dig därför inte överraskas! Det finns i sådana här fall bara EN segrare!**

★ ★ ★

geobjekt, inhämtning av information om dessa och planering för hur de skall förstöras. Vilken personal som skall utföra sabotaget kan samtidigt utklaras. Anskaffning och uppläggning av erforderlig materiel genomförs. Planer för mottagande av sabotagepatruller eller värvning av agenter, som skall utföra sabotagen, görs upp.

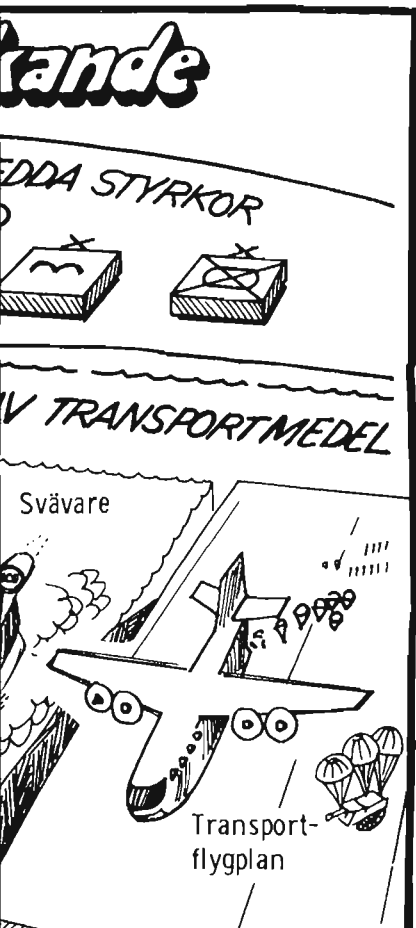
Dessa förberedelser utförs i regel av agenter med eller utan anknytning till någon utländsk beskickning. En presumtiv agent bör ha sin bostad eller arbetsplats lämpligt belägen för att kunna lämna rapporter av militärt intresse. En agent kan också själv utföra sabotage eller ge vägvisning och lämna upplysningar till sabotagepatruller, som sätts in inom området.

● ● **Särskilda sabotageförband.** – Specialförband med uppgift att utföra sabotage och spaning på djupet fanns redan under andra världskriget. De fanns bl a i Sovjetunionen, Tyskland, England, Japan och USA.

Under de senaste decennierna har olika terroristorganisationer på flera håll i världen utnyttjat sabotageteknik.

Stormakterna disponerar i dag sådana specialförband. Förbanden organiseras i små enheter. De luftlandsätts huvudsakligen med fallskärm i grupp eller patrull. Även överföring med minibusar förekommer. Vissa enheter kan komma att insättas innan konventionell förbekämpning har påbörjats. Genom sabotage deltar de i och förkortar förbekämpningen. De kan också försvara

"med rätt att döda"



Förberedelse i fredstid. – Förberedelser för sabotage mot viktiga objekt utförs i stor utsträckning i fred. Detta gäller framför

allt sådant sabotage, som utgör en del av förbekämpningen.

Förberedelserna består bl a i uppsökande av lämpliga sabota-

motståndarens område med spaning, eldöverfall och förstöringsuppgifter, dvs vad vi kallar jägarförband, brukar benämnas diversionsönnaja grupper – diversionsavdelning.

I ryskan används även ordet i politiska sammanhang. Så t ex fanns i försvarsministeriets dagstidning Röda Stjärnan den fjärde augusti -83 en artikel med rubriken "Beslutamt motstånd mot imperialismens ideologiska diversion (diversija)".

Uppslagsorden Diversija och Diversionönnaja grupper behandlas över en hel sida i den sovjetiska militärenckyklopedin. Diversion – kan man där läsa – är en verksamhet som bedrivs av mindre avdelningar eller enstaka personer inne på motståndarens område med syfte att slå ut militära och industriella objekt, sambandssystem och kommunikationer samt att påverka motståndarens försvarsförmåga

moraliskt och psykologiskt genom att döda viss personal och förstöra militär materiel. Inledningsvis skall uppgiften vara att åstadkomma förvirring hos motståndaren och få denne att vända uppmärksamheten bort från den egna kraftsamlingsriktningen.

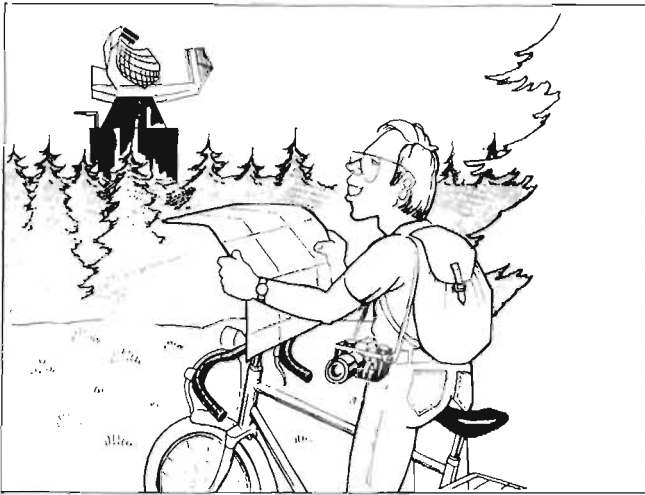
Diversion förekommer enligt uppslagsverket även i fredstid och står då för "undergrävande verksamhet". Denna syftar till att försvaga presumtiva motståndares militära och ekonomiska styrka. I texten framhävs dock att sådant bedrivs i fred endast av imperialistiska stater riktat mot de socialistiska länderna och revolutionära befielserörelser.

● ● **Diversions- och spaningsförband.** – Diversionsförband – eller diversions- och spaningsförband, den sovjetiska militärenckyklopedin använder denna dubbelbenämning, är specialutbildade underavdelningar avsedda att

förutom ovan nämnda verksamhet sättas in för spaning, desorganisation inom civil och militär lednings- och försörjningsverksamhet, fångförhör, dokumentinsamling m m.

Beroende på uppgiftens art kan personalstyrkan i dessa enheter variera från enstaka till tiotals man. De utrustas med nödvändig beväpning och materiel för diversionsuppdrag, t ex minor, specialgjorda sprängladdningar, automatiska tändanordningar, brandvätskor, napalm, radioaktiva ämnen m m. I diversionsavdelningarna kan även ingå specialister av olika slag för t ex kemisk krigföring, förstörings- och sabotageverksamhet m m.

Diversionsförbanden förs dolt in på motståndarens territorium till lots, med fordon, genom fallskärmsfällning, med helikopter eller med ubåtar och andra slags fartyg. Så långt "Sovjetskaja Vojennaja Entsiklopedija", Moskva 1977. ■



Förberedelserna består bl a i uppsökande av lämpliga sabotageobjekt, inhämtning av information om dessa och planering för hur de skall förstöras. Vilken personal som skall utföra sabotageet kan samtidigt utklaras.

vår mobilisering, uppmarsch och våra motåtgärder.

● ● **Uppträdande.** – Insättande sker som regel gruppvis. Sabotagegrupperna skall under lång tid kunna uppträda på djupet av vårt territorium. De kan livnära sig på ortens tillgångar. De kan uppträda i uniform (sin egen eller vår) eller använda civila kläder. De är strikt målinriktade och gediget utbildade. Personalen är särskilt uttagen för dessa uppgifter. De utgör m a o ett dödligt hot.

Vid insats uppdelas sabotageförbanden oftast i grupper med självständiga uppgifter. Transport sker i regel i mindre flygplan med en grupp i varje plan. Inflygning sker helst nattetid på låg höjd. Uthopp görs på 100-200 m höjd. Materiel för gemensamt behov kan fällas separat med särskild fallskärm. För att kunna hitta materielen medföljer små radiosändare, som automatiskt avger signal på förutbestämd frekvens. **OBS!** Materielen kan vara försåtminerad för att göras oåtkomlig för obehöriga.

Landsättning kan även utföras med helikopter. – Landstigning på kusten kan ske från u-båtar eller övervattensfartyg/svävare. Sabotageförbanden eftersträvar dolt uppträdande och snabba, överraskande aktioner.

Vissa sabotagemål har förberetts sedan lång tid av i landet befintliga agenter. Dessa är de enda personer som kontaktas. Stöd från eventuella sympatisörer accepteras inte. (!!)

Sabotageförbandens uppträdande kännetecknas av stor hänsynslöshet. Detta gäller mot såväl militär personal som civilbefolkning. Det går aldrig att bli "vän" med en sabotör.

Materiel för verksamheten tas från motståndaren. (Fordon, livsmedel m m.) Människoliv torde sällan sparas om det inte gagnar uppdraget. – Krigets lagar kommer knappast att respekteras. Primitiva tortyrmetoder för att snabbt få fram upplysningar kan utnyttjas.

● ● **Utrustning.** – Utrustningen är lätt och endast avsedd för

Vissa grupper har specialuppgifter att överfalla och döda högre militära chefer, ledande riks- och kommunalpolitiker, chefredaktörer och annan massmediapersonal. Bl a.



gruppens uppträdande. Materiel för sabotageaktioner finns mestadels på plats redan i fredstid.

Beväpningen utgörs av automatkarbin med fallbar kolv samt pistol med ljuddämpare. Varje man har dessutom "attackkniv". Knivbladet är fjäderbelastat och kan skjutas i väg en lång sträcka. I utrustningen ingår "antihundspray". Med denna kan förföljande hundar avledas. Uppspårning av nedgrävd materiel t ex fallskärmar kan bli därmed förhindras.

Reservlivsmedel och simulantia bli a i form av tabletter medförs. Insydd i uniformen finns en giftkapsel att användas vid eventuellt tillfångatagande. Dessa soldater får enl order inte låta sig tas levande.

Sambandsutrustningen utgörs av bärbar kortvågsradio med möjlighet till snabbsändning. För enkelriktad sändning från gruppchefen på korta avstånd är varje man utrustad med en liten UK-mottagare.

Spräng- och tändmedel medförs i regel gemensamt. Handgranater, pansarskott och splitterminor ingår. Splitterminor med verkan på längre avstånd och med tidsullösning utnyttjas. Luftvärnsrobotar kan medföras och utnyttjas mot t ex startande flygplan.

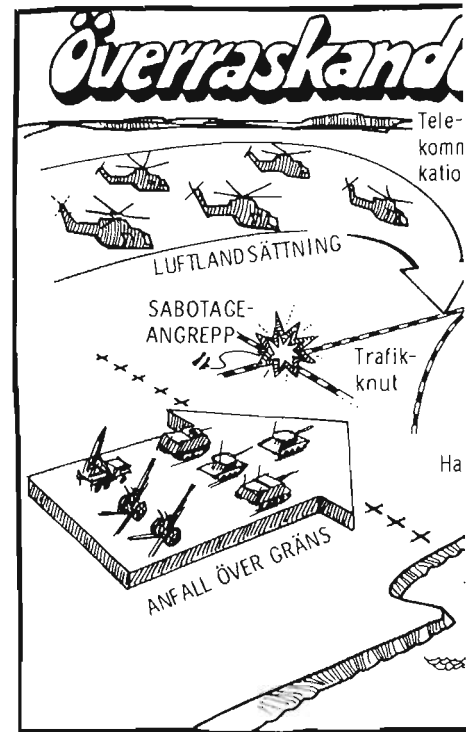
● ● **Uppgifter.** – Mål av vital betydelse för ledning och samband såsom stabsplatser, sambandsknutpunkter, tele-, radio- och radiolänkstationer samt teleledningar är högt prioriterade.

Angrepp mot flygbaser för att förstöra flygplan och oskadliggöra flygpersonal prioriteras likaledes. Särskilt inriktas sabotagegrupperna på att överfalla fordon i vilka flygförare och flygledare m fl transporteras. Andra mål är järnvägs- och landsvägs-kommunikationer, elkraft- och annan energiförsörjning och förråd. Syftet är därmed att störa försörjning och skapa missnöje eller t o m panik bland civilbefolkningen.

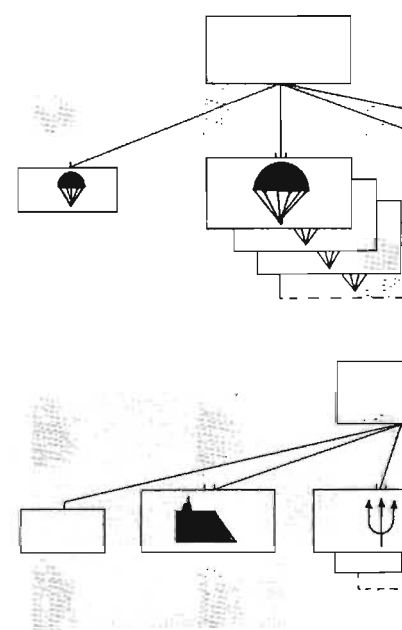
Vissa grupper har specialuppgifter att överfalla och döda högre militära chefer och ledande politiker.

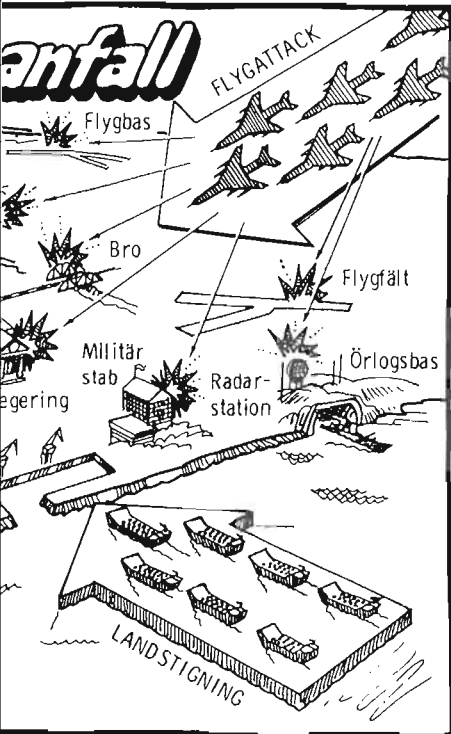
● ● **Utbildning.** – Utbildningen, som är mycket hårdför, är väsentligen inriktad på sabotage- och spaningsverksamhet, självförsvar, överlevnadsteknik samt fallskärms-hoppning. Officerare vid sabotageförbanden genomgår specialutbildning kraftsamlad till fysisk träning, närstrid, sprängtjänst och fallskärms-hoppning. De kan "i det civila" utgöras av elitidrottsmän.

Höga krav ställs på fysisk kondition och annan lämplighet. Officerstjänsterna är eftersträvans-

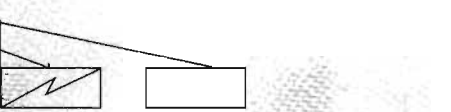


Nedan: En metod som används av Spetsnaz för att få tillgång till viktiga områden bakom

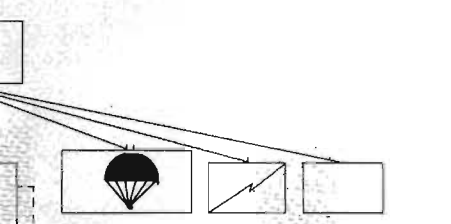




flodens linjer är att tillånga en vaktpost och spela hans roll.



En "Spetsnaz"-brigads organisation. I fredstid är de självständiga kompanierna formade till en bataljon i en "Spetsnaz"-brigad. I fredstid finns därför 4-5 bataljoner och inte 3-4 som avbildats här.



Organisation av en marin "Spetsnaz"-brigad.

värda såväl ekonomiskt som ur karriärsynpunkt. Chefsbefattningarna ligger normalt ett steg högre än motsvarande befattningar vid andra förband. Efter som låg ålder eftersträvas på sabotageförbandens personal för tidsbefordras officerarna.

På övrig personal ställs utomordentligt höga krav. God skolunderbyggnad och särskild lämplighet krävs. Utbildningen syftar till att skapa hårdföra och vältrimmade soldater.

Soldaten blir en hänsynslös och framstående motståndare i närstrid. Initiativförmåga uppövas. Vid behov skall han vara beredd att offra livet.

I särskilda hinderbanor uppövas och provas soldaterna regelbundet. Närstrid övas dagligen under den grundläggande utbildningen. Stor vikt läggs vid närkamp utan vapen. En färdig utbildad sabotagesoldat är mycket skicklig i karate. – Eventuell tveksamhet hos soldaterna att ta i med hårdhandskarna mot kvinnliga motståndare arbetas bort.

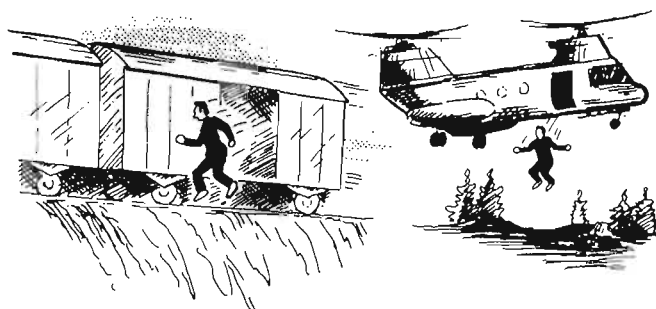
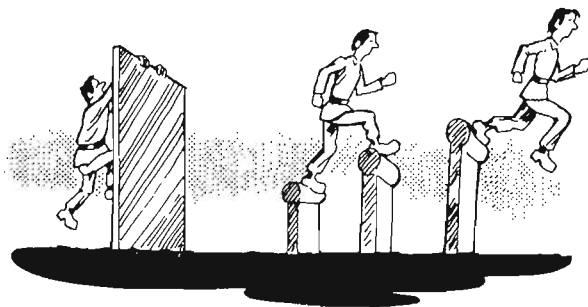
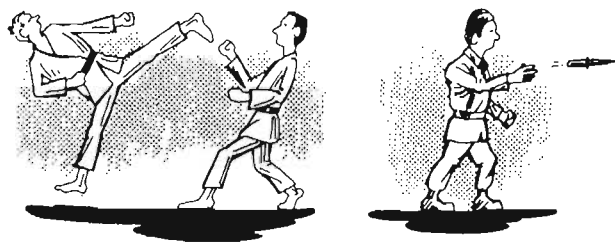
"Vanlig" hinderlöpning genomförs flera gånger i veckan. Härutöver övas hopp från bilar och tåg under gång samt från hovrande helikoptrar.

● ● Stridsteknik. – Stridstekniken är ofta okonventionell men framför allt hänsynslös. Alla medel som underlättar lösande av uppgiften är tillåtna. Stridstekniken kan studeras genom uppföljning av "civila" terroråd de senaste åren. Utbildningsläger för terrorister finns på många håll i världen. Här kan tekniken finslipas. I praktiken kan stridstekniken sedan provas utan att direkt stormaktsinblandning kan påvisas.

"Stormeld och inbrytning" kan exempelvis utföras av en med sprängämne lastad bil som "parkerar" vid anfallsområdet. Ett hål i en mur eller vägg kan därvid skapas i oväntad riktning.

Två sådana terroraktioner genomfördes i början av 1982. Samma teknik kan användas för snabb sprängning av broar. Och hösten -83 minns vi säkert alla vad resultatet blev vid attackerna mot franska och amerikanska soldatförläggningarna i Libanon.

● ● Slutsatser för vår del. – Flygvapnets förband måste vara beredda att möta denna motståndare. Vid bevakning måste hänsyn särskilt tas till hur sabotageförband uppträder. Fantasi, tekniska hjälpmedel och känedom om dessa förbands stridsteknik är ett villkor för att klara ålagda bevaknings- och skydds-uppgifter. Det finns inga tvåor vid sådana attacker ... bara en segrare. Det måste vara DU! ■

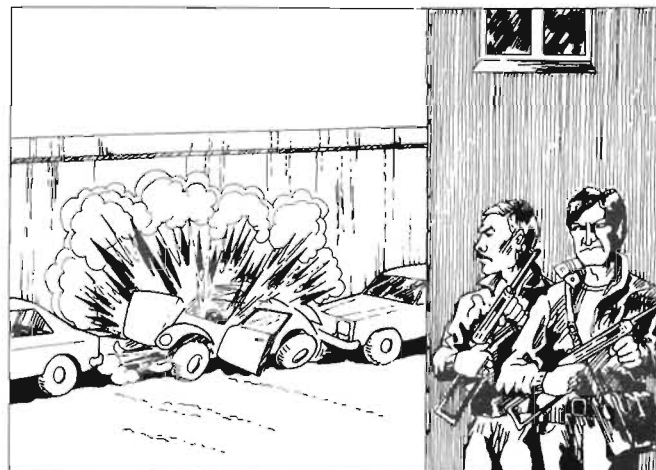


Soldaten blir en hänsynslös och framstående motståndare i närstrid. Initiativförmåga uppövas. Vid behov skall han vara beredd att offra livet.

VÄCKARKLOCKA

FLYGVAPENMYTTIS lösekreter består bara till ca hälften av militär personal. Dessa har i sin utbildning tränats inför krigets brutalliteter. För resterande läsare är säkerligen denna artikels innehåll i högsta grad skrämmande. Kanske vägrar många tro på att här uppmålad verklighet verkligen är verklighet. Så är dock fallet! Beklagligtvis. MEN det är inte lör att skrämra vår lösekreter som dessa varnande fakta publiceras. Fast mer gäller det att VÄCKA och saktligt informera. Ty Sverige är och förblir vårt att försvaras!

"Stormeld och inbrytning" kan exempelvis utföras av en med sprängämne lastad bil som "parkerar" vid anfallsområdet. Ett hål i en mur eller vägg kan därvid skapas i oväntad riktning.



C-130H (= TP 84) bakifrån



Foto: John Charleville

Nedan: 'Hercules' i danska färger.



Nedan: Brittisk C-130W Mk2 för väderforskning.



Nedan: AC-130A flygburen "kanonbåt" ur USAF.



Lockheed C-130 'Hercules' (TP 84)

Utvecklingsarbetet med Lockheeds projekt 382 påbörjades i slutet av 1940-talet. Det sköt ordentlig fart 1951, när Lockheed från USAF Tactical Command erhöill ett kontrakt på produktion av en stor serie C-130A 'Hercules'.

Flygplanet flög ffg 1954 och har producerats sedan 1955. Tillverkningen pågår än i dag! Totalt har över 1.700 'Hercules' beställts och levererats till 55 olika länder. Ungefär 2/3 av C-130-flottan finns inom amerikanska organisationer. Den resterande tredjedelen i övriga världen. Flygplanet har tillverkats i en lång rad versioner och varianter samt i stor ut-

sträckning genomgått modifieringar och moderniseringar.

Den dominerande uppgiften för C-130 är transport och de i dag mest förekommande versionerna är C-130E och C-130H. Dvs de versioner som finns i det svenska Flygvapnet (TP 84). Den dominerande skillnaden mellan dessa båda versioner är att H-versionen har starkare motorer.

Förutom transportuppgifter kan nämnas att C-130 utnyttjats bl a för signalspaning, lufttankning, relätrafik, kustbevakning, väderforskning och räddningsuppdrag. Dessutom tjänstgör det som RPV-

bärare och som "gunship" (flygburen "kanonbåt"). Även många andra uppgifter har under årens lopp tilldelats "Herc".

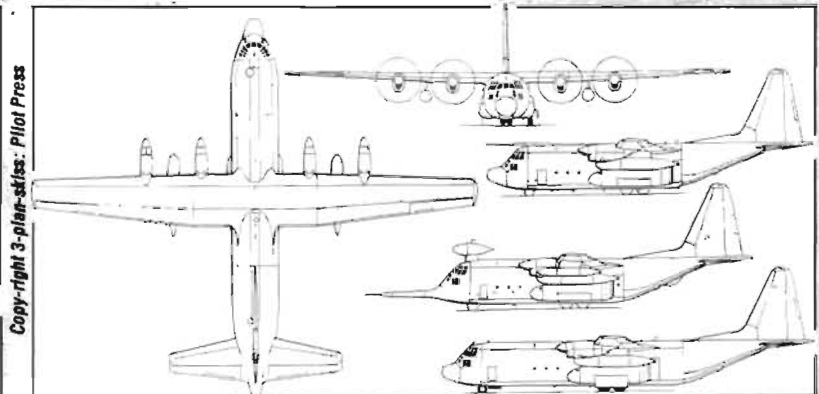
Det finns också en förlängd version, C-130H-30, som bl a finns i Storbritannien under beteckningen C-130K Mk3. Flygkroppen har förlängts 4,57 m (2,54 m framför vingarna och 2,03 m bakom):. Storbritannien genomför själv modifieringarna och kommer att förlänga 30 av sina 66 C-130.

Hercules finns också i en civil version med beteckningen Lockheed L-100. Den är dock mindre vanlig.

Tem
I
IDENT
Red
ULF

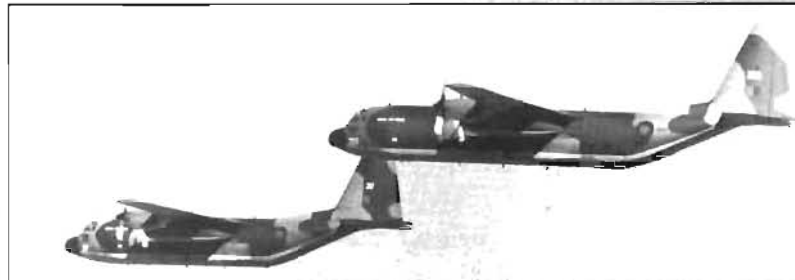


Ovan: C-130H/TP 84.



Copy-right 3-plan-skiss: Pilot Press

Nedan: Två brittiska 'Hercules'. Den närmsta = C-130K Mk3.



Nedan: 'Hercules' kan lasta flera drones eller RPV.



Data och prestanda:

	C-130H (C-130K Mk 3)
Spännvidd:	40,41 m
Längd	29,79 m (34,36)
Tomvikt:	34,3 ton
Max last:	19,7 ton
Aktionsradie:	ca 3800 km

Aktuella i Sveriges

erie

D
ERING

tör:
UGO

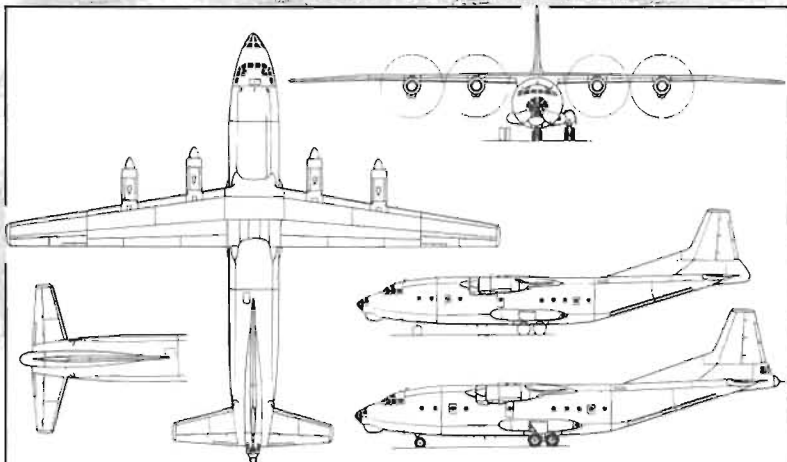


Ovan: An-12 'Cub-B', signalspanningsversionen.

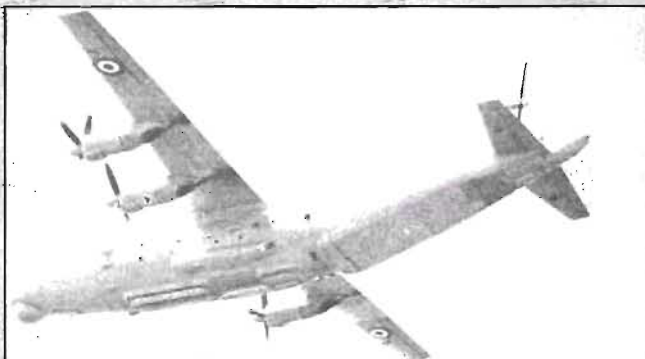


Akter kanontornet på 'Cub-A'.

Foto: John Cherleville



Nedan: Norsk F-104 'Starfighter' identifierar sovjetisk 'Cub-B'.



Ovan: An-12 'Cub-C' (ECM-versionen) här i egyptiska färger.

Nedan: Provflygplan typ 'Cub-X' med ny elektronisk utrustning.

An-12 'CUB'



Nedan: An-12BP 'Cub-A'.



Antonov An-12 'Cub'

An-12 har funnits i operativ tjänst sedan 1959 inom det sovjetiska transportflyget och i Aeroflot. Totalt tillverkades ca 800 CUB innan produktionen upphörde 1973. Förutom existens i Sovjetunionen har An-12 exporterats till bl a Afghanistan, Algeriet, Angola,

Egypten, Indien, Irak, Jugoslavien, Kina, Polen och Syrien.

Liksom motsvarigheten i västvärlden, C-130 Hercules, fullgör An-12 förutom huvuduppgiften transport även vissa specialuppgifter. Flygplanet, som till skillnad från C-130 har glasnos, har identifierats i fyra olika huvudversioner enligt följande:

CUB A: Standardtransportflygplan som utnyttjas både civilt och militärt. Minst fem varianter av CUB A finns. Skillnaden består främst i olika lastförmåga och olika motoralternativ. A-versionen finns både med och utan den defensiva akterbeväp-

ningen (duppelpipig 23 mm akan, NR-23).

CUB B: Signalspanningsversion inom det sovjetiska marinflyget. Versionen har ett stort antal antenner runt om på flygkroppen. Mest framträdande och karaktäristiskt för CUB B är dock de två halvsfäriska radomerna under flygkroppen mellan, resp strax bakom landställegondolerna. Versionen uppträder både med militära beteckningar och med Aeroflot-beteckningar (båda med akterbeväpning).

CUB C: Motmedelsflygplan som saknar akterbeväpning. Stjärtpartiet har istället modifierats

kraftigt och fått en stor rundad utbyggnad. Versionen har större nosradom under nosen än övriga versioner samt är utrustad med fyra kanotformade radomer (två större och två mindre) under flygkroppen.

CUB D: Motmedelsflygplan som till skillnad från CUB C är utrustad med akterbeväpning.

Totalt finns ca 30 CUB för motmedelsuppgifter.

Förutom ovanstående uppgifter utnyttjas An-12 som plattform för försök med bl a ubåtsjaktutrustning. Flygplanet har då fått en utbyggnad i nosen liknande den på det högvingade sjöflygplanet Be-12 'Mail'. ■

An-12
8 m
7 m
8 ton
0 ton
ca 3600 km

flygplan närområde

**PRESS-
STOPP!**



Trafikflygarhögskolan



Foto: Börje Bodén

Trafikflygarhögskolan

Den 2 april startar Trafikflygarhögskolan (TFHS) sin verksamhet vid F5 i Ljungbyhed. Förberedelserna är långt framskridna. Förutsättningarna är goda att skolan kommer att ge en grundutbildning för trafikflygare som är minst lika bra och sannolikt bättre än motsvarande utbildning vid de skolor i Europa och USA, varifrån många av de stora flygbolagen hämtar sina piloter.



Foto: Börje Bodén

KLARA BESKED

Syftet med att inrätta skolan är att erbjuda flygbolagen ett attraktivt alternativ vid rekrytering av piloter för flygbolagens verksamhet. Det kraftigt minskade antal

flygförare som nu och i fortsättningen utbildas i Flygvapnet (FV) skulle inte räcka för att fylla flygbolagens behov. Inte ens om samtliga gick över till de civila bolagen. Därigenom skulle en

fortsatt huvudsaklig rekrytering ur Flygvapnet bli förödande för vår krigsduglighet.

Tillkomsten av och förberedelserna för TFHS har inte skett utan vissa mot-sättningar.

Svensk pilotförening uppger sig vara positiv till skolans tillkomst, men man anser att den startar för tidigt. Man anser att det redan finns för många arbetslösa piloter på den svenska arbetsmarknaden. Sakförhållandet torde dock vara, att huvuddelen av dessa sannolikt inte är attraktiva för de stora flygbolagen. Vid Linjeflygs (LIN) rekrytering hösten 1983 togs ju piloterna från Flygvapnet eller från andra flygbolag, vilket talar sitt tydliga språk.

● ● Skolan planerades ursprungligen starta redan 1982. Chefen för Flygvapnet (CFV) fick i uppdrag att organisera skolan, eftersom de enda mer omfattande och kvalificerade resurserna av denna art fanns inom FV. 4 div/F5, som utbildat reservofficerare, skulle direkt bilda stommen i TFHS. 4/F5 har i avvaktan på att TFHS startar hållits igång delvis med konstgjord andning. En ytterligare senareläggning skulle splittra dessa resurser och uppbyggnad av nya skule bli tidsödande. Även dessa skäl gör det angeläget att komma igång.

Flygbolagen, både SAS och LIN, är angelägna att skolan startar. Man kan annars på sikt riskera en bristsituation vad gäller kvalificerade piloter i Sverige. De samhällsekonomiska vinsterna med att direktubilda huvuddelen av trafikflygarna är uppenbara.

● LIN har för den första kursen anmält ett behov av tio piloter. SAS kan inte just nu med bestämdhet uttala ett behov för den första kursen, men man föreslår ändå utbildning av cirka fem elever. Antalet elever har därför satts till ca 15. Detta är utbildningsmässigt en rimlig storlek på den första kursen och ger också viss marginal för eventuell avskiljning under utbildningens gång. Kvaliteten på eleverna och deras prestationer måste hållas hög för att piloterna skall kunna konkurrera med övriga sökanden till flygbolagen.

900 har sökt utbildningen. Det har inte varit några kvalitetsmässiga problem att ta ut 15 elever. Av dem som kvalificerat sig är några flickor.

● ● 40 redan utbildade förare inom FV har sökt utbildningen. CFV har *inte* antagit några av dessa. Detta pga följande skäl:

1) Motiven för riksdagens beslut att inrätta TFHS är att den civila luftfartens behov av piloter skall tillgodoses. Därigenom säkerställs tillgången på förare inom FV och antalet förtidsavgångar till flygbolagen minskas.

2) FV-förarna har tidigare prövats och godkänts för en flygutbildning likartad den vid TFHS. Huvuddelen av utbildningen vid TFHS skulle för dessa förare över huvudtaget inte vara meningsfull. Inte därför att de inte är kvalificerade utan därför att de är **överkvalificerade**. Att låta FV:s förare genomgå TFHS vore att, tvärtom riksdagens och regeringens intentioner, riskera att sätta avgångar från FV i system.

3) Eftersom utbildningen vid TFHS syftar till att ge eleverna en grundläggande flygutbildning är utgångspunkten vid utformningen av flygutbildningen, att eleverna – vare sig de är civila eller militära – inte tidigare har någon mer omfattande flygutbildning.

En jämförelse mellan den militära, grundläggande flygutbildningen och den vid TFHS visar, att bara en *mindre del* av den ca 18 månader långa utbildningen avser områden som inte omfattas av den militära utbildningen. Det vore orimligt att ge en så dyrbar *dubbelutbildning*.

Det är också nödvändigt (särskilt med den första gruppen elever och under ett uppbyggnadsskede), att utbildningsgruppen i största möjliga utsträckning är homogen. Det är inte meningsfullt att låta vissa elever delta endast i delar av utbildningen.

CFV har förståelse för att FV-förare som formellt uppfyller behörighetsbestämmelserna har sökt TFHS. CFV ser inte i och för sig något negativt däri. Men av ovanstående skäl borde, enligt CFV:s mening, regeringen redan i sin förordning ha skrivit in en spärr för detta. Detta hade skapat större klarhet redan från början. Nu har CFV i stället tvingats avslå ansökningarna. Därefter har regeringen avslagit (medio januari -84) de besvär som anförts över CFV:s beslut. Regeringen har helt logiskt alltså gått på CFV:s linje.

● ● Svenska Officersförbundet (SOF) har starkt stött de sökande FV-förarnas sak. SOF går i sin ledare i Officersförbundsbladet nr 8/1983 till hårt angrepp mot CFV.

SACO/SR och SOF har redan från utredningsarbetet, propositionsskrivningen och riksdagsbeslutet varit kritiska mot TFHS. Grundinställningen har varit, att CFV och regeringen i stället skulle förmå flygbolagen att anställa FV:s avgångna stridsflygförare vid ca 40 års ålder.

En sådan lösning skulle självfallet kunna vara positiv för FV, samtidigt som det omfattande utredningsarbete som nu gjorts inte hade behövts. MEN de stora flygbolagen vill (liksom FV) ha **unga** piloter, som kan utnyttjas under lång tid. SOF:s förslag är därför helt orealistiskt. CFV har för länge sedan

prövat om den vägen var framkomlig – men förgäves.

SOF anger, att CFV inte ens har velat pröva de sökande för antagning. Detta är fel! Alla de sökande har relativt nyligen vid sin antagning till FV prövats vid UTK (Uttagningskommissionen). Alla handlingar finns fortfarande tillgängliga. De har dock inte gått vidare till SAS kompletterande uttagning. Detta på SAS egen inrådan. De 40 har på nämnda grunder därför inte antagits av CFV. De har, som nämnts, snarare varit överkvalificerade.

● ● SOF anser också, att en utvecklingsväg stängts utan föregående varning för den som redan fått antällning under då rådande förutsättningar.

Det är svårt att tänka sig, att de som nu sökt TFHS redan vid anställningen i FV hade för avsikt att söka TFHS, som då inte existerade. Möjligheten att söka direkt till flygbolagen finns givetvis fortfarande kvar. CFV generella inställning är nu liksom tidigare, att var och en skall ha **full frihet** att söka arbetsuppgifter inom de områden han eller hon finner för gott. Och det gäller givetvis alla yrkeskategorier.

● ● SOF anser tydligen att övergångsbestämmelser skulle gälla. Bestämmelser som möjliggjort för de flygförare i FV som nu uppfyller de formella kraven att tas in på TFHS. De tidigare angivna synpunkterna på dubbelutbildning och homogen utbildningsgrupp talar emot detta. Dessutom kan det antas, att regeringens ställningstagande till besvären blir vägledande för framtiden. Ett öppnande av TFHS för FV-förare skulle därför öppna en rekryteringsväg till flygbolagen, som skulle kunna göra förarsituationen för FV *värre än före* riksdagsbeslutet om TFHS. Det faller på sin egen orimlighet.

En fortsatt systematisk avtappning av flygförare från FV till flygbolagen vore djupt olycklig. Vi har ännu inte kommit över krisen från 1978-79, då FV förlorade över 100 flygförare. SOF uttrycker själv i sin långsiktplan (sid 35) fastställd av 1983 års förbundsämte sin oro över brist på kvalificerad personal i flygtjänstledande befattningar pga avgångar till civilflyget. CFV delar denna oro. Inrättandet av TFHS är därför ett viktigt led i att åstadkomma en stabilare organisation vid våra divisioner.

SOF anser att CFV:s agerande i TFHS-frågan undergräver flygförarnas förtroende för CFV och FV:s personalledning. Det är starka ord och förhoppningsvis överdrivna. Vi tilltror FV:s förare om att med det goda omdöme denna kvalificerade personal besitter inse situationens realiteter.

● ● Från CFV:s och personalledningens sida fortsätter vi oförtrutet att arbe-

ta vidare med de problem som onekligen finns inom flygfacket. En av de frågor som nu har prioritet är att förbättra planeringen för de äldre f d kompaniofficerarna/fältflygarna.

CFV anser också att kraftfulla åtgärder måste vidtas för att utjämna löneskillnaderna mellan FV-förare och piloterna i flygbolagen. Att nå full utjämning är antagligen en utopi, men nuvarande stora skillnader är enligt CFV:s bestämda uppfattning inte motiverade av några motsvarande skillnader i ansvar och svårighetsgrad. Snarare är förhållandet tvärtom. FV-förare utför med stor skicklighet ett ytterst ansvarsfyllt och dessvärre inte helt riskfritt arbete, som dessutom är av den allra

största betydelse för vårt lands säkerhet.

Alltför stora förväntningar ställs ibland på CFV och hans möjligheter att ensam åstadkomma lönemässiga förbättringar. CFV kan t ex inte omfördela pengar inom FV:s budget för att höja flygtilläggen. Detta måste ske förhandlingsvägen, där inte CFV utan ÖB är förhandlingspart. Det komplicerade svenska förhandlingssystemet, särskilt inom det statliga området, försvårar också stora förändringar av gällande regler och lönestrukturer.

● ● CFV har stora förväntningar på den flygtilläggsutredning ÖB nu satt igång. Där kommer även personalor-

ganisationerna att delta. CFV kommer att agera *kraftfullt* för att åstadkomma förbättringar. Vi hoppas att personalorganisationerna också gör det.

Det är också viktigt att flygförarproblemen diskuteras på ett fritt men sakligt sätt. Det är tyvärr lättare att säga vad man inte tycker är bra än att komma med realistiska och konstruktiva förslag till lösningar.

I positiv anda arbetar CFV vidare för att kartlägga och lösa problemen. Detta arbete kommer att gå allra bäst om det kan ske i brett samförstånd. ■

Överste I. J-H Torselius

Chef för

Personalsektionen/Flygstaben

Upplysande & läsvärt människor emellan

Utan att fundera över vad som egentligen händer slår vi telefonnumret och talar med amerikasläktingen, eller tittar på satellitöverförda TV-bilder från Australien, eller tar flyget och når på några timmar Sydeuropa, eller njuter av en pianokonsert i stereo.

Vi är så vana vid allt det här, att vi trycker på några knappar och att datorer, mikrodonatorer och transistorer sedan sköter resten. Men det är faktiskt inte så länge sedan som verkligheten tedde sig helt annorlunda. Radio har funnits under ca en mansålder och TV är betydligt yngre. Den första järnvägslinjen värd namnet öppnades för ungefär 150 år sedan, bilen är yngre än 100 år och trafikflyget har bara funnits några decennier.

Men trots att utvecklingen inte alltid har gått i sådan rasande takt som nu, har den hela tiden pågått. Människan har alltid haft en drift att förbättra sina metoder att meddela sig med omvärlden.

● I *Människor emellan* berättas om hur den mänskliga skaparkraften har givit den enskilde individen och samhället medel för att tillfredsställa det ständigt växande behovet av att förmedla tankar och budskap.

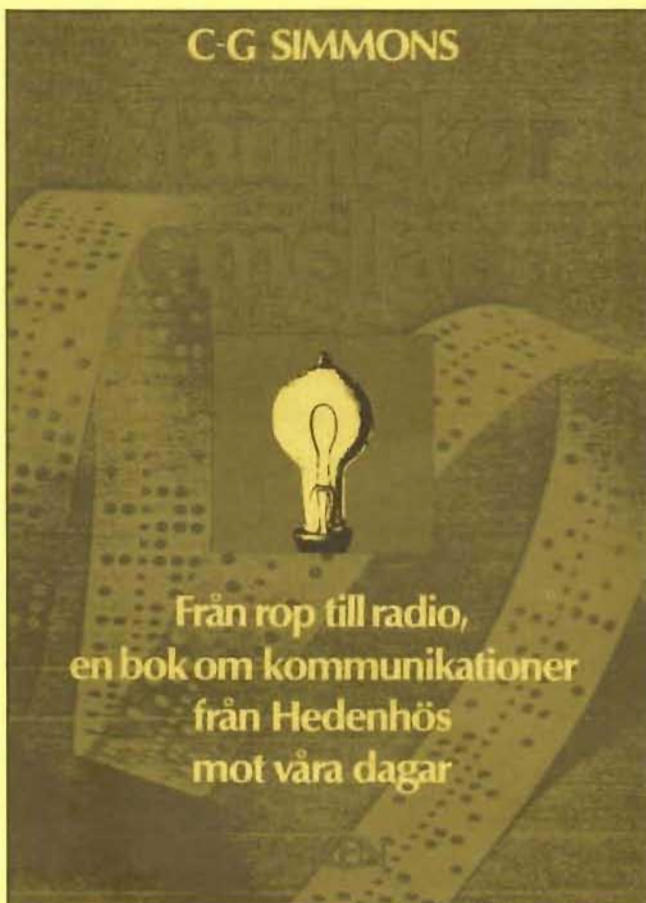
Sumerer och egypter uppfann metoder att skriva. Kananéer och fenicier skapade bokstäver och greker och romare fullbordade alfabetet, den kanske mest geniala uppfinningen av alla. Perser och greker uppfann de första telegra-

ferna och romarna byggde vägar som inga andra tidigare.

Gamla kunskaper väcktes till liv i det medeltida Europa och snart var vi inne i de stora uppfinningarnas tidevarv.

● I *Människor emellan* skildras hela det spännande förlopp som lett fram till dagens kommunikationskomplex, en spännande resa i ord och bild, från rop till radio. – Boken är utgiven av För-

lags AB Wiken. (ISBN 91-7024-104-X.)



● ● När författaren, C-G Simmons, flög längs den svenska västkusten som neutralitetsvakt 1940, hade han all anledning att fundera över det här med kommunikation människor emellan. Dels försökte han hålla liv i en knastrande radio, dels grundade han över hur den mellanmänskliga kommunikationen kunde bryta samman så totalt att en hel värld sattes i brand.

Så småningom blev C-G Simmons ansvarig för signaltjänsten inom hela Flygvapnet och ledde in verksamheten på de vägar som varit grundläggande för dagens sofistikerade signalsystem. Som flottiljchef inom Flygvapnet (F12) fick han att brottas med inte bara tekniska problem inom signaltjänsten, utan också med de svårigheter som är förknippade med ledarskapets kommunikation.

Nu mera forskar C-G Simmons i den historiska bakgrunden till och utvecklingen mot våra dagars sätt att kommunicera, och med sitt gedigna tekniska kunnande och sin förmåga att ge tingen mänskliga utgångspunkter har han i *Människor emellan* åstadkommit en underhållande och lärorik exposé över kommunikationens historia. ■



En SCOUT är alltid redo ...

En senare version av 'Scout' utan hjul existerar

Om mini-RPV

DEL 2

Modern krigföring med precisionsvapen, elektronik, högteknologisk utrustning och allt "smartare" vapensystem tycks ge de militära operationerna både ett ökat tempo och en högre intensitet. Med en sådan utveckling följer också ökat intresse för spaning och övervakning. De snabba händelseförloppen på krigsskådeplatsen skapar ett markant behov av exakt och omedelbar information om stridens förlopp.

Under Libanon-kriget användes av båda sidor all upptänkt teknisk materiel. Syrierna var väl utrustade för konventionell elektronisk krigföring, medan israelerna tycks ha haft tillgång till än mer avancerad teknik. Israelerna låg mycket nära framtidens sofistikerade elektroniska krig. Israelerna introducerade också för första gången i stor skala små, förarlösa flygplan, så kallade mini-RPV (Remotely Piloted Vehicles). De var av inhemskt fabrikat och från två olika tillverkare, Israel Aircraft Industries' "Scout" och Tadiran's "Mastiff". De kom båda att spela en nyckelroll i kriget.

● De förarlösa flygplanens mest spektakulära uppdrag var kanske vid utslagningen av de syriskas luftvärnsrobotbatterierna i Bekaa-dalen. Israelerna använde sina RPV för att få batteriernas lägen fastställda, för att aktivera

syriernas radaranläggningar, vid stridsledningen av attackerna mot SAM-batterierna och för att få bekräftat verkan av anfällen.

Israeliska mini-RPV flög ständigt över krigsskådeplatsen. Man lär även med RPV ha bevakat flygplanstarter från syrisk flygfält. Man använde dessutom RPV vid ledning av artillerield, osv.

I rena spanings- och bevakningsuppdrag spelade de obemannade små flygplanen också en stor roll. Under t ex PLO:s utrymning av Beirut flög ett antal israeliska mini-RPV över staden och kunde obemärkta återsända direktbilder av evakueringen. I ett så känsligt läge är det troligt att konventionella spaningsflygplan skulle ha skapat politiska problem.

Beskrivning av Scout-systemet. – En Scout-enhet består av

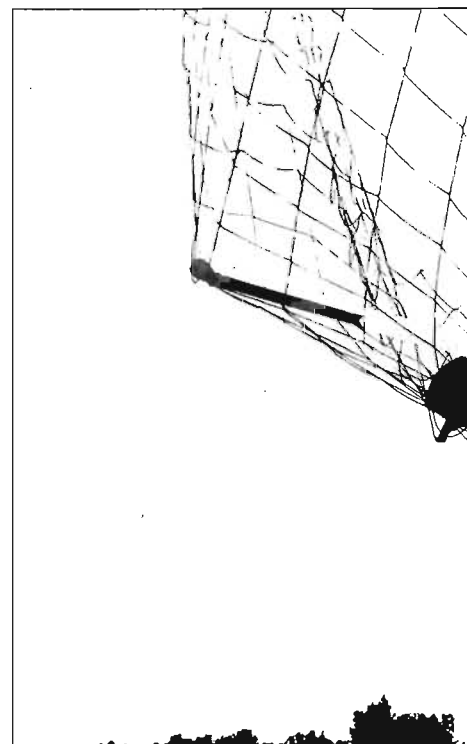
sex till åtta miniatyrflygplan – en startramp, ett infångningsnät och en markstation. Styrkan som handhar anläggningen uppgår till tolv man. Systemet är mobilt och uppvisar stor rörlighet.

De förarlösa flygplanen är mycket små. Spännvidden är endast 3,58 m och längden är 3,68 m. Höjden är 0,94 m. I tidigare versioner var 'Scout' utrustad med hjul och kunde starta och landa konventionellt.

Nyttolasten är 22,7 kg och utgörs vanligen av en TV-kamera. Max startvikt är 143 kg. Fartområdet ligger mellan 90 till 175 km/h. Motorn i den nya förbättrade versionen ger 22 hk och flygtiden är hela sju tim. Räckvidden är över 300 km och RPV:n kan helt kontrolleras inom denna radie.

'Scout' har en gyrostabiliserad TV-kamera med zoom 15:1. På ca 1000 m höjd ger kameran en spaningsbild av 10 x 10,5 km.

Med hjälp av en TV-kamera i markstationen leds RPV:n in i fångstnätet efter uppdragslut.



Mini-RPV – ”gammal” idé med nya taktiska förtecken

Bra hjälpmedel över små ytor – men bara ett komplement



Ovan: RPV:n skjuts iväg med hjälp av tryckluftskatapult från en starttramp. Därefter leds miniatyrflygplanet från den likaledes mobila markstationen mot det förbestämda spanings- (mots) målet.

Man kan på den här höjden zooma in ett område av 30x40 m.

● Markstationen kan via bildskärmen visa intressanta mål och med datorer bearbeta data om dessa. TV-bilden har god upplösning. Antalet linjer är 625 och bildfrekvensen är 50 bilder/sek.

Det förarlösa flygplanets läge och bana plottas kontinuerligt på en karta i markstationen. En videobandspelare registrerar vad som visas på bildskärmen. Operatören kan elektroniskt på ban-

Nedan: Startrampen med sina två skenor + det förarlösa flygplanet "Scout" ur en annan bildvinkel.



re. Montering sker utan verktyg och låsningar säkras med springar. Den bepansrade markstationen kan lastas på en militär lastbil av standardutförande.

Besättningen inne i markstationen utgörs av tre man – ”förare”, observatör och stationsoperatör. Föraren kan manövrera mini-RPV:n manuellt med styrspak. Han har tillgång till vanliga flyginstrument och kan välja flygmod.

● ● IAI:s mini-RPV kan också flygas enligt ett i förväg uppgjort dataprogram – bana, uppdrag, osv. Flygplanets egen dator ser då till att de nödvändiga åtgärderna utförs. Det är möjligt att programmera om 'Scouts' dator i luften. Vill man flyga tyst för att tränga djupt in i fiendligt område, använder man moden med förprogrammering. TV-kamerans bilder kan lagras i RPV:n för att i ett senare skede sändas till markstationen.

Det förarlösa flygplanet är försett med autopilot och kan i en mod som utnyttjar denna automatiskt hålla fart, kurs och höjd.

Om något fel uppstår ombord på RPV:n som inte har med flygförmågan att göra, återvänder denna automatiskt till startplatsen.

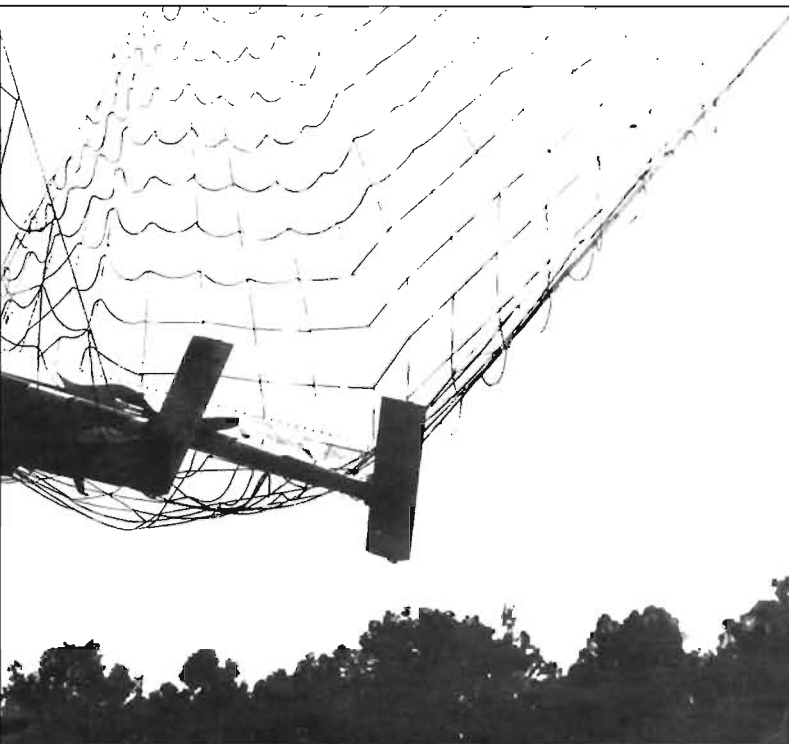
Observatören manövrerar bl a TV-kameran och ljuspennan som hör till bildskärmen. Vid t ex artilleribeskjutning riktar observatören kameran mot målet. Läge bestäms därvid och informa-

det markera speciellt intressanta avsnitt för lättare åtkomst senare.

Bildskärmen visar målet och data i form av alfanumeriska symboler; data t ex som tid, geografiskt läge, osv. En nordpil är inlagd och en kortare linje som visar kamerans riktning. Kameran kan spana 360° runt och även riktas inom en 90°-vinkel vertikalt. Kameran finns i en bubbla under flygkroppen. 'Scout' kan också förses med en panoramakamera, som kan spana av ett område inom 120° i flygplanets flygriktning.

Liten radarprofil och mycket liten IR-bild medför att 'Scout' är nästan omöjlig att upptäcka, såvida man inte utrustat RPV:n med t ex radarreflektorer.

● Det förarlösa flygplanet fraktas nedmonterat (vinge, kropp och stjärtparti) i en plastbehåll-





tionen går till eldledningen. Mis-sar beskjutningen målet, placerar observatören ljuspennan på nedslagsplatsen. Stationens dator tar därvid fram data om träff-avvikelse och dessa förs automatiskt vidare till artilleristerna.

Samma TV-bild kan samtidigt från markstationen föras vidare till en rad olika förband och staber. Användningsmöjligheterna blir mycket stora om flera vid samma tillfälle kan få ta del av den momentana informationen.

Den tredje medlemmen i besättningen handhar kontrollerna före flygning och bevakar stationens drift.

● Startrampen har två skenor och är försedd med katapult. Det förarlösa flygplanet drivs i starten iväg med tryckluft. Rampen har en kapacitet som möjliggör ny start efter åtta minuter.

Fångstnätet är fäst i en energi-absorberande anordning. En TV-kamera i anslutning till fångstnätet tar upp det landande flygplanets rörelser. I markstationens TV-skärm ser föraren det annalkande flygplanet. Med sina reglage för han ett datorgenererat hårkors mot RPV:n. Det förarlösa flygplanet leds därmed in i nätet. RPV-systemet kan ta emot ett flygplan var tionde minut.

Möjliga uppdragstyper. – Ett konventionellt bemannat lätt flygplan har i dagens stridsmiljö väldigt liten överlevnadschans. Det förarlösa flygplanet, mini-RPV:n, ger i det här sammanhanget en ny taktisk potential.

Spaningsuppdrag i frontlinjen ger möjligheter till analys av stridsförloppet, möjligheter att spåra fientligt artilleri, osv. Man

kan också under radiotystnad tränga djupt in i fientligt territorium. Flygplanets "osynlighet" gör också att fiendes soldater inte försöker dölja sig.

En stridsledare som leder attackflygplan ser med hjälp av 'Scout' terrängen på samma sätt som sina flygförare. Han kan ge exakt information om målet och han får full visshet om träffar. Vid artilleribeskjutning mot fiendliga mål ger markstationens bildskärm och dator både målets läge och data om eventuella träff-avvikelser.

● Det är inte bara fiendesidans trupprörelser som är intressanta. Bevakning och kontroll av egna rörelser kan ge besked om insattsmöjligheter osv. Den framförliggande terrängen kan också avspanas och därmed underlätta framkomligheten.

Det förarlösa flygplanet kan fungera som lockbete för fiendliga luftförvarssystem. Den låga farten kräver dock att man noga planerar ruten för att kunna vilsleda motståndaren. Spaningsutrustningen är då utbytt mot radarreflektorer eller annan elektronisk utrustning. Aktiveras då de fiendliga luftförvarssystemens radar kan radarsökande robotar avskjutas och på så sätt slå ut dem.

Flottan/marinen kan utnyttja RPV för identifiering av radarmål och för spaning bortom horisonten. Landstigningsoperationer underlättas också av förhandsspanning.

Ett okonventionellt grepp. – Redan 1968 flög en mini-RPV över Suez-kanalen under en artilleriduell. Flygplanet kraschade

lande manövrar testats inom samtliga försvarsgrenar och det har framgångsrikt genomgått sitt elddop i Libanon-kriget.

Kännetecknande för det israeliska försvaret är det nära samarbetet mellan försvarsmakt och försvarsindustri. Erfarenheter från krigsfältet vävs genast in i industriproduktionen. Kommunikationsvägarna mellan försvarsmakt och industri är korta. Industrien är flexibel och innovationsrik.

● Ett nytt och unikt vapensystem kan lätt leda till svårigheter vid introduktion. Taktiskt tänkande kanske ändras. Detta kräver lyhördhet och flexibilitet hos de olika försvarsgrenarna. Kräver systemet dessutom att kommunikationen och samverkan mellan försvarsgrenarna är de bästa, finns det risk för att spänningar uppstår. Israelerna anser sig ha klarat av detta. Man påstår att någon rivalitet mellan försvarsgrenarna inte föreligger. Enligt israeliska doktriner är kommunikation och samverkan A och O. Israelerna tycks med de förarlösa flygplanen ha haft stora framgångar.

Ett problem med informationen från mini-RPV är att den ostrukturerad och obehandlad når samtliga mottagare. Har man t ex på högsta militära nivå behov av detaljrikedom i informationsflödet? Obehandlade data till icke initierade på lägre nivåer

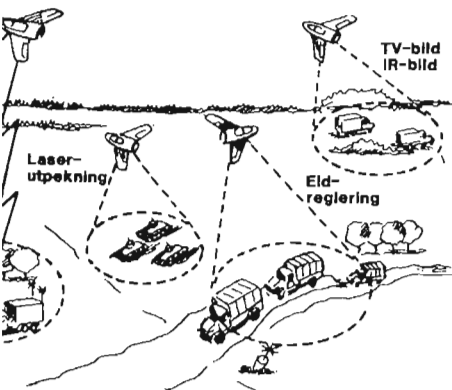


Signalspaning (-stöm)

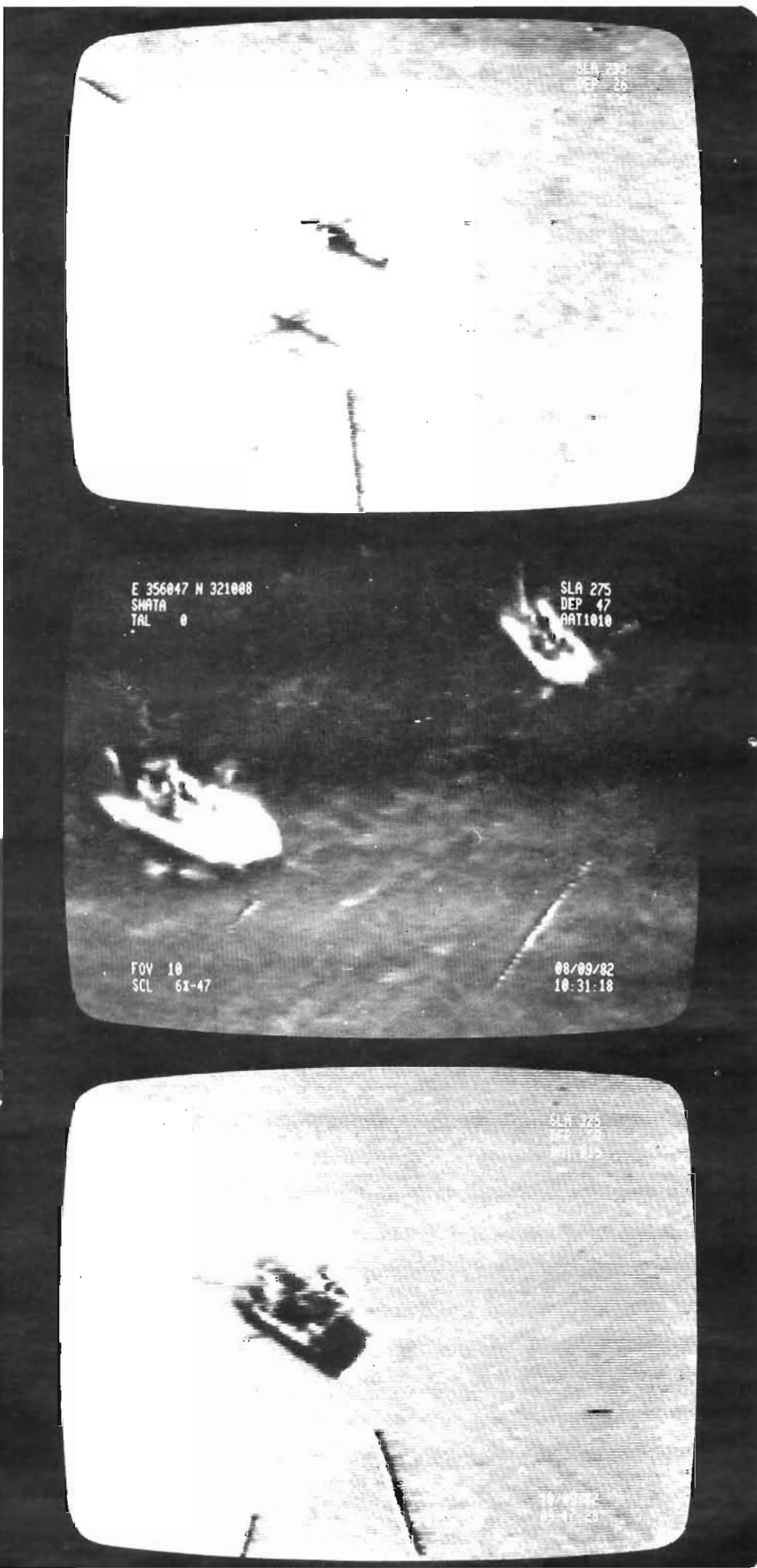


kanske även utgör ett stormoment? – Det berättas emellertid, att man på det israeliska försvarsdepartementet med hjälp av RPV följde utslagningen av SAM-batterierna i Bekaa-dalen.

Efter Libanon-kriget kunde man i massmedier världen över ta del av alla de märkliga ting de små, förlösa flygplanen skulle ha utrett. En israelisk flygvapenofficer tar ner det hela till mer realistiska proportioner. Han undrade stilsamt: "Vad tror ni man kan åstadkomma med en gräsklipparmotor och en nyttolast på ca 23 kg?" – Kanske tillräckligt, ty svenska Armén har planer på att införa ett mini-RPV-system i spänningstjänst. ■



Ovan: Illustration ur ArméNytt betr ett av framtida mini-RPV-system i Arméns regi. – T h: Markstallensens TV-bild har god upplösning. Uppifrån: 1) Attackknp; 2) Kommandotrupp natteld i 2 gummbåtar; 3) Stridsvagn.



En gång trodde vi att god flygutbildning kunde och borde kombineras med avsiktlig och samtidig bortgallring av elever. Nu vet vi bättre. Uttagningen måste vara avklarad, då utbildningen börjar. Annars blir utbildningen dålig. Överste-löjtnant FOLKE SANDAHL – tidigare vid Försvarets Forskningsanstalts beteen-devetenskapliga institution, nu vid Militärhögskolan – berättar härom.



Gallringsfilosofin i ruiner

– en flygpedagogisk summering

Till för inte alls länge sedan trodde vi, att förmågan att fungera bra som militär flygförare var något närmast medfött, något som knappast kunde utbildas fram. Den grundläggande flygförarutbildningen/GFU (och FörGFU) var främst till för att eleven skulle visas handgreppen, något få öva på dessa samt därunder röja om han hade eller saknade talang för yrket.

Uttryckt på annat sätt trodde vi, att vi under utbildningens gång kunde få underlag för ganska säkra prognoser. De som lyckades sämst under det inledande propellerflygskedet ansågs vi löpte största risken att misslyckas under det därpå följande jetflygskedet. Därför tog vi bort dem.

● ● **Mer gallring.** – På samma sätt tog vi bort, i anständig tid före examen, de sämsta på jet, ty vi trodde att vi på det sättet kunde minska antalet avgångar under senare kurser: RK (regementsofficerskurs), TIS (typin-

flygningskola Draken och Viggen) och GFSU (grundläggande flygslagsutbildning på jakt, attack, spaning). Dessutom tog vi bort dem, som sannolikt skulle få svårigheter att klara första ek (ensamflygningen) på propeller, första ek på jet, ek i förbandsflygning, i nödlandning, i instrument-

flygning m m. Ty hade de svårigheter här, skulle deras förmåga vara ännu mer otillräcklig vid senare, ännu högre trösklar. Trodde vi.

Men trots att vi tog bort alla dessa elever, inträffade det kvalitetsbetingade avgångar och haverier vid RK, TIS och GFSU.

Då skärpte vi oss och tog bort ännu fler. Vi var slutligen uppe i som mest 79 proc gallring före examen vid GFU. Fyra av fem! Ändå ansågs de vi godkände inte vara särskilt duktiga genomsnittligt. Ofta fick vi höra, att alltför många GFU-godkända inte dög till annat än "ständig rotetvåa", i och för sig kanske inte så dåligt. Antalet avgångar efter GFU sjönk inte. Observera detta särskilt, inför den fortsatta läsningen.

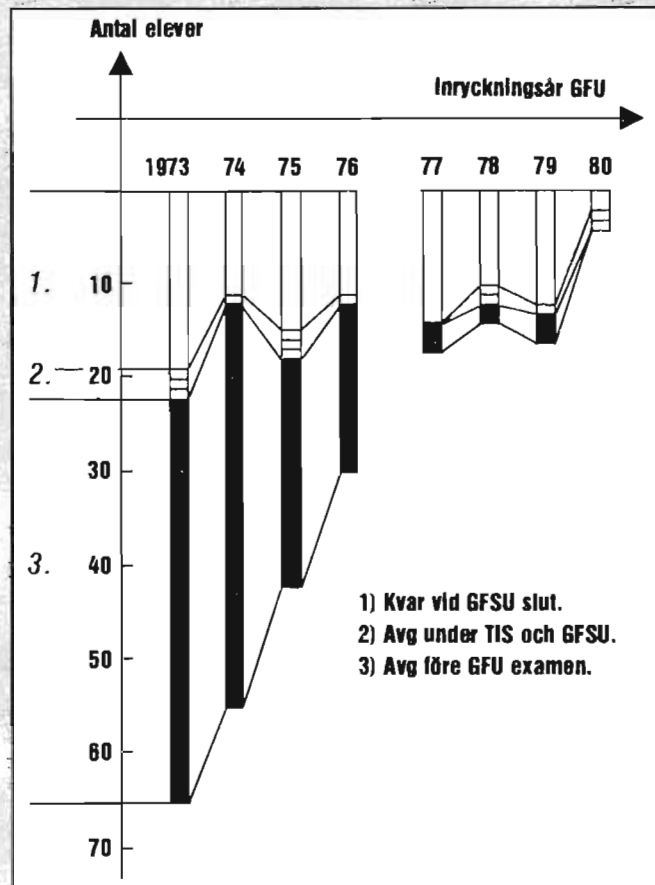
● ● **Nya metoder.** – Så fick vi bättre uttagningsbatteri: DMT (Defense Mechanism Test) och "det stegvisa urvalet" kom. Vi fick ett funktionellt flygbetygssystem och vi fick bättre utbildningsmetoder vid GFU. Metoder som ambitiösa flyg- och marklärare kunde få ut vida mer av än av de gamla metoderna.

Allt detta påverkade GFU-elevernas prestationsstandard; den blev högre. Det hände t o m, att samtliga elever i en kull kunde släppas ek på propeller utan tve-



Så här ser den ut, den mångomskrivna DMT-apparaten. Psykologen, i det här löllet Margaretha Skyllberg, visar, i några bråkdelar av en sekund, en bild som den sökande får beskriva.

Prognosgallrings inverkan på TIS- och GFSU-avgångar bland färdlyggarelever.



(Akut-)avskiljning: eleven klarar inte aktuella krav eller har erhållit begärt avsked.

(Prognos-)gallring: eleven klarar aktuella krav, men bedöms inte klara de framtida.

Staplarna visar att prognosgallring, sedan DMT inlörts för lättflyggarelever 1973, inte hade någon inverkan på avgångstalen vid TIS och GFSU. De prognosgallrade kullarna 73-76 fick 13% avgång vid TIS och GFSU, de ej prognosgallrade kullarna 77-80 12%! (Resp avgångstal för GFU examen var 67% och 16%.)

- 1) Kvar vid GFSU slut.
- 2) Avg under TIS och GFSU.
- 3) Avg före GFU examen.

kan från lärares sida! "Första ek" hade förut varit det oöverstigliga hindret för många.

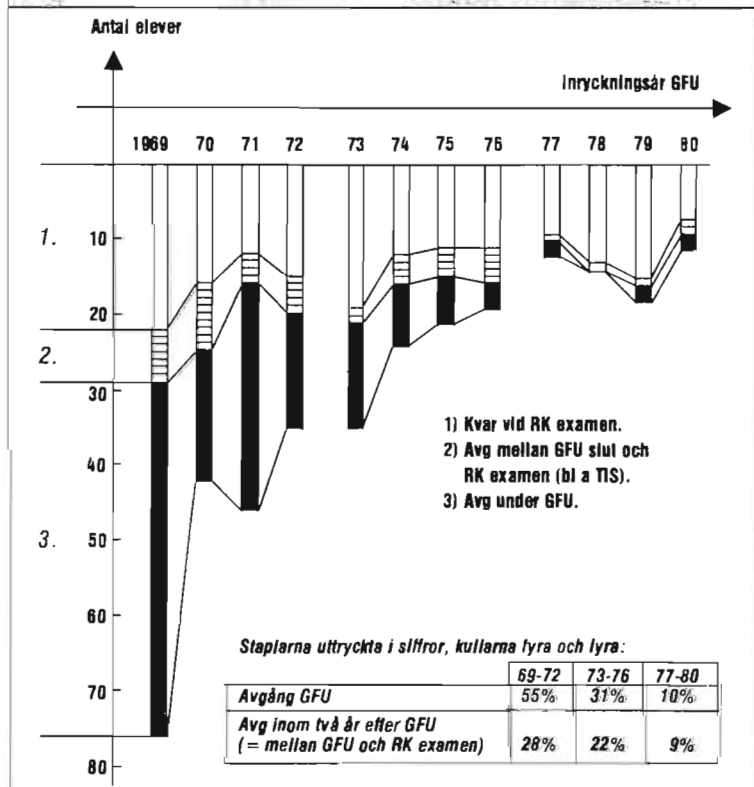
Och vi frågade oss, om flygskicklighet hos de till utbildning antagna nästan enbart var en utbildningseffekt, inte en medfödd talang. Brist på vissa nödvändiga, medfödda och stabila karaktärskomponenter kanske UTK (uttagningskommissionen) i så fall ensam kunde klara av att avslöja och lärarna så befrias från sin uttagarroll. Att denna uttagarroll hade verkat utbildningsförsämrande stod med tiden allt klarare.

● ● **Prognoser.** – Vi kom också på idén att kritiskt granska vår prognosförmåga. Resultatet blev pinsamt. Vi kunde inte göra säkra prognoser beträffande en elevs prestationer ens från ett betygsrankningstillfälle till det närmast följande 20-25 flygtimmar senare. Lät vi de sämsta på propellerskedet vara kvar i stället för att gallras bort, kunde de vid senare tillfällen inte sällan återfinnas högt upp på rankingsstegen. I en kull visade sig den duktigaste i bl a flygning vid RK-examen ha stått längst ned på rankingslistan omedelbart före GFU-examen. Dåligt betygssystem? Icke! Analyser visade, att betygssystemet var tillförlitligt. Eleverna var så här "instabila" under GFU. GFU-prestationer dög inte till prognos!

Trots att avgångarna pga "oförmåga att tillgodogöra sig flygutbildningen" nu sjönk till vid ett par tillfällen noll procent, ökade inte de kvalitetsmotiverade avgångarna efter GFU. De tvärtom minskade de också. Och de minskade dramatiskt – från 28 proc (kullarna 1969-72) till 9 proc (de senaste fyra kullarna). Talen avser de två åren närmast efter GFU för förarkategoriön regementsofficersaspiranter (mot-svarande enligt nya befälsordningen/NBO).

Det är föga troligt, att avgångarna efter GFU skulle kunna minskas ytterligare genom ytterligare kvalitetshöjning på uttagning och utbildning under GFU. An mindre troligt är det, att den nämnda alls inte orimligt höga siffran ca 10 proc skulle kunna pressas genom återgång till tidigare system, dvs genom att "tona ned DMT", återinföra kompensatoriskt urval, återgå till det gamla betygssystemet, ta till heder 60-talets pedagogik samt börja prognosgallra igen. Det fortsatta arbetet på att höja kvaliteten på våra flygstyrkor (förhoppningsvis aldrig mera avläsbar genom "bottenmåten" avgångar och haverier) får allt ha andra ledstjärnor än de som symboliseras av nästan 80 proc gallring före GFU examen, mer

Avgång från flygförarutbildning 1969-83 bland regementsofficersaspiranter.



Totalstaplarnas successiva avkortning speglar administrationens, länge något låfångna kamp för att trots successivt förbättrad uttagning och utbildning hindra att organisationen fick flera lärare än behövt.

Hur hade det gått, om man i slutet av 60-talet inte tagit ut ca 75 elever till GFU (se 1969-slapein) utan endast det antal, som sedan godkändes i GFU, dvs ca 30? Svar: Protokollen från denna tid visar, att av de 30 lämpligaste uttagna klarade endast 11 GFU. Man var alltså nödgad att ta ut ca 75 om man ville ha ca 30 godkända. Men från slutet av 70-talet går det bra att till utbildning anta ungefär det antal sökande man vill ha som färdigutbildade, duktiga lärare.

UTK:s styrka ligger inte i säkra prognoser för de lämpliga utan i säkra avslöjanden av brister hos de olämpliga.

Staplarna uttryckta i siffror, kullarna fyra och fyra:

	69-72	73-76	77-80
Avgång GFU	55%	31%	10%
Avg inom två år efter GFU (= mellan GFU och RK examen)	28%	22%	9%



Foto: Börje Bodén

än 25 proc därefter samt en synnerligen sorglig haverifrekvens bland unga förare.

● ● **Pedagogisk slutsats.** – Den pedagogiska slutsatsen för GFU, och även för efterföljande utbildningsled, kan inte gärna bli någon annan än denna: Läraren i luften och på marken skall göra

sitt bästa för att eleven skall bli så duktig som möjligt. Han skall med andra ord vara elevens kunsnige tränare, inspirerande karaktärsutvecklare och välsinnade ledsagare genom utbildningsproblemen. Han skall inte vara elevens domare, den överlägsne motståndaren, inte heller prognosmakare. Endast då flygsä-

kerhet el dyl akut kräver det, skall läraren föreslå en elev till avskiljning. Därvidlag får naturligtvis ingen tvekan råda. Med detta principiella synsätt får vi en allt högre kvalitet på vår alltmär nyckelbetonade flygförarkader. Vi är på rätt väg. Det borde endast den presumtive angriparen ha något emot. ■

Folke P Sandahl

Lärare och elever vid F5 under en informell pratstund efter ordergivningen före dagens första flygpas. – Fr v: Asp Rolf Nilsson, asp Hans Rosén (skymd), lt Håkan Jinnestränd, asp Jörgen Gustavsson, asp Pekka Koskinen, lt Göran Adbro + asp Hans Sjöberg.

Folke Sandahls artikel andas möjligen en oro för att det skulle finnas krafter inom FV som skulle önska en återgång till det gamla gallringssystemet. Folke Sandahl! visar på ett förtjänstfullt sätt, varför man inte bör umgås med sådana tankar. Jag tror inte heller det finns någon chef på hög eller någorlunda hög nivå som skulle önska detta.

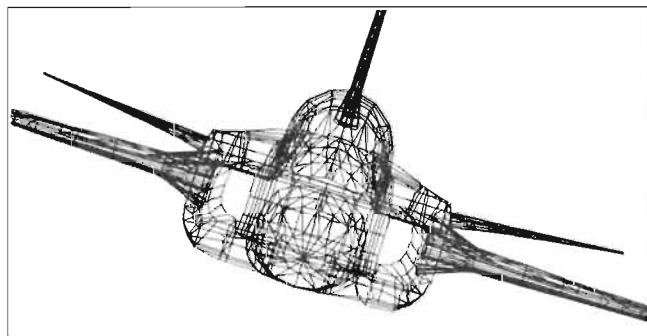
Däremot får vi inte inbilla oss att systemet helt utesluter gallringar. Uttagningen vid UTK är till stor del subjektiva värderingar, där det kan vara svårt att dra den undre gränsen. Ungdomar förändras under utbildningens gång. Det är också svårt att vid GFU:s slut dra strecket för dem som är klart godkända att fortsätta med TIS/GFSU.

Vi måste också utveckla våra

C FS 3 kommentarer

uttagningsmetoder. FV:s egna studier och erfarenheter från utländsk forskning tyder på, att

den framtida JA 37-/JAS 39-föraren kanske bör ha en något annan profil än tidigare piloter.



Beräkningsmodell, en "Inlt elementmodell" av JAS 39 'Gripen', som används för att bestämma påkänningarna i flygplanstrukturen.

GFU måste också anpassas och samordnas med GTU.

● Morgondagens flygplan med elektriska styrsystem ger inte utrymme för flygkänsla på samma sätt som tidigare flygplan. Det sköter datorn om.

Är kanske dagens GFU för mycket av "the noble art of flying"? Vi kanske redan tidigt under GFU bör ge flygningen en taktisk inriktning. Både för att motivera eleverna och för att tidigt inrikta flygutbildningen mot dess yttersta syfte – att taktiskt utnyttja ett stridsflygplan. Men även för att tidigare än nu kunna sortera bort de flygelever som inte har vad man i USA kallar "the right stuff", dvs förmågan att bli bra piloter i såväl jakt-, attack- som spaningsflygplan. ■

Öv I. J-H Torselius

Ny C F13



Översten 1. graden **BØRJE BJØRK-HOLM** har fr o m 84-10-01 lördordnats som chef för Brävalla flygflottilj/F13. Han efterträder översten 1. graden **KURT HAGERSTRØM**, som avgår med ålderspension. Öv Björkholm var fram till 83-06-30 chef för Västmanlands flygflottilj/F1 och har därefter stått till CFV:s lörfogande.

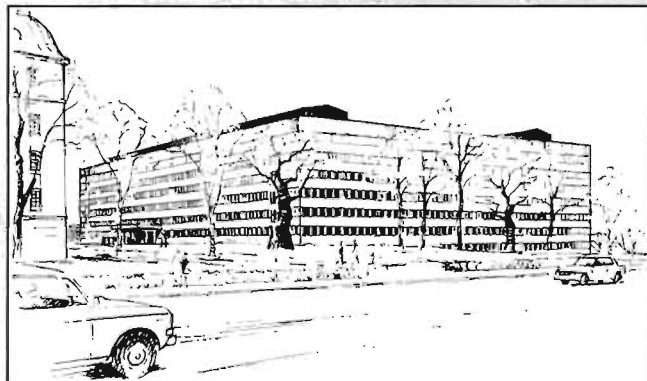
FLYGSTABEN byter STABSCHEF



Översten 1. graden **BENGT LØNNBØM** (t v) har fr o m 84-04-01 utnämnts till generalmajor och från detta datum lördordnats som ny chef för Flygstaben. Lönnbom efterträder då generalmajor **EVERT BÅGE** (t h), som från detta datum utnämnts till chef för Militärhögskolan, där han efterträder generalmajor **NILS FREDRIK PALMSTIERNA**, som avgår med ålderspension.



Välkommen till FLYGSTABEN



Militärstabsbyggnaden – Bastonen

Adress: Lidingövägen nr	24
Belägen på "Flygplanet"/våning	8
Antal anställda	225
Nya Flygstaben inrättad	1981
FV-Nytt:s upplaga	27 414
Gott Nytt år	1984

Summa: 99.999*

*Av erfarenhet utjämnad summa; pga den osäkra dollarkursen.

Flygstabens informationsavdelning



Byråsekreterare
GUNNEL WIRÉNUS
Kom till FS/Info 1966. På menyn står bl a press tjänst.



CHEF
Överstelöjtnant
ULF BJØRKMAN
Kom till FS/Info 1971. Yngst i skrälet. Men avgår likväl med ålderspension 84-09-30. Innehar tjänsteårsrekordet som C FS/Info.



Byrådirektör
JAHN CHARLEVILLE
Kom till FS/Info 1965. Är redaktör för FLYGVAPENNYTT, nummer Nordens största flygtidskrift. (Ch är även delvis knuten till FS/Info.)

Ny C FS/Info 1984-10-01

Nuvarande stabs- och presschefen vid F13 i Norrköping, överstelöjtnant **GØSTA EDWARDS**, efterträder övlt Björkman den 1 oktober.



I FS/Info ingår även stabsskribent Lennart Otander + 1. flygtekniker Rune Nilsson. De ansvarar för utställningsverksamheten. Residerar ute på Barkarby. Tel-nr: 76 05 235.

Rekruteringsdetaljen ingår i Personaladministrativa avdelningen. Man (= 5 st) residerar på "annan ort" = Sehlstedtgatan 11. Nås på tel-nr: 08-63 51 25 (vx). Ansvarar för yrkesinformationen, handlägger flygpojs- och flygflicksfrågor + tar fram PR-materiel.

Torsten Andersson har i en artikel "Priserna och facket stoppar frivilligutbildningen" i FV-NYTT 3/83 ondgjort sig över de höga priserna vid FBU-rörelsens kursgårdar. Det är obestridigt att det har blivit dyrare för eleverna att ta med sina familjer än tidigare. Kostnaderna är trots allt i stort oförändrade. Det som skett är en omfördelning av kostnaderna och bakgrunden till detta är följande.

FBU-rörelsen förtogar över 14 kursgårdar från Hemavan i norr till Falsterbo i söder. Dessa ägs som regel av resp länsförbund eller utgör en stiftelse. Centralförbundet för befälsutbildning (CFB) äger kursgårdarna i Änn. Varje kursgårdsägare är följaktligen autonom. Före 1977 sköttes förplägnadstjänsten av lottor mot frivilligförmåner på myndighetens bekostnad. Men fr o m 1983 ändrade statsmakterna på bestämmelserna och angav, att personal skulle anställas mot marknadsmissig lön. Under kurser för frivillig försvarsverksamhet stod kursanordnande myndighet dock fortfarande för löne-kostnaderna, varför förändringen inte märktes för frivilligorganisationerna.

Kostnaderna för den frivilliga försvarsverksamheten inom försvarsmakten bestrids dels från anslaget F 16 och dels från resp försvarsgrensanslag i form av ett bistånd. De reella kostnaderna för verksamheten är följaktligen avsevärt högre än vad som framgår av "frivilliganslagets" storlek. 1981 beslöt ÖB att myndigheternas bistånd i samband med central kursverksamhet på kursgårdarna skulle dras in och medlen

Kursgårdskommittén svarar:

Kostnaderna i stort oförändrade

skulle överföras till anslaget F 16, vars storlek därigenom mer skulle spegla de verkliga kostnaderna. Kursgårdsägarna skulle själva ta över det fulla ekonomiska ansvaret för driften på kursgårdarna och organisationerna skulle betala vad det kostade. De nya bestämmelserna har på prov tillämpats under budgetåret 1982/83 och fullt ut fr o m den 1 juli 1983.

Konsekvenserna blev att priserna på kursgårdarna måste höjas med ca 50 proc. Detta för att ägarna skulle få täckning för påtvingade lönekostnader, tvätt m m. Dessutom måste man avradera viss personal för att sköta de nya funktionerna.

För att samordna prissättningen m m tillsatte CFB en kursgårdskommitté med generalsekreteraren vid CFB, Björn Orward, som ordförande. Vid sammanträde hösten 1981 med såväl kursgårdsägare som representanter för kursanordnande myndigheter kom man överens om att elevkostnaden per dygn fick vara max 150 kr och att instruktörer och familjemedlemmar skulle få betala 60 proc av elevpriset, dvs 90 kr/dygn i helpension. Sedermera tilläts en höjning med 10 proc fr o m 1 juli

1983. Detta innebär, att en familjemedlem måste betala ca 100 kr i helpension (logi och tre mål mat) under sommarens kurser, som insändaren mycket riktigt påpekar.

Sedan dess har kursgårdskommittén ytterligare en gång träffat kursgårdsägarna och beslut har fattats att priserna på kursgårdarna skall frysas till den 1 juli 1985.

I samband med övergången till de nya bestämmelserna har vissa diskrepanser uppstått. Vissa myndigheter har legat kvar längre än andra med sina åtaganden i kursgårdsverksamheten. Detta har medfört, att en enhetlig prissättning inte har kunnat tillämpas. Prissättningen vid Köpingsvik har dock varit i full överensstämmelse med gjorda överenskommelser.

Att det fortsättningsvis kommer att vara billigare för frivilligorganisationerna att söka sig till något av de militära övningslägren såsom Kosta, Marma eller Skillingaryd ligger i sakens natur. Här finns fortfarande den subventionering kvar, som man tagit bort från FBU-rörelsens kursgårdar. Var man förlägger sin utbildning är ett beslut som frivilligorganisationerna själva får ta i samråd med kursanordnande myndighet. Men en sak är säker och det är att kursplatsens läge och prissättning spelar en stor roll för den elev som absolut vill ha sin familj med sig. Men att försvarsmakten skulle subventionera familjemedlemmars vistelse på kursgårdarna är en förläggad tanke. Tyvärr måste vi leva med de nya, högre priserna. Samtidigt måste vi dock konstatera, att det fortfarande är billigt att bo och äta på kursgårdarna – även om det blir mycket pengar för den som vill ta med sig hustru och barn. Var någonstans i dagens samhälle får man t ex frukost för 10 kr, lunch och middag för vardera 20 kr och en sängplats för 50 kr eller sammanlagt 100 kr/dygn? ■

För CFB Kursgårdskommitté
C-W Engdahl
Ledamot

Press-stopp!

Det blev billigare!

● Familjemedlemmar över 12 år betalar ca 65 kr/dygn för rum, frukost och middag; barn under 12 halva priset. Sommaren -83 betalade de per bädd samt för tre mål mat om dagen – även om de åt t ex lunch på annat håll.

● Maten serveras i lägre matsal Borgen, i vilken det även öppnas marketenter. Sommaren -83 var Borgen stängd. Måltiderna tvangs intagas på restaurang utanför lägre.

● FVRF får "mångdrabbat" på elevpriset, om antalet elever överstiger ett visst antal.

Skolchefen vid FVRF:s köpingsvikkurser, major Torgny Holmberg, är nöjd med överenskommelsen:

– Den motsvarar de önskemål vi hade efter 1983 års kurser. Det är positivt att man från kursgårdens sida gått frivilligorganisationerna och myndigheterna till mötes på alla väsentliga punkter. Målsättningen är en fullbelagd kursgård 1984! ■

Torsten Andersson

C 111 och C F17 har lokalt lyckats förhandla sig till lägre priser inför stundande sommarskurser vid Köpingsvik. Ett mycket glädjande besked, som säkert kommer att applåderas av många. M a o: En utmärkt start på 1984.

Det blir reducerade priser för familjemedlemmar på FBU:s kursgård i Köpingsvik sommaren 1984. Resultatet av förhandlingarna mellan kursgårderna samt I11 och F17 – de största kursanordnarna – innebär i korthet följande:

Tidskriften Mach

... fortsätter sitt märkliga krypskytte mot svenskt flyg av 1 dag.

I det senaste numret – Mach 15 – utgjuter chefredaktören i sin ledarspalt sin galna över KSAK, SAS och Flygvapnet. SAS och Flygvapnet står i skottgluggen för att vi inte annonserar i Mach och på det viset stödjer den, enligt egen uppfattning, seriösa flygtidskriften Mach.

Flygvapnet annonserar i Husmodern deklarerar chefredaktören frankt.

Den som till äventyrs följer Flygvapnets annonskampanjer vet, att vi använder våra knappa resurser på detta område till reklam i idrottssammanhang, dags tidningar och – flygtidskrifter. Se baksidan på Mach 14!

I Husmodern får läsaren förgäves leta efter Flygvapnets annonser.

Säga vad man vill om Mach – ett helt nytt grepp ifråga om att skaffa annonsörer har man uppenbarligen tagit!

Ulf Björkman
Chef för flygstabens
informationsavdelning

Gott Nytt År!

Best wishes for a Happy New Year
Die besten Wünsche zum neuen Jahr
Meilleurs vœux pour la Nouvelle Année
Prospero Año Nuevo

Kn W. Darestam vapenkontrollerar



Pistolskytteträff på F10:s fina bana

Ungefär 130 pistolskyttar (och en del anhöriga till skyttarna) kunde första lördagen i september konstatera vilket underbart övningsområde Skånska Flygflottiljen, F10, har i Önnarp på Hallandsåsen. Här ges möjligheter till en rad skilda övningar och tävlingar. Området har fått beröm från flera håll. Och när F10-träffen avgjordes gavs ytterligare lovord av pistolskyttar från hela södra Sverige. De olika skjutstationerna, till antalet åtta, kunde bäddas in i terrängen på ett sätt som gjorde målen väl synliga och utan att den ena stationen störde den andra. Med andra ord ett fullträffsarrangemang, med F10:s skytteförening som arrangör.

Det var tidigare flottiljchefen överste Ulf Cappelen-Smith som tog initiativet till F10-träffen. Han började med denna pistolskytteträff vid F9 i Göteborg, en flottilj som blev den första att rationaliseras bort. I samband med att översten blev chef för F10, tog han med sig idén hit. Den första F10-träffen ägde rum 1975, då civila och militära pistolskytteklubbar inviterades. – För nionde

gången ordnades nu träffen och en perfekt organisation gör att alla kan koppla på solskenshumör.

Den som kontrollerade alla vapnen var mästern skytten och tillika kaptenen Walter Darestam. Det han inte kan om vapen, då speciellt pistoler, är knappast värt att veta. Det gick också snabbt undan vid kontrollstationen och inga större invändningar fanns. Skyttarna vet vilka regler som gäller. – Tävlingsledare var kapten Leif Jonasson biträdd av kapten Gert Grimberg.

Speciellt för F10-träffen är att man har ett poängsystem som ger poäng även för bara tavelträff. Tävlingshetsen är mindre och målen inte extremt svåra. Sa visst skiner solen över Önnarp dessa dagar.

Soligast blev det för andra året i rad för Torsås pistolskyttar, som tog hem lagpriset igen och en ny inteckning i vandringspriset. Torsås vann i år ovanligt komfortabelt med 221 poäng mot tvåans 197 Torna-Hällestad och treans 187 Harplinge PK. Ängelholm var närmaste NV-skånska klubb på 8:de plats, 177 p.

Henry Ohlsson

24-timmar på cykel

Flygvapnet var representerat på Ring Knutstorp vid NST:s 24-timmars i juli 1983, ett jättelikt motionsarrangemang med ca 3000 cyklister. F10:s 2. komp ställde upp med ett tio man starkt lag, huvuddelen bestående av tekniker.

På plats på motorbanan i Knutstorp mobiliserade man broschyrer om FV:s verksamhet och man delade ut gulblå pappersmössor. PR är nyttigt och nödvändigt.

– Det gäller att göra lite reklam för att locka de unga att söka till flyget, säger Jan-Erik "Loket" Ohlsson.

Målgången avslutades med utdelning av diplom till alla som genomfört loppet. Dvs om laget, som får bestå av 2-10 man, alltid haft en deltagare representerad på banan under dessa 24 timmar.

Hela gänget är överens om att det blir en nästa gång också. Och mera reklam. För FV! ■

Henry Ohlsson



**PRENUMERERA
PÅ**

FlygvapenNytt

GÖR DET! ENDAST 15 kr!!

Tekniska personalen under lupp

Våren 1983 uppdrog CFV åt FOA att genomföra en studie avseende flygteknikernas arbetssituation. Grunden till detta var bl a de problem med rekrytering, avgångar och arbetstillfredsställelse som uppmärksammats inom denna grupp.

Studien har letts av arbetslivsforskaren Alise Weibull, FOA 55. Hon bedrev inledningsvis grundläggande miljöstudier vid F6. Därefter gjordes en systematisk datainsamling i första omgången vid flottiljerna F5, F17 och F21

och i andra omgången vid F4, F7 och F13.

En preliminär rapport berörande F21 redovisades vid F21 1983-09-21 – 22.

En temadag, som behandlade studien, genomfördes vid F21 i början av november med ca 125 deltagande befäl. Temadagen resulterade i en mängd frågor och förslag. Frågorna och förslagen bearbetades under återstoden av kalenderåret av en arbetsgrupp bestående av fem befäl ur basenheten vid F21. ■

Gunnar Häggström. F21



Foto: Ivar Blirt



Planering inför flygningen till RAF-basen Coltishall. – Fr v: Kn Alf Ingesson-Thor, mj Kjell Öfverberg, mj Lars-Eric Blad, kn Jan Jerlehag + kn Anders Hilding.

Foto: Stefan Svensson

Flygbesök med 'Filip Röd' i Storbritannien

Vad anser man utomlands om vårt svenska attackflyg? Hur står sig system AJ 37 VIGGEN i en jämförelse med utländska attacksystem i en hotbild som blir alltmer komplicerad? Vad kan vi lära oss av andra flygvapen? ● Frågorna och svaren var många när 1:a divisionen vid F6/Karlsborg i slutet av september under fyra dagar besökte No. 41 Squadron i Coltishall/England.



'Jaguar' har (i likhet med JaktViggen hos Saab) provflugits med ett elektriskt styrsystem för att lagra erfarenheter inför nästa brittiska flygplanssystem.

Besöket, som leddes av C F6, utfördes med fyra 37 VIGGEN (tre AJ 37 + en SK 37) och sex förare ur första divisionen jämte flygchef samt personal ur 1:a stationskompaniet och teknisk enhet.

Avsikten med besöket var att ge personalen erfarenheter av utlandsflygning samt erhålla en allmän kunskap om taktik, prestanda m m hos i dag operativa attacksystem inom Royal Air Force (RAF).

No. 41 SQN är, tillsammans med No. 6 SQN och No. 54 SQN, fredsbaseerade i Coltishall, strax utanför Norwich.

Huvuduppgiften är för dessa divisioner (sqns) attack. No. 41 SQN skall dock även kunna utföra spaningsuppdrag, varvid man förser flygplanet med spaningsutrustning, bl a spaningskapslar.

● ● Förberedelserna vid F6 inför resan var grundliga. Bl a var man tvungen att "lura" navigeringssystemet i 37:orna. Detta pga passage av 0-meridianen i Greenwich. Ombaseringen inleddes med att en TP 84 'Hercules' i god tid före 37:orna transporterade över besöksledning, teknisk personal och klargöringsutrustning, så att mottagning kunde ske problemfritt.

Ombaseringen med 37:orna skedde i fyrgrupp och gick planenligt non-stop – utom för SK 37:an, som p g a mindre bänslkapacitet snabbtankade på Säve.

Efter framkomst och välkomstceremoni gavs information om flottiljen (dess organisation och uppgifter) av flottiljchefen vid Coltishall, Gp Capt G R Profit. Därefter vidtog ett intressant pro-

gram under ledning av besöksledaren Project Off Sqdn Ldr Derick Bridge. Bland de mest uppskattade programpunkterna var flygning i baksits på S.E.P.E.C.A.T. "Jaguar".

Den personliga flygutrustningen skiljer sig en hel del från den svenska. Men efter en del justeringar var vi klara för debut i 'Jaguar'. – Flygplanet är utrustat med två Rolls-Royce/Turbo-meca-motorer som med efterbrännkammare ger en dragkraft/motor på 3.995 kg (jfr AJ 37 12.000 kg). Skillnaden mellan Jaguar/AJ 37 ifråga om dragkraft är avsevärd och britterna anser att Jaguar är "slightly underpowered".

● ● De flygningar vi gjorde från baksits i den tvåsitsiga Jaguaren

utfördes som lågnavigeringar i olika delar av England och Wales. Även avancerad flygning prövades. Flygplanet visade sig vara lättmanövrerat och trevligt utan störande egenskaper. Det uppförde sig mycket lugnt och stabilt. Ljudnivån i cockpit var förvånansvärt låg.

Två av piloterna vid J 41. SQN fick tillfälle att flyga med i baksits i SK 37. De var mycket imponerade av VIGGENS flygegenskaper och prestanda, kanske främst stiftförmågan. När så 37-flygningarna kulminerade med en mycket uppskattad och fin flyguppvisning (utförd av nuvarande flygchefen på F6, major Kjell Öfverberg) var intresset på topp och lovorden visste "ingen gräns".

I samband med flyguppvisningen fick vi se exempel på genuin brittisk flygnostalgi, då man till ära för legendariske flygarärsset under andra världskriget, framtidne flottiljchefen Douglas Bader, genomförde en flyguppvisning med en i oklanderligt skick varande Hawker Hurricane.

● ● Att RAF-britterna har stor vana av divisionsutbyten av denna typ visade sig genom ett rikt och varierat program, vari umgänge på mässen med middagar på sedvanligt brittiskt manér genomfördes ett par kvällar.

Vidare besöktes No. 617 SQN i Marham, som under andra världskriget gjorde sig berömda

TP 84 'Hercules' iraktade ledning, tekniker + div utrustning t-o-r. – OBS! Propellersrömmarna pga luktigt väder.



Foto: Stefan Svensson



1. div F6
"Filla Röd" - 1. div F6

Slaktbenedigt jaguar i nord i Skottland vid gräns mot divisionsskolorerna



1. div F6 jaguar i nord i Skottland vid gräns mot divisionsskolorerna



No. 41 Sqn/Collishall

som "The Dambusters". Det är en av de första divisionerna i England som omskolats till 'Tornado' (se FV-Nytt 1/1982). I och med införandet av 'Tornado' har man tagit steget mot utnyttjandet av enhetsflygplan av högpres-tandatyp (jfr t ex 37-systemet och F-15).

Vid genomgång av divisionen visades bl a skyddsutrustning mot B/C-stridsmedel för flygande personal, planerings- och ordercentral med dess utrustning för navigerings- och måldata, som är helt datorreglerad. Vidare gjordes en visning av flygplan 'Tornado' i hårdgjorda skydds-värn av NATO-modell.

Vi fick också tillfälle att se luft-tankningsflygplan Handley-Page 'Victor' som fortfarande (flög ffg 1954) utgör en viktig del inom RAF. Senast under Falkland-krisen spelade 'Victor' en betydelsefull roll, då distanserna utgjorde stora problem. Noterbart är att av en besättning på fem man är det endast två – pilot och andre-pilot – som är utrustade med katapultstol!

● Vad vore väl ett besök i ett flyghistoriskt så intressant land

som Storbritannien om man inte besökte ett flygmuseum? Under en eftermiddag i typiskt brittiskt höstväder med regn och dimma besökte vi Royal Air Force museum i Duxford, i närheten av Cambrigde. På denna flygbas var under andra världskriget den under slaget om Storbritannien så berömda Duxford-divisionen, som leddes av Sir Douglas Bader, baserad. Numera är basen nedlagd men inhyser ett flygmuseum med dyrgrisar som Concorde N 001, B-29 Superfortress, TSR-2, Junkers JU. 52 samt flera andra flygplantyper, somliga under mödosam restaurering. Bland museiflygplanen fanns även en i mars -77 donerad J 35B Draken, som tidigare tillhört F26, Uppsala. (Se FV-Nytt 4/77.)

Avslutningskvällen firades med sedvanlig middag och dans på mässen under gemytliga former, varvid även minnesplaketter och souvenirer utbyttes.

Hemresan gick i strålande väder helt enligt planerna. Det var en lycklig samling som vid hemkomsten kunde summera ett mycket lyckat, intressant och för flygrycket givande besök.

Kapten Jan Jerlehag, F6



Detta RAF-britternas mörsvargar till våra koordinatgivar - digitaliseringsbord.

Lufttankningsflygplan Handley-Page 'Victor' som fortfarande i full verksamhet var strategiskt viktigt under Falkland-kriget



Foto: Kj. Hultberg

Nedan: Instruktion inför 37-flygningen. Sqn Ldr Derrick Bridge berättar om m/ Lars-Erik Blad före Viggonpremiärturen



Foto: Kj. Jerlehag

Ugglor på jakthumör

1983 blev ett dystermörkt år i vissa avseenden för norrlandsflottillen F21/Luleå. Men en ljusglimt kunde FV-NYTT dock berätta om i förra numret (3/83) – helikopterbesättningarnas prickfria årsflygningar med HKP 4:orna. Här kompletteras med ytterligare en upplysande företeelse – den om tillväxten av "jaktbarnet" Urban Gul.

Redan i FV-NYTT 4/82 berättades om att JaktViggen anlänt till F21. I och med uppsättandet av denna JA-division vid F21 har Övre Norrland fått ett starkt tillskott till luftförsvaret. Under -83 har omskolning ägt rum. Första omgången förare blev klar under den gångna hösten. Omskolningen har gått mycket bra. Inga incidenter har rapporterats. Och

detta är helt naturligt något att glädjas över, tycker omskolnings- och divisionschefen, major Frank Fredriksson (f d F1).

En nyuppsatt division har under senare år tyvärr blivit något ovanligt för Flygvapnet. Därför förpliktar detta "under" att ett divisionsmärke tas fram. Här visas det nya divisionsmärket för Urban Gul för första gången i officiellt sammanhang. Motivet föreställer en slagfärdig fjälluggla i norrbottnisk fjällterräng.

Urban Gul-divisionen ser fram emot ett gott samarbete och utbyte med FV:s övriga jakt-, attack- och spaningsdivisioner. Samt önskar dem en God Fortsättning på det Nya Året! (Orwells framtidsvisioner till trots.) ■

3. div/F21



Omskolare,
uppvisningspilot,
divisionschef:
FRANK FREDRIKSSON



Stående fr v: Kn S. Långström, mj C. Lejnshed, kn H. Larsson, mj A. Carlsson + kn T. Haglund.
Knästående fr v: Kn I. Myhr (F4), mj A. Edström, kn A. Holm, mj F. Fredriksson + kn S. Jonsson

Foto: Ivar Blitt



3. div F21

"We are the Air Force, royal Swedish Air Force, marching in Nijmegen ...". För första gången någonsin, marscherar en svensk flygvapengrupp i den internationella fyra-dagars-marschen i och kring staden Nijmegen, Holland. – Det var den holländska organisationen för fysisk fostran, KNBLO, som arrangerade detta fysiska kraftprov med militär anknytning. Första gången man gångade de 4 x 4 milen var 1909!

Torr, soligt och +28° i skuggan med Flygvapnets fana i topp marscherar vi denna fjärde dag tillsammans med 22 000 andra deltagare, varav 7 000 militärer. En pluton ur Holländska flygvapnet håller jämna steg med oss. Sången "We are the Air Force ..." ekar mellan husväggarna när vi på sex tåter marscherar in i staden Cuyk och paraderar förbi borgmästaren.



Foto: Tommy Olund

Dagen har gått fort, start 03.30 och nu bara en mil kvar av dagens fyramiljarunda. Packningen känns lika lätt som vid starten första dagen. Totalt sexton mil, en mil kvar. Gatorna är fyllda av glada och entusiastiska människor som applåderar vår förbimarsch.

Vi som marscherar är tolv flygvapenmänniskor, fast anställda

från F18, F16, F10, F7, deltare från Sthlm och Gästrik FV-förening och Arvika lottakår. – Det har gått bra. En genomsnittlig marschtid (inkl raster) på 8,30 tim/dag samt ett mycket gott humör

7 000 militärer, varav 461 svenskar till största delen ur Armén och dess hemvärn. Flygvapnet representerades av 31 deltagare varav tolv i en egen

grupp och övriga i Arméns grupper. Den militära personalen förläggs i ett enormt fältläger strax utanför Nijmegen. Stabstält, matsalstält, sjukvårdstält, duschstält, militärpolis, taggtråd och TV-serien "MASH" blev förverkligad. Vi marscherade i fyra dagar. Dagsetappen är omkring fyra mil och bildar en fyrklöver runt Nijmegen. Utefter marschvägarerna spelar dessutom flera militära orkestrar från deltagande nationer, t ex 3rd Armored Division Band USA, the Band of the Royal Hussars Gr. Britain, Banda Borgata Cremona Italy. Sverige representerades av Handens Hemvärns Musikkår ledd av Sverker Hållander. Detta var 67:de gången som det Holländska KNBLO arrangerade detta kraftprov och 16:de året som Sverige officiellt deltog. ■

Cenneth Wedin

För en gångs skull. Igen.



67ste Vierdaagse, Nijmegen, Holland

Masskorsband

Tjänste
Taxe percué
Sverige

FÖRSVARSMAKTEN
Flygstaben
104 50 Stockholm



3 010601
[REDACTED]
181 38 LIDINGÖ

SW•ISSN 0015-4792



An-12 'Cub-B'. ● Photo: Swedish Air Force

Flygplan i vårt närområde

ID-serien, sid 16-17



C-130H 'Hercules' ● Foto: Ulf Hugo