

www.aef.se 7111

# FLYGVAPEN

*nytt*

Nordens största flygtidskrift

SW • ISSN 00 15-4792

**Försvars-  
maktplan,** sid 4

**LOMOS,** sid 24

**AJS 37,** sid 32

**Tema F 15,** sid 36



Foto: Olle Lack

# Nye ansvarige utgivaren presenterar sig

Den 1 juli ägde stora förändringar rum inom Försvarsmakten. Bland annat har de centrala staberna, (försvarsstaben, armé, marin- och flygstaben) minskats och slagits samman till en enda stab, Högkvarteret.

Flygvapenledningen (f d flygstaben) är en del av denna nya stab. Som samordningsansvarig avdelningschef inom flygvapenledningen har jag också övertagit rollen som ansvarig utgivare för FlygvapenNytt. Ett ansvar som tidigare åvilat flygstabschefen, en befattning som inte längre finns.

Jag började i Flygvapnet våren 1964 som flygpirant vid F 5, Ljungbyhed. Under de 30 år som jag har arbetat i Flygvapnet har jag haft förmånen att få flyga bl a J 28 Vampire, J 29 Tunnan, A 32 Lansen, J 35 Draken och JA 37 Viggen. Min förbandstjänst har varvats med lärar- och stabstjänst vid F 20, MHS och flygstaben. Ett års utbildning i USA har jag också haft förmånen att få genomgå (Air War College USAF Maxwell, Alabama).

● ● Vilka ambitioner och vilken målsättning har vi med FlygvapenNytt i fortsättningen?

FlygvapenNytt skall leva kvar med samma kvalitet som tidigare. Alla är eniga om att respektive försvarsgrens forum i form av en egen tidskrift skall finnas kvar även nu sedan vi gått samman i en myndighet.

Vi skall arbeta tillsammans. Men vi måste ändå profilera vår egen försvarsgren. Här ingår FlygvapenNytt som ett viktigt instrument.

I tidskriften skall vi ha en ledarsida som ger flygvapenledningens syn på olika spörsmål. Här skall också finnas faktaartiklar som redovisar vad som hänt i och kring

Flygvapnet och vilken ny materiel och utbildning som är på väg. Och människan/personalen skall inte glömmas bort. Debattartiklar och insändare välkomnas – är bra och ökar nyfikenheten hos våra läsare. Kom ihåg: Vi riktar våra budskap även utanför våra egna led. Vi är opinionsbildare!

● ● Jag uppmanar alla att bidra med underlag till artiklar som kan ha intresse för vår breda läsekrets. Om någon från FlygvapenNytt-redaktionen hör av sig (= chefredaktör Jahn Carleville) tveka inte att ställa upp och lämna Ditt bidrag till FlygvapenNytt. Det är tillsammans vi formar och skapar PR för vår del av Försvarsmakten.

Laget äntrar ringen – ny teckning – matchen kan fortsätta.

Flygvapenhälsningar

Kjell Nilsson  
Överste 1 gr



FlygvapenNytt 55 år

Nordens största flygtidskrift: 37.500 ex.

Trycks på miljövänligt papper.

## UR INNEHÅLLET

- Sid 4:** Försvarsmaktsplan 95  
**10:** Planer bortom år 2000  
**12:** Huvudjägarna 50 år  
**16:** Farväl flygstaben  
**18:** F 14 & F 17 50 år  
**24:** LOMOS – vad är det?  
**30:** Fint flygarpris  
**32:** Nya AJS-familjen  
**36:** Tema F 15

**Nr 5/94 utges i december**

Manusstopp för nr 2/95 = 30 januari

## Vår nyutträdde FLYGVAPENCHEF



Generallöjtnant  
Kent Harrskog

Ansvarig utgivare: **KJELL NILSSON**  
Chefredaktör: **JAHN CHARLEVILLE**  
I redaktionen: **ANDERS EISEN**  
Prenumeration: **MARIE TISÄTER**

Ljungbergs Tryckeri AB, Klippan 1994-10-15/94-1192

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

ÅTERGIVANDE av textinnehållet medges.  
Källan önskas tydligt angiven.

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

Prenumerationspris 50 kr 1994  
Postgironummer 31 69 97-6  
Kassa 103:6 Flygvapenledningen

Fax-nr: 08-788 88 66

# Avskedsord på vägen

Jag tackar Er för gott arbete under mina sex år som chef för Flygvapnet.

Tillsammans med flygvapenledningen har jag kunnat ägna min arbetstid åt att redovisa flygvapenfrågor för stats- och försvarsledningen, jag har kunnat ägna mig åt avvärningsfrågor och åt Flygvapnets vidareutveckling inför framtiden. Inte någon gång har jag känt oro för eller behövt ingripa i verksamheten vid den enskilda flottiljen eller skolan, men jag har ofta haft anledning att glädja mig åt resultaten av exempelvis krigsförbandsvärdering, flygsäkerhetsanalys, utbildningen av värnpliktiga och frivilliga, resultat av övningar och andra mätningar av våra arbetsinsatser. Till det goda anseende som Flygvapnet i dag åtnjuter i Sverige och utomlands bidrar naturligtvis goda insatser vid hjälpflygningar i FN:s regi, insatser vid flyguppvisningar och utställningar hemma och utomlands och professionella arrangemang då Flygvapnet stått för värdskapet vid officiella besök.

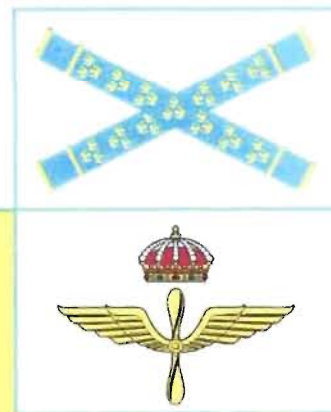
Jag brukar säga, att man inte onödigtvis skall tacka anställda för att de gör rätt för sin lön. Men för att nå det goda läge som vi har i dag, räcker det inte med att göra rätt för sig. Det krävs arbetsglädje och hängivenhet för uppgiften. Jag möter denna arbetsglädje och denna hängivenhet vid alla våra flottiljer, skolor och staber. För detta vill jag härmed säga Er ett stort tack.

Om man ser till teknisk funktion och stridseffekt hos de materielsystem som Flygvapnet har i drift, liksom yrkeskompetensen hos den samlade personalstyrkan, och om man lägger därtill den utveckling inför framtiden som redan är beslutad av statsmakterna, har Flygvapnet knappast någonsin haft ett så bra kvalitativt läge som i dag. Någon kan lyfta på ögonbrynen för att jag gör detta påstående i en tid då vi står inför ytterligare besparingskrav, men detta är min genomtänkta uppfattning grundad på 42 års anställning i Flygvapnet.

● ● Europas länder söker nu tillsammans efter ett nytt säkerhetssystem. Detta kommer att ta tid och medföra många intressekonflikter, men vi har grund för att hoppas på fortsatt fredliga relationer mellan Sverige och omvärlden. I Sverige har vi akuta ekonomiska problem som reser krav på stora besparingar i statens utgifter. Båda dessa förhållanden styr naturligtvis statsmakternas inriktning av försvarsmakten. Detta måste vi förstå.

Behovet av besparingar har också varit utgångspunkten för det utredningsarbete som går under beteckningen Flygvapnet 95, och som syftar till förslag om besparingar i Flygvapnets verksamhet. I riksdagsbeslut har – troligen för enkelhetens skull – besparingskravet uttryckts i termer av antal flygflottiljer. För oss som vet att en flottilj inte bara är verksamheten vid en militär flygplats, utan snarare en "fabrik" för skapande av krigsbaser, sambands- och strilänläggningar, befästningar och förråd samt övning av krigsförband över ett mycket stort geografiskt område, gäller det att vidga synfältet.

Vi bör eftersträva besparingar som ger kostnadsminskningar i fred utan alltför dramatiska minskningar av vår förmåga i krig. Utredningen visar hittills på flera



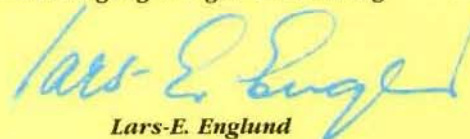
olika besparingsmöjligheter, och det är min förhoppning att dessa får behandlas i en totalöversyn av Flygvapnets verksamhet och inte i ett suboptimerat räknande av antalet flottiljer. Detta är viktigt också därför att vi ännu inte vet vad koncessionsprövningen av eventuellt ökad flygverksamhet vid respektive flottilj leder till. Det vore olyckligt om besparingsansatserna avgörs i onödig konflikt mellan försvarspolitik och miljöpolitik.

● ● Ni har framför Er en period av fortsatt oro inför vad framtiden kan innebära för respektive flottilj. Jag tror att det bästa sättet att ta hand om denna oro är att delta i debatten med hela Flygvapnets bästa för ögonen. Detta ökar statsmakternas förståelse för Flygvapnets problem långt mera än om de måste lyssna till internt käbbel om den ena eller andra flottiljens existens. Jag tycker att Flygvapnets personal lyckades hyggligt med detta inför nedläggningen av F 13 och F 6. Det ledde också till att vi fick den efter omständigheterna bästa möjliga lösningen för vår personal. Det är personalen som är Flygvapnet.

● ● Låt mig till sist beröra en framtidsfråga som behöver behandlas i nästa långsiktiga försvarsbeslut, nämligen anskaffning av JAS 39 delserie 3. Från början beslutades att JAS 39-systemet skulle innehålla en potential för vidareutveckling. Detta betyder enkelt uttryckt, att om hotbilden eller tillverkningsmetoderna eller andra faktorer så kräver, då skall vi kunna ändra – vidareutveckla – systemet. Jag ser i pressen att flera nu vill se ett sådant behov kopplat till en övergång år 2002 mellan delserie 2 och 3. Denna koppling finns inte. Ej heller finns någon inriktning beträffande antalet flygplan i en delserie 3. En export av JAS 39 kan mycket väl bli aktuell. I ett sådant läge måste man i lugn och ro se över och diskutera kontraktsituationen mellan staten och industrin i ett hänsynstagande till alla relevanta faktorer.

En av dessa faktorer är att Sverige, även när vi tror på fortsatt fred, måste kunna ingripa i luften för att visa var våra gränser går runt hela vårt till ytan stora land. Det kan uppstå lägen då detta faktiskt är en förutsättning för fortsatt fred. Med andra ord måste statsmakterna även fortsättningsvis se till att omvärlden hyser den respekt för Sveriges luftförsvar, som vår försvarspolitik eftersträvar.

Jag önskar Er alla välgång och god fortsättning. ■

  
Lars-E. Englund

Regeringen har givit Försvarsmakten i uppdrag att redovisa en plan för det militära försvarets utveckling 1995-2000. Planen innehåller även anslagsframställning för budgetåret 1995/96. Detta budgetår är denna gång på hela 18 månader, eftersom budgetåren från och med 1997 skall sammanfalla med kalenderåren.

Grunden för Försvarsmaktsplan 95 är bland

# Programplan för försv



Textsammanställning: HKU/Julio



**F**örsvarsbeslutet (FB 92) har lett till stora förändringar inom Försvarsmakten. Syftet med dessa är att uppnå bättre balans mellan uppgifter och resurser samt mellan kvalitet och kvantitet.

De ekonomiska förutsättningarna ändrades då stabiliseringspropositionen lades fram. Om Försvarsmakten på sikt skall klara de besparingar som stabiliseringspropositionen förde med sig, måste förändringar av krigs- och grundorganisationen behandlas före nästa försvarsbeslut, dvs före 1997.

För att försvarsbeslutets intentioner skall kunna fullföljas måste:

- Försvarsmakten kompenseras för att kronans värde har minskat. Värde-minskningen gör att inköp av materiel blir väsentligt dyrare än planerat.
- Försvarsmakten kompenseras för införandet av kapitalkostnader, t ex

för mark, anläggningar och lokaler.

- Försvarsmakten även i fortsättningsen kompenseras för internationella insatser, inklusive materielkostnader.

## Operativa avvägningar

De senaste årens utveckling har pekat på svårigheterna att förutsäga händelseutvecklingen, även i ett kort tidsperspektiv. Ett till synes orationellt agerande har icke sällan och i betydande omfattning påverkat händelseförloppet.

I sammanhanget måste behovet av långsiktighet i inriktningen av försvaret understrykas. Dagens försvareffekt är resultatet av satsningar främst under sent 70- och tidigt 80-tal. Dagens försvarsbudget påverkar i hög grad försvarsförmågan främst efter sekelskiftet. Den säkerhetspolitiska utvecklingen i detta tidsperspektiv inrymmer *förhoppningar* men också klara *risker*. Militära hot mot Sverige kan inte avfärdas. Situationen är fortfarande osäker.

annat försvarsbeslutet, som riksdagen fattade 1992, stabiliseringspropositionen 1992/93:50 samt fjolårets Försvarsmaktsplan 94.

Försvarsmaktens ekonomiska ram är 56.302 miljoner kronor för det 1 1/2 år långa budgetåret 1995/96.

# Året fram till år 2000

## Krigsorganisationens utveckling

### Flygstridskrafterna

1992

1997

2002

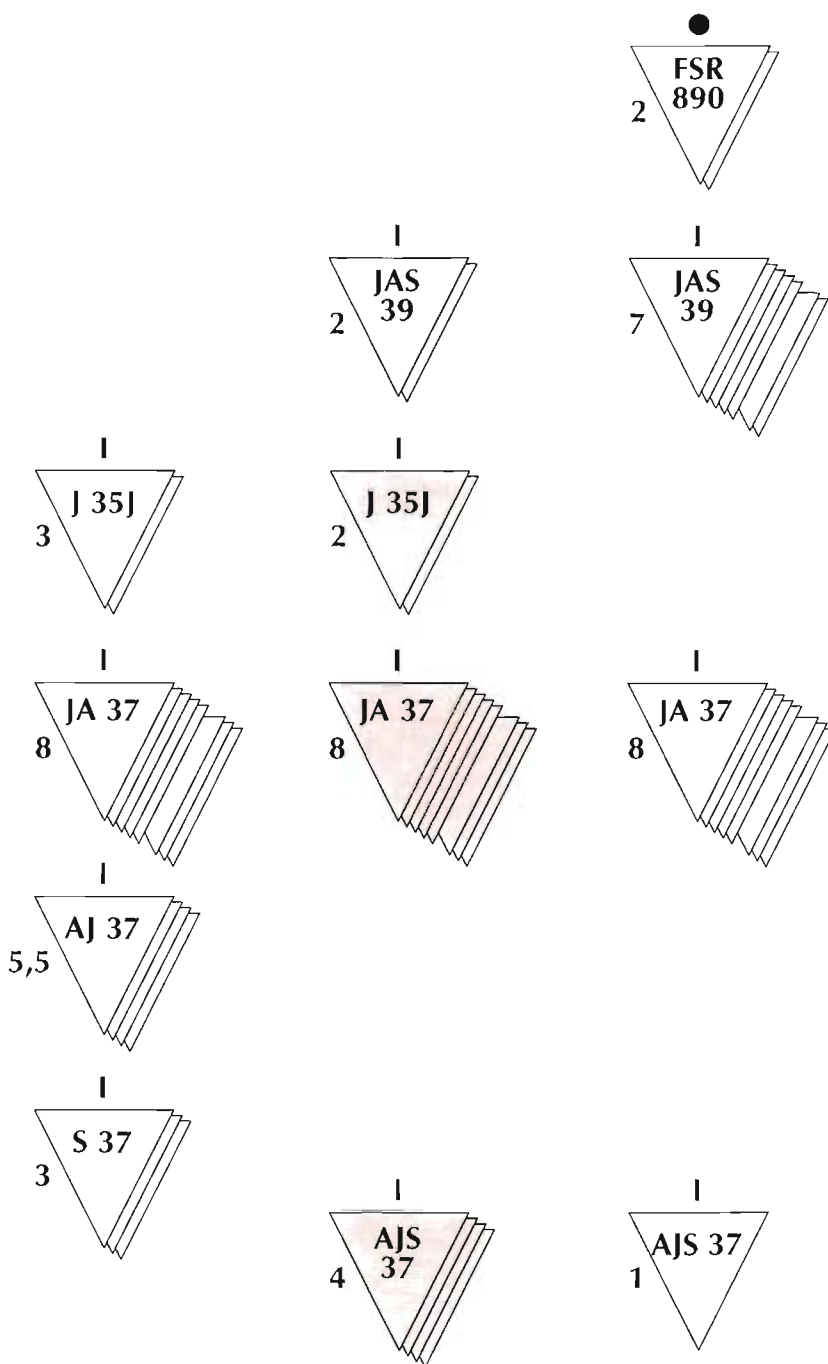
Nordens strategiska betydelse är stor och det finns betydande stridskrafter i området.

Försvarsmakten skall enligt FB 92, bl a kunna stå emot ett strategiskt överfall. Ett hot om strategiskt överfall kan i relativ närhet växa upp i vårt närområde. Senast 1997 skall Försvarsmakten ha förmåga att stå emot ett sådant överfall.

På längre sikt kan hot om ett anfall mot gräns eller kust successivt uppstå. Försvarsmakten skall kunna möta denna typ av anfall senast 2002. Innan dess skall det finnas en särskild plan för hur Försvarsmakten på högst ett år skall kunna växa i styrka, så att ett sådant anfall kan avvärjas. En förutsättning för denna styrketillväxt, så kallad återtagning, är att Försvarsmakten får extra ekonomiska medel.

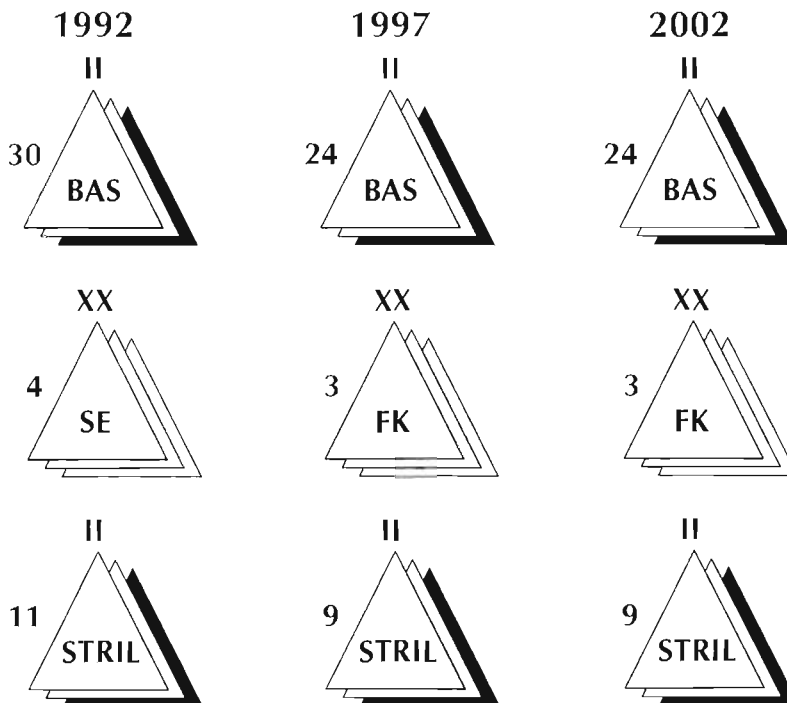
En stort upplagd samtidig gräns- och kustinvasion kan inte genomföras utan att omfattande upprustning görs i Sveriges närområde. Om detta inträffar skall, enligt FB 92, Försvarsmaktens samlade styrka kunna öka så mycket att en invasion kan mötas. Försvarsmakten skall därför innehålla de funktioner och den kompetens som krävs för ett allsidigt och uthålligt invasionsförsvar. Trots detta kommer det att ta mellan fem och tio år att skapa förmåga att möta en stort upplagd samtidig gräns- och kustinvasion.

Genom att medverka till att konflikthärdar dämpas kan Sverige minska ris-



# Krigsorganisationens utveckling

## Flygstridskrafterna



ken för att utsättas för ett väpnat angrepp. Förband som kan lösa internationella uppgifter i t ex FN:s eller ESK:s regi skall därför kunna organiseras. Dessa förband organiseras dock i första hand för att kunna delta i försvaret av Sverige.

### Försvarets utveckling

Försvarsmaktens insatsberedskap skall anpassas till utvecklingen i omvärlden. – För att hävda territoriet och luftförvara landet behålls flygstridskrafternas tillgänglighet på nuvarande nivå.

För att kunna stå emot ett strategiskt överfall och utgöra en tröskel mot andra former av militära angrepp prioriteras krigsduglighet och beredskap hos rörliga förband och de förband som skall verka först. Dessa förband får ny materiel före andra. För att bygga upp förmågan att stå emot ett strategiskt överfall krävs bl a att samövningen ökas och att den samlade effekten inom luftförsvaret ökas.

Kraven på övriga förbands krigsduglighet och beredskap är något lägre och förnyelsen av materiel långsamare.

För att kunna möta ett anfall mot gräns eller kust krävs bl a att JAS 39 Gripen införs, arméstridskrafterna mekaniseras och att sjöstridskrafternas kapacitet att anfalla stärks.

### Inriktning

Försvarsmaktens verksamhet är indelad i 14 program. Ett nytt program, internationell verksamhet, föreslås. Här beskrivs kortfattat hur programmen skall utvecklas under de närmaste åren. Budgetåret 1995/96 (från den 1 juli 1995 till och med den 31 december 1996) är Försvarsmaktens totala resursbehov 56.302 miljoner kronor.

**Flygvapnets lednings- och underhållsförband.** – Äldre centraler för stridsledning ersätts med nya. Utbyggnaden av Bas 90 fortsätter i begränsad takt. Omkring år 2005 skall 24 huvudbaser vara utbyggda. Flygburen spaningsradar, FSR 890, köps in. Resursbehov 1995/96: 5.800 miljoner kronor.

**JAS 39-förband.** – Anskaffningen av JAS 39 Gripen fortsätter. Två divisioner ska var operativa 1997 och ytterligare fem före 2002. På sikt organiseras totalt 16 divisioner. Den tvåsitsiga versionen, JAS 39B, utvecklas. Spaningskapsel, bombkapsel och ny radarjaktrobot, AMRAAM, köps in. Resursbehov 1995/96: 9.616 miljoner kronor.

**Övriga stridsflygförband.** – Möjligheterna till telekrigföring förbättras genom att störsändare köps in. Ny radarjaktrobot, AMRAAM, köps in. För att förbättra Viggens attackförmåga införs bombkapsel. Resursbehov 1995/96: 2.907 miljoner kronor.

**Transportflygförband.** – Helikopter

10 ersätter helikopter 3. Modifierade transportflygplanet Gulfstream IV, TP 102B, ersätter signalspaningsflygplan TP 85, Caravelle. Resursbehov 1995/96: 522 miljoner kronor.

● ● **Operativa lednings- och underhållsförband.** – Ett nytt operativt lednings- och informationssystem utvecklas. Systemet är gemensamt för hela Försvarsmakten. Milioreservstabsfunktionen avvecklas. Minskningen av underhållsorganisationen fullföljs. Resursbehov 1995/96: 2.711 miljoner kronor.

**Fördelningsförband.** – Telesystem 9000 anskaffas och skall vara helt infört 2002. Utvecklingen av artillerigranaten Bonus och artillerilokaliseringsspaningsradarn Artur fullföljs. Anskaffning görs före 2002. Förberedelser görs för att byta ut luftvärnsrobot 48 mot luftvärnsrobotssystem 23 Bamse. Utbytet görs efter sekelskiftet. Resursbehov 1995/96: 3.664 miljoner kronor.

**Försvarsområdesförband.** – Försvarsområdesförbanden reduceras från

187 000 man till 165 000. Hemvärnets rekrytering fullföljs så att styrkan uppgår till 125 000 man senast 2002. Resursbehov 1995/96: 2.961 miljoner kronor.

**Armébrigadförband.** – Infanteri- och norrlandsbrigaderna får tre typer av splitterskyddade fordon: stridsfordon 90, pansarbandvagn 401 (MT-LB) och pansarbandvagn 501 (BMP-1). Pansarbrigaderna utrustas med nya Leopard-stridsvagnar under de närmaste åren. En mekaniserad brigad behåller stridsvagn 104 Centurion till efter sekelskiftet, då begagnade Leopard-stridsvagnar införs. En mekaniserad brigad som är avsedd för Norrland får nya Leopard-stridsvagnar och stridsfordon 90. Resursbehov 1995/96: 7.063 miljoner kronor.

● ● **Marina lednings- och underhållsförband.** – Minskningen av marinens organisation för ledning och underhåll slutförs. Lednings- och informationssystemen förbättras. Ett utökat ansvar för materielunderhåll läggs på krigsförbanden. Resursbehov 1995/96: 1.143 miljoner kronor.

**Marina flyg- och helikopterförband.** – Krigsorganisationen förändras genom att helikopterdivisionerna på Säve och Kallinge (F 17) slås samman. Den fredstida verksamheten fortsätter tills vidare på Berga, Säve och Kallinge. Inriktningen är dock att på sikt göra en sammanslagning även av den fredstida verksamheten. Resursbehov 1995/96: 354 miljoner kronor.

**Stridsfartygsförband.** – Kustkorvett typ Göteborg slutlevereras. Ytstridsfartyg 2000 anskaffas. Fyra mindre minröjningsfartyg köps in. Tre ubåtar typ Gotland levereras 1995-97. Nya torpeder anskaffas. Resursbehov 1995/96: 4.053 miljoner kronor.

**Kurstforsvarsförband.** – Två eller tre rörliga kustartilleribrigadledningar skall på sikt organiseras. Sex amfibiebataljoner organiseras till 1997. Ett marint områdesförsvaret behålls i Stockholms och Blekinge skärgårdar, vid inloppen till Göteborg och Bråviken samt på norra Gotland. Resursbehov 1995/96: 2.000 miljoner kronor.

● ● **För krigsorganisationen gemensamma resurser.** – Försvarsmaktens resursledningssystem samordnas och

## Flygvapnets lednings- och underhållsförband

- Tre flygkommandon vidmakthålls. Första eskadern (F 1) avvecklas senast den 30 juni 1996.
- BAS 90-utbegrädd förbättras i begränsad takt.
- 24 basbataljoner vidmakthålls.
- Strifc införs mot slutet av perioden.
- Radarförband PS-870 fullföljs och flyguren styrningsradar (FSR 190) anskaffas.

utvecklas. Projektet Försvarsmaktsofficer 2000 genomförs. Flygvapnets grundorganisation anpassas till krigsorganisationens utveckling. Förslag till förändringar redovisas den 1 september 1995. Resursbehov 1995/96: 8.671 miljoner kronor.

**För grundorganisationen gemensamma resurser.** – Riksdagen bör senast våren 1995 besluta om att grundutbildningen vid Norrlandskustens marinkommando i Härnösand avvecklas senast 1997. Försvarsmakten återkommer till regeringen med ett fördjupat underlag i denna fråga. Resursbehov 1995/96: 4.837 miljoner kronor.

**Internationell verksamhet.** – Försvarsmaktens deltagande i internationella insatser ökar. Förband skall efter statsmakternas beslut kunna ställas till FN:s och ESK:s förfogande. Personalen skall rekryteras, utbildas och utrustas så, att de fredsbevarande styrkorna

kan lösa sina uppgifter. Verksamheten skall bedrivas så, att tiden från begäran till dess att resurserna kan ställas till förfogande kan kortas.

Stöd för verksamheten utomlands skall kunna lämnas så att de deltagande förbanden säkert och uthålligt kan lösa sina uppgifter.

Några särskilda förband som bara har till uppgift att verka utomlands bör inte skapas. I stället kan vissa särskilt lämpade förband anpassas så att de även kan göra internationella insatser.

Sverige är sedan våren 1994 med i Partnerskap för fred, PFP. Försvarsmakten kommer att delta i PFP-övningar med inriktning mot fredsbevarande verksamhet. Resursbehov 1995/96: tusenkronorsanslag.

## Personal

Försvarsmakten kommer troligen att behöva fler yrkesofficerare för att klara den fredstida verksamheten inom landet och samtidigt göra internationella insatser.

I krigsförbanden finns det behov av yngre befäl. För att täcka detta behov utan att senare få ett överskott av äldre yrkesofficerare krävs särskilda åtgärder. Exempelvis bör yrkesofficerare som är mellan 35 och 45 år få bättre möjligheter att frivilligt byta yrke. Dessutom behöver Försvarsmakten även i fortsättningen kunna erbjuda yrkesofficerare i 55-årsåldern någon form av pension.

I nedanstående tabeller redovisas behovet av personal.

**Yrkesofficerare.** – I nedanstående tabell är behov och tillgång uttryckt i antal individer.

De sammanlagda behoven påverkas av de osäkerheter som redovisats tidigare. Behovsredovisningen grundar sig på den föreslagna krigsorganisationen. ▶

Kategori	Behov 1999					Totalt	Tillgång 94-07-01	Skillnad
	OPL Pg 1	Armén Pg 2-4	Marinen Pg 5-8	Flygvapnet Pg 9-12	Övriga			
Arméoff	1624	6679	54	22	209	8588	8718	- 130
Marinoff	260	6	2863	3	64	3196	3309	- 113
FV-off	345	0	15	3610	85	4055	3892	+ 163
SUMMA	2229	6685	2932	3635	358	15839	15919	- 80



**Reservofficerare.** – I nedanstående tabell är behov och tillgång uttryckt i antal individer.

	Behov 1999	Tillgång 94-04-01	Skillnad
Operativ ledning	1237	1172	+ 65
Armén 1)	7544	8506	- 962
Marinen 1)	1587	2821	- 1234
Flygvapnet 1)	1712	1614	+ 98
SUMMA	12080	14113	- 2033

Tillgången avser reservofficerare med kvarstående tjänstgöringsskyldighet.

1) Respektive central produktionsledares totala behov, det vill säga även behovet för "övriga myndigheter".

**Civilanställda.** – I nedanstående tabell är behov och tillgång uttryckt i personår.

	Behov 1999	Tillgång 94-07-01*)	Skillnad
Operativ ledning	2590	2590	0
Armén	3500	4100	- 600
Marinen	1900	1889	+ 11
Flygvapnet	2780	3438	- 658
SUMMA	10670	12507	- 1837

\*) Återger det antal personår som resp program "förbrukat" under budgetåret 1993/94. Innehåller även avgiftsfinansierad och uppsagd personal.

**Värnpliktiga.** – Värnpliktslagen innebär att endast de värnpliktiga som erfordras för krigsorganisationen skall utbildas.

I nedanstående tabell redovisas utbildningsbehovet av värnpliktiga för krigsplacering.

	Behov 1994/95	Behov 1995/96	Behov 1999	Skillnad
Operativ ledning	650	650	650	0
Armén	23750	23750	23750	0
Marinen	4100	4100	4100	0
Flygvapnet	4100	4350	3600	-500
SUMMA	32600	32850	32100	-500

## JAS 39-förband

- Två divisioner JAS 39 blir operativa senast den sista juni 1997. Ytterligare två divisioner före 2002.
- Tvåsitig version JAS 39B anskaffas.
- Ny radarjaktrobot med medellång räckvidd anskaffas.
- Bombkapsel införs under perioden.
- Spaningskapsel anskaffas och blir operativ senast 2002.

## Övriga stridsflygförband

- Under perioden vidmakthålls:
  - Alla divisioner JA 37 och två divisioner J 37
  - Fyra divisioner JAS 37
  - Fyra divisioner Sk 60.
- Ersättning av J 37 med JAS 39 påbörjas under 1997.
- Ny radarjaktrobot med medellång räckvidd anskaffas.
- Teleteknologistormagan på JA 37 förhålls.
- Bombkapsel anskaffas till JAS 37.

**Frivilliga.** – Krigsorganisationens behov av utbildad personal skall styra uppdragen till frivilliga försvarsorganisationer. I krigsorganisationen skall frivilliga med avtal för tjänstgöring vid höjd beredskap placeras enligt fastställd personaltabell. Luft- och markobservationssystemet (LOMOS) skall på sikt bemannas helt med frivilliga.

Värnpliktiga befäl kan på frivillig väg komplettera sin utbildning för att öka förmågan att lösa sin krigsuppgift.



# Gripens vapenfamili



Rekryteringsunderlaget för den frivilliga befälsutbildningen kommer att minska när krigsorganisationen minskar, medan behovet ökar inom hemvärnet. – Totalt bedöms ingen minskning av behovet ske. ■

*Ovan: Under sommaren meddelades att regeringen beslutat anskaffa 100 ex av den amerikanska jaktroboten AMRAAM. (I slutskedet föll alltså den franska konkurrenten MICA bort; på bilden försedd med ett rött kors.)*

*JAS 39 Gripens övriga beväpningsalternativ består av enligt bilden (fr v el h): attackrobot Rb 15F, jaktrobot Rb 74 Sidewinder, raketkapsel, bombkapsel, attackrobot Rb 75 Maverick, aktiv radarjaktrobot AMRAAM och automatkanon. I arsenalen ingår också spaningskapsel och extratank.*

# Vad händer efter år 2000? Med blicken framåt

Forskning om utvecklingen i omvärlden är av grundläggande betydelse för studiens utgångsvärden liksom konstruktion av sannolika krigsfall. Under 1993 har följande krigsfall prövats.

- ▶ Strategiskt överfall för att hindra vår mobilisering och försvåra våra ledningsmöjligheter, varvid erforderlig kontroll kan utövas i efterhand.
- ▶ Strategiskt överfall som åtföljs av gränsinvasion i norr.
- ▶ Strategiskt överfall som åtföljs av kustinvasion i söder.

## Studieläget

Perspektivplanering inför ett försvarsbeslut syftar bl a till att skapa alternativa försvarsmaktsstrukturer utgående från de direktiv som regering och riksdag ger. Dessa direktiv kommer att utges till årsskiftet. ÖB:s planeringsunderlag skall därefter inlämnas våren 1995. Således en kort tid för ett omfattande stabsarbete. För att klara detta har hittills genomförts:

- Ett förberedelseskede 91/92 – 92/93 då försvarsgrenarna bedrivit egna underlags- och systemstudier.
- En idéfas 93/94 då olika försvarsmaktsstrukturer prövats mot angivna krigsfall.

Under innevarande höst kommer

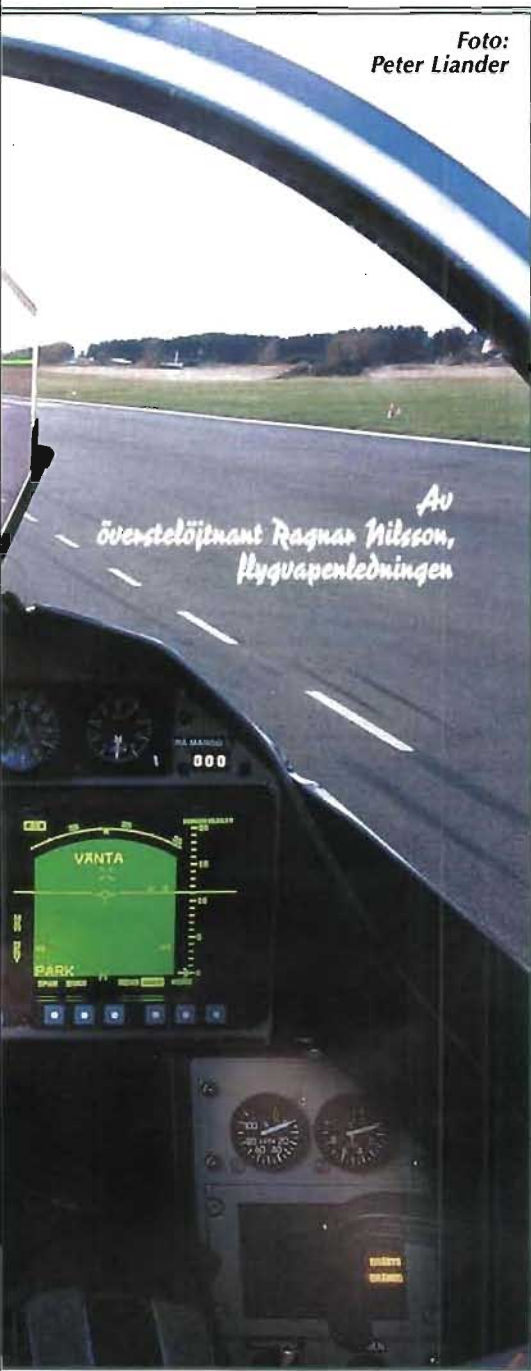


*Inför varje försvarsbeslut bedrivs perspektivstudier med en tidshorisont på cirka 20 år. Nästa försvarsbeslut förväntas 1996.*

*Perspektivstudiernas resultat ligger därefter som grund för ÖB:s uppfattning om Försvarsmaktens behov av utveckling på lång sikt. ÖB:s underlag till regeringen blir ett av flera underlag för riksdagens beslut om vårt lands säkerhetspolitiska utveckling under kommande försvarsbeslutsperiod.*

*Försvarsmaktens framtida numerär/utseende/storlek fick stor massmedial uppmärksamhet före valet, sedan flera politiska partier i sin spåriv redovisat sparförslag i miljardklassen. Dessa s k utspel kommenteras inte här. Däremot redovisas de idéer som kan ligga till grund för flygstridskrafternas utveckling.*

Foto:  
Peter Liander



förslag till olika försvarsmaktsstrukturer att prövas och avvägas – främst på lägre ekonomiska nivåer. Detta underlag lämnas därefter till Försvarsdepartementet före årsskiftet.

**Förberedelser.** – Flygvapenledningen har genomfört egna studier för att utvärdera flyg-, bas- och stridsledningssystemets utvecklingsmöjligheter. Resultatet härvidlag kan beskrivas kortfattat på följande sätt.

### Flygsystemet

JAS 39-systemet ligger som grund för utvecklingen. På låga ekonomier är delserie 2 grund för utvecklingen. På högre ekonomi kan delserie 3 vidareutvecklas.

Variationsmöjligheterna är i grunden att utnyttja prestandaökningsmög-

# Perspektivstudier föregår Försvarsmaktens framtida utveckling

ligheterna (motor, aerodynamik, aktionstid m m) eller att satsa på ett övertag i "omvärldsuppfattning" genom en förbättrad informationsinhämtning/-behandling jämfört med motståndaren och därmed vinna dueller genom att först kunna påbörja anfall. I detta koncept ingår även att hela luftförsvarssystemet kan bidra med hot mot angriparens omvärldsuppfattning nära och över vårt luft- rum.

Variationer mellan de två utvecklingskoncepten (prestanda eller information) är också intressanta och föreligger i konkreta förslag med olika ambitionsnivåer.

### Stridslednings- och luftbevakningssystemet

De tekniska utvecklingsmöjligheterna är stora inom stril- och sambandsystemet, vilket även omfattar ledning på de olika ledningsnivåerna (strids-, taktisk- och operativ ledning).

Inom stridslednings- och luftbevakningssystemet är förbättrat skydd av storradar, väsentligt utökad användning av rörliga "småradarstationer", samt flygande radarstationer, intressanta. – Elektriskt styrda antenner (ELSA) och lågfrekvensradar är teknikmöjligheter som studeras.

Sambands- och informationsmöjligheterna i framtiden innebär att ledningssystemet kan utnyttja "distribuerad ledning", vilket innebär att luftläget över större ytor kan presenteras inte enbart i luftförsvarscentraler utan också på förbandsnivån. Härvid kan vår uthållighet ökas samtidigt som stridsledning kan utövas över både större ytor än i dag och från decentraliserade nivåer. Kvalitetskravet på vår

ledningspersonal på lägre nivåer ökar härvid.

### Bassystemet

Flygbassystemets grundstruktur med Bas 90 och Basbataljon 85 är en bra grund även inför en framtid med avlägsen tidshorisont. Uthålligheten kan dock ökas ytterligare om flera banor inom ett basområde kan bemannas med basförband. Bassystemstudien föreslår att detta kan ske genom att även självständigt uppträdande flygbasförband av kompanistorlek utvecklas. De ersätter i så fall sidobaskompanierna och benämns baskompanier.

Baskompanierna grupperas vid våra T-baser. Inom ett större område kring T-basen byggs flera länsvägbaner.

Genom att baskompaniet har hög rörlighet och disponerar många baseringsmöjligheter inom sitt område, kan vår initiala förmåga och uthållighet ökas. Angriparen kan vilseledas avseende vår aktuella T-basering samt försvåras påtagligt hans möjligheter att utspäna vår T-basering mellan anfallsvågorna.

### Försvarsmaktsstrukturer

För flygstridskrafternas del är ovan angiven utveckling inom flygbas- och stridsledningsområdena aktuellt oavsett ekonomisk nivå. Flygsystemutvecklingen påverkas däremot mer påtagligt av de ekonomiska förutsättningarna. Allt ifrån en kvalitetsnivå med enbart vidareutveckling av "arvet" (JAS 39 Gripen i delserie 1 och 2, JA 37 Jaktviggen) och i färre antal divisioner än i dag, till nyutveckling av Gripen i delserie 3 på högsta möjliga utvecklingsnivå och med fler divisioner än i dag. ■

# Flygvapnets huvudjägare

*Flygvapnets uttagningsverksamhet – tidigare UTK/Uttagningskommissionen i dag FUC/Flygvapnets uttagningscentrum – firar i år 50 år. Man har varit framgångsrik och man är stolt över det. För att belysa aktiviteterna har FUC producerat en bok, "Människan i flygsystemet", och tillsammans med Flygvapenmuseum en utställning. Avsikten med boken och utställningen är förstås att hylla pionjärerna och de som under årens lopp arbetat i kommissionen och/eller på annat sätt bidragit till de goda resultaten. Men man vill också visa på den positiva utveckling som ägt rum under ett halvsekel. Boken och utställningen vill därtill beskriva utvecklingen framåt.*

*Av Lars Christofferson och Egon Regefall*

**F**lygvapnet är nu i början av Gripen-epoken. Gripen-systemet innebär ett nytt sätt att tänka. Fokuseringen på människan blir mer och mer nödvändig. Flygstridsmiljön blir också alltmer krävande. Detta gäller inte bara för piloterna utan för alla som fungerar i systemet. Man måste hitta rätt människor som kan fungera i den här nya miljön. De skall inte bara ha en speciell yrkesprofil, de skall också vara ledare och utbildare. Piloterna skall både fysiskt och mentalt kunna hantera den ytterligt krävande, komplexa och sofistikerade miljön.

För 50 år sedan infördes psykologiska urvalsmetoder för flygförare. Utvecklingen därifrån till dagens urvalsmetodik avseende personal för hela flygsystemet har varit framgångsrik och väckt stor uppmärksamhet runt om i världen. Men människan är en ytterligt komplex varelse och än i dag långt ifrån utforskad. Genom fortsatt forskning och utveckling finns mycket att vinna.

Vid konstruktionen av flygplan JAS 39 Gripen används den mest avancerade teknik som finns tillgänglig för att skapa ett flygplan med mycket goda

egenskaper och prestanda. Det betyder att teknikens aktuella gränser punktvis tangeras. Gripens egenskaper och prestanda, liksom de uppgifter som systemet skall kunna lösa, ställer piloten inför människans yttersta prestationsgränser.

---

## Flygande grottmänniskor

---

Man måste öka kunskapen om människan, var gränserna går och hur man kan mäta dessa gränser. Människan är och förblir den viktigaste komponenten i alla system, hur högteknologiska de än må vara. Om Gripen-systemet i sin helhet skall bli det effektiva stridsmedel som eftersträvas, är det nödvändigt att pilotens, stridsledarens, teknikers och andras situation i flygsystemet uppmärksammas i än ökad utsträckning.

*Om  
konsten  
att ta ut folk  
av det rätta  
virket*



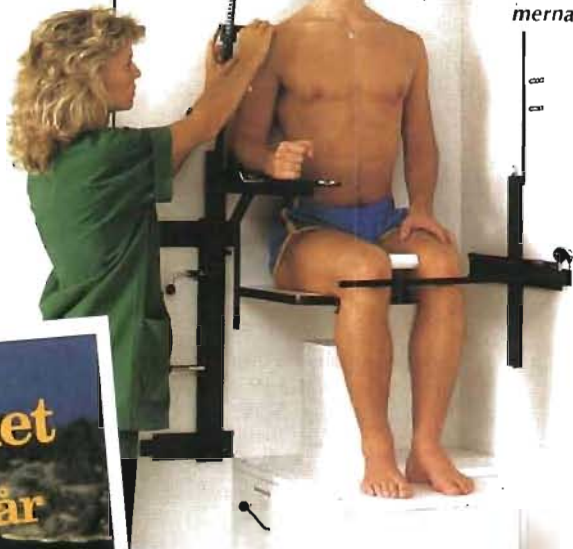
# under 50 år



Ovan: Flygutbildningen sker numera direkt på jetskolflygplan. Borta är propellerskadet. Ett system unikt i världen. - Nedan: Aspiranten tar sig vatten över huvudet; d v s han blir godkänd för erhållande av "vingarna".

Foto: Rickard Nilsson

Det är inte bara de yttre måtten som skall hålla sig inom givna ramar. Även de inre mäts precisionsmässigt. Försvarmekanis- merna, t ex.



emet  
50 år

UTK/FUC-utställningen pågår fram till den 12 februari på Flygvapenmuseum i Linköping.

Tekniken går att tänja till ökade prestanda, men människans förmåga att säkert och effektivt utföra allt fler och svårare uppgifter under pressande omständigheter är trots allt begränsad. Biologiskt och psykiskt är vi fortfarande i princip samma sorts människa som våra förfäder grottmänniskorna. Ibland är likheten kusligt stor.

Man kan förstå de unga människor som söker till Flygvapnet, de är fulla av förhoppningar. Men de känner säkert också stor oro och ängslan - framtidsdrömmarna kanske grusas. Det som skulle bli glädje och framgång kanske byts mot förtvivlan och sorg. Man kanske inte blir antagen eller man kanske avskiljs under utbildningen. Det är inte lätt för unga människor att ha självinsikt eller att förstå att det hela sker med tanke på deras eget bästa.



## Två karriärer

Bokens författare har fått tillåtelse av två mycket framgångsrika militärer att ta del av deras akter och att saxa från deras "Karakterologiska utlåtanden". Den ena av våra militärer är förre överbefälhavaren, general **Bengt Gustafsson**. Han började faktiskt sin militära karriär som fältflygarelev. Bengt Gustafsson blev antagen till utbildningen men klarade inte helt av själva flygandet. Hur det gick sedan vet vi alla – misslyckandet byttes mot en lysande framtid inom Armén och högsta försvarsledningen.

Den andre är förre flygvapenchefen, generallöjtnant **Lars-Erik Englund**, som också började sin militära bana som fältflygarelev. Både Gustafsson och Englund är alltså "långvägare". För Lars-Erik Englund blev flygandet betydligt framgångsrikare och han har nu en lång flygerfarenhet bakom sig.

Vi har bett våra bägge generaler att kommentera de avsnitt vi valt att citera. Men först citaten.

### Gustafsson, Sten Bengt Gustav Fältflygare ER Prövn nr 22

**Social miljö etc under uppväxttiden.** – Född 1933 i Hästveda. Fadern radiotekniker. Familjens ekonomiska ställning genomsnittlig. --- I folkskolan trivdes han ej särskilt bra med lärarinnan, i realskolan gick det bättre, men anpassningen var ej

helt god, det var en del lärare han hade svårt att dra jämt med, hade dessutom svårt att vara tyst på lektionerna. Tog real-examen utan kvarsittning våren 1950 med godkända betyg. Sedan arbetade han på en bensinstation till julen 1950, varefter han slutade där eftersom det var för kallt och dåligt betalt. Har sedan arbetat på en sjukkasas med register o d och är fortfarande kvar där och tycker det är enformigt. Har sedan många år tänkt bli flygare, säger han, off-yrket helst, annars trafikflyget. Bli han ej antagen inga fastare planer, möjligen ingenjörutbildning. Har börjat läsa hos Hermods, kurser i praktisk matematik, aerodynamik, flygteknik, flygmotorer och materiallära, och tycker om korrespondensstudier.

**Intressen, allmän horisont m m.** Intressen har varit fotboll tidigare, som han bytt ut mot handboll, schack och bridge, litet löpning och litet höjdhopp, men där har han aldrig presterat goda resultat, säger han. Dessutom läser han detektivromaner och en och annan vanlig roman. ---

**Begåvningsutrustning.** Allmänintelligensen som helhet knappt över genomsnittet liksom teknisk förståelse och flygorientering, medan det motortekniska provet ger ett resultat över genomsnittet. Omdömet i sociala och psykologiska frågor ungefär normalt för åldern.

**Karaktär och temperament.** Även mögnaden ungefär genomsnittlig, medelmåttiga energiresurser och någorlunda förmåga att organisera dessa. Känslolivet litet omoget och inte särskilt nyansrikt, i stort sett stabilt. Initiativkraft medelmåttig, förmåga till uthållighet medelgod. Pålitlighet och ansvarskänsla ännu ej fullmogna, men troligen godtagbara. Brister något i anpassningen, har litet svårt med självdisciplinen.

Avgivit 7/3 1951 Signatur

Särskilda anteckningar (skolbefälets):  
**Vol 218-905-51 Gustafsson**

**Luften:** Dålig fartkänsla. Omogen, glömsk, slarvig. Dålig uppmärksamhetsfördelning. Dålig tankeverksamhet i luften.

**Marken:** God förmåga, initiativrik och energisk. Lugn och sansad. Pålitlig. Inteligent.

27/7-51 Signatur

Förre ÖB, general **Bengt Gustafsson**, passade bättre till att som "fältherre" studera Sverige med närområden på kartor än att iakttaga geografien från ett stridsflygplan.

### Englund Lars-Erik Fältflygare ER Prövn nr 15



Volontär 217 Englund, 6 juni 1952.

**Social miljö etc under uppväxttiden.** – Englund är född 1934 i Orsa, där familjen bodde tills han hade gått första året i småskolan. Sedan flyttade man till Sya och han fick gå realskolan i Linköping. När han hade ett år kvar, flyttade man till Storvik och där fick han gå sista året i skolan och ta realen. --- I stället har han sedan realen i fjor jobbat som vägarbetare och sysslat med nyanläggningar. Han har klarat sig ganska hyggligt i skolan och arbetat under sommarloven utom det året han var med om en bussresa runt Danmark. --- Flyg har han tidigare sysslat med i modellklubb i Sya, men inte haft råd att ta ledigt för praktikantkurs någon sommar. Han läser en hel del fackligt om flyg och teknik och hans orientering på området är klart över genomsnittet.

**Intressen, allmän horisont m m.** E spelar bandy och fotboll i serielag, men tävlar inte individuellt i något. Han löser korsord och dansar då och då och har en del allmänintressen.

**Begåvningsutrustning.** Allmänintelligensen ligger över genomsnittet och teoretiskt tekniskt ligger han betydligt över. Motortekniskt ligger han något under. Han har i stort sett gott omdöme, men det kan lätt bli pressat på grund av hans ungdomlighet. Moraliskt sett är det mycket gott.

**Karaktär och temperament.** E fyller 18 år på söndag och har mycket ungdomlig friskhet och omognad kvar. Han håller som bäst på att utveckla sin anpassning och sina ambitioner. Han syns ha goda energiresurser och vilja att ta i och komma någon vart. Litet ungdomlig inåtvändhet har han och har i viss mån lärt sig reflektera över vad som möter i tillvaron. Denna läggning gör dock, att han kan bli pressad och ha viss svårighet när det gäller att fatta beslut. Han är annars inte nervöst lagd och har på det hela taget en frisk öppen-





**Fältplygare Lars-Erik Englund** entrar sin "Tunna" på F 16/Uppsala. Vingarna bar. Till slut ända upp till "Flygplanet" alltså åttonde våningen i Militärstabsbyggnaden och posten som chef för Flygvapnet. – Så kan gå.

het. Han är känslig och har ambitioner. Mycket av skolpojken är kvar hos honom och han har i vissa situationer en avväpnande naivitet. Hans utveckling syns huvudsakligen gå efter positiva linjer. Han förefaller kunna bli mäktigt åtskillig energikutveckling och kunna ta initiativ i relativt betydande omfattning. Ledningen har han hittills inte velat sträva fram mot, men förefaller kunna bli ledande om det behövs. Han torde dock få vara ännu bättre som den villige och ärlige medarbetaren, vars lättsamma humör man kan trivas med.

Avgivit 20/3 1952 Signatur

Särskilda anteckningar (skolbefälets):  
340323-233 Englund Eng

I luften: Ganska god flygkänsla, men saknar fasthet och noggrannhet, som regel gott omdöme, men lätt osäker vid ovänta-

de situationer. Något omogen men kommer troligen.

På marken. Lugn och sansad. Medelgott omdöme. Gott ordningssinne. God befälsförmåga.

30/4 53 Signatur

### Gustafssons kommentar

Det "Karakterologiska utlåtandet" visar, vilket så småningom blir en livserfarenhet, att det tar lång tid, i och för sig olika lång, att bli någorlunda färdig som vuxen människa.

Skämtfullt kan man kanske säga, att det tidigt visade sig att det var på marken jag passade, om man jämför omdömena från flyg- respektive markklärarna.

Viktigast av allt är budskapet till den unge. Ge aldrig upp att utveckla Dig själv – utveckling får Du genom att anta utmaningar.

Till slut blev ju trots allt kreativitet, initiativkraft, energi och ordningssinne några användbara karaktärsdrag hos mig, även om de inte syntes så tydligt hos 17-åringen.

### Englunds kommentar

När jag nu får läsa om andras syn på mig som ung, överraskas jag av att utlåtandet stämmer bättre med min subjektiva syn på mig själv än jag hade väntat. Man har dock inte noterat, att jag som ung kunde vara odrägligt påstridig i meningsutbyten om snart sagt varje samtalsämne. Denna kantighet i karaktären – och fler därtill – kom att slipas bort genom att vi flygelever levde nära varandra under lång tid och genom att kamratkretsen levererade sitt karakterologiska utlåtande omedelbart och skoningslöst.

Många tunga och tuffa upplevelser har naturligtvis gett mig ökad säkerhet, både ett inre och ett yttre lugn. Men det slår mig, att jag nog egentligen inte har förändrats så mycket sedan utlåtandet skrevs. Mycket av skolpojken är nog fortfarande kvar. Jag kan fortfarande vara lite naiv, åtminstone i betydelsen godtrogen.

Jag har faktiskt alltid gillat att vara "den villige och ärlige medarbetaren". Jag inser att min uppfostran i barnomschmet medfört, att jag haft svårt att avsluta ett arbete innan jag själv tyckt att det blivit bra. Detta har naturligtvis – som det brukar heta – gått ut över familjen – dock inte så att jag känner dåligt samvete.

"Ledningen har han hittills inte velat sträva fram mot, men förefaller kunna bli ledande om det behövs."

Så kan det gå. ■



FUC-utställningen: Avgående CFV, general Englund, prövar den museimässiga koordinationsapparaten "USAF 1" under sakkunnig FUC-ledning av Margareta Hjelmqvist; 2 september 1994.



Hyllning till flygförarmärket



Flygvapenchefen, generallöjtnant Lars-Erik Englund, inledningstalade avslutningsdagen och tackade flygstabspersonalen för goda insatser genom åren.

Den 30 juni upphörde flygstaben (liksom armé- och marinstaberna) att existera. I 58 år har flygstabsarbetet pågått. Nu fortsätter arbetet, men med halverat personalantal, i den nyinrättade flygvapenledningen, som ingår i ÖB:s nya Högkvarter.

Av Sven Scheidenbauer, Flygvapenmuseum

# TAC K& farväl till FL

## Minnesboken

**Att Flygstaben skulle upphöra och därtill bli ihågkommen med en minnesbok kunde man knappt ana för ett par år sedan. Men så är det. När detta skrivs är flygstaben något som existerade under åren 1936-94.**

Uppdraget att skriva Flygstabens minnesbok fick major **Lennart Berns** (vid nuvarande flygvapenlednings centralsektion). Ingen är så lämpad som han för detta, dels genom sin mångåriga tjänst vid olika sektioner/avdelningar vid Flygstaben, dels för att han är en god skribent. Han är dessutom en kunnig flyghistoriker. Naturligtvis ökar förväntningarna mot denna bakgrund.

Boken är lätt och ledigt skriven. Måhända att den av vissa läsare kan uppfattas som alltför populär i sin ton. Men Berns är erfaren och underskattar inte sina läsare. Och en bok om Flygstaben, som kanske många tycker är ett torrt ämne, bör vara just så lättillgänglig i språket. En stor del av artiklarna är skrivna som de tillkom, det vill säga i intervjuformen.

Om innehållet. Generellt kan sägas att det urval av fakta och den ordning som det presenteras i är bra och väl avvägt. Här får man lagom dos fakta blandad med minnen och upplevelser av officerare på olika nivåer, värnpliktiga och civilanställda som verkat vid flygstaben. Bland andra får läsaren möta **Povel Ramel**, som var stabsvärnpliktig på 40-talet.

Självfallet presenteras samtli-

ga flygstabschefer, fast två inte var chef över någon egentlig flygstab! Berns ger en kort karakteristik av dessa chefer. Man kan läsa vilka frågor de drivit och som de bör bli ihågkomna för. Det finns många stabschefer som varit drivande i frågor rörande Flygvapnets utveckling och framtid (och inte bara i sin egen karriär...)



Överstelöjtnanterna Bertil Olin och Lennart Pettersson finner boken innehålllet amusant.

● ● Jag tycker dock att Berns är lite undfallande vad gäller orsaken till att Flygvapnets förste chef **KAB Amundson** och dess stabschef **T Lübeck** fick lämna sina befattningar. De lämnade inte tjänsterna på grund av otillräckligt stöd från politikerna eller att anslagen var för små, vilket i sin tur skapade missförhållanden som fick till följd att de slutade. Första flygkommissionen, 1931, säger rent ut att KAB Amundson "visat sig icke besitta de erforderliga chefsenskaperna". Och mot hans stabschef, kommandören vid Flygvapnet Thor Lübeck, anmärktes det att hans "förbindelser med vissa leverantörer hava givit anledning till allvarliga anmärkningar".

Efter detta pensionerades Amundson, medan Lübeck först återtransporterades till Marinen, där han vid pensioneringen den 29 januari 1932 återfick sin förra grad kommandörkapten av 1. graden. Amundson och Lübeck stängdes av från sina ämbeten redan den 16 januari 1931. Lübeck var inte kommandör i Flottan, som det står i texten. Han var kommandör vid Flygvapnet (1926) och blev senare kommandör i Marinen (1928). Det är en viss liten skillnad.

Jag vill inte hålla med om bedömning-



Fr h: Birgitta Skugge och Maj Tibon m fl får sina böcker av Jan-Olav Strandberg.

en att det var stridigheter mellan Arméns och Flottans officerare i Flygvapnet, om Berns med det menar stridigheter på den tillämpande nivån – dvs på förbanden. Av för mig tillgängliga källor var det inte så. I vart fall orsakade de inte missförhållanden på högre nivå.

Snarare förekom det stridigheter på just hög nivå vad gäller fördelningen av anslagen till Flygvapnet. Vad gällde materielen skulle de "gamla" försvarsgrenarna ha inflytande vid anskaffningen.

Likaså var det Armén och Marinen som gjorde Flygvapnets operationsplaner. Då kunde det bli stridigheter, då särskilt Marinen, som sett det självständiga Flygvapnet som ett hot mot sin existens, hellre såg fartygsinköp i stället för flygplan. Man insåg inte då att sjöstridens främsta vapen är



**Till den officiella stabsavslutningsdagen (den 21/6 p g a semestertiden) hade en minnebok framtagits. Den recenserar här. Boken kostar 150 kr och kan beställas av Försvarets bok- och blankettförråd; tel: 08-628 98 10 eller fax: 08-628 30 61.**

Foto: Jahn Charleville

# FLYGSTABEN

flygplanet. Inser man det i dag?

Det kan kanske vara intressant att notera att Lübeck varit Marinens flygmilitäre expert i arbetet som föregick 1925 års försvars-



Lena Eklöf och Ulf Lindström i bokposerarlagen.

beslut. Där hade han starkt hävdade Marinens ståndpunkter.

● ● Den gode **Arthur Örnberg**, flygstabschef nummer två, tillträdde samtidigt som **Eric Virgin** blev flygvapenchef. Varför Virgin inte omnämnas förstår jag inte. Han fick chefsjobbet efter Amundson på meriten att han ansågs tekniskt kunnig. Han hade ägnat sig åt Arméns motorisering ... Virgin avgick självmant 1934 (ingen kritik riktades mot honom) efter Andra flygkommissionen. Han blev i stället militär rådgivare till Etiopiens Haile Selassie. Örnberg satt kvar just av de skäl som anges i boken – han hade stor integritet och åtnjöt stort förtroende.

**Torsten Friis**, som motvilligt åtagit sig chefskapet över Flygvapnet 1933, är i mina ögon Flygvapnets främste chef. Det

var han som i realiteten skapade det självständiga Flygvapnet. För att åta sig uppdraget krävde han att få handplocka vissa medarbetare. Där borde Berns ha uppmärksammat att även **Axel Ljungdahl** var en av Friis utsedda.

Friis krävde också att han som flygvapenchef skulle bli suverän personalchef. Det hade inte tidigare chefer varit. Det krävde bland annat egen officersrekrytering och -utbildning och då också den högre utbildningen. För att vinna befordran måste man också ha stabserfarenhet, alltså krävdes en egen stab.

Sagt och gjort! I 1936 års försvarsbeslut finner man då att Flygvapnet får en egen stab (FS), en egen förvaltning (KFF) och inte minst högre utbildning (FKHS – Flygkrigshögskolan – inte att förväxla med dagens FKHS). Sist krävde Friis att inte bli utsatt för någon flygkommission under sin ämbetsperiod!

● ● Om **Bengt Nordenskiöld** skall här bara nämnas, att han under sina sex år som flygstabschef var mycket drivande i vittomspännande frågor. Många frågor var dock sådana att det var Friis idéer som han omsatte i praktisk handling. Nordenskiöld hade stor arbetskapacitet. Han var inte bara flygstabschef och eskaderchef, som det står i boken, utan också chef för FKHS.

● Det var Nordenskiöld som tog initiativet till den första försvarsgrenstidskriften – då kallad Underrättelser från Flygstaben (UFS), troligen våren 1939 (?). Senare byttes namnet till UFL = Underrättelser från Flygledningen (1947) och den 1 juli 1960 till FlygvapenNytt.

Om denna Flygvapnets officiella

info-kanal läses för lite i boken. Mer fakta om numera Nordens största flygtidskrift – under hela 55 år producerad vid och av flygstaben – kunde nog serverats bokläsarna.

Foto: Birgitta Skugge



Vid ett av "gravölsbordet", fr v: **Barbro Thörn, Louise Malm, generalmajor Bernt Öst** (siste flygstabschefen) och **Jahn Charleville**.

är den mest opålitliga. Jag kan inte finna någon bild i boken av till exempel ett tjänsterum i dag eller en av de långa (tråkiga) korridorerna.

Jag har i efterhand hört att det

Troligtvis skulle flygstabens 13 press- och infochefer instämma i denna önskan. De har ju alla varit med om att driva tidskriften framåt enligt flygstabschefernas (inkl CFV) önskan.

● ● I slutordet, som är välformulerat och knipande, finns ett ordval som får mig att fundera över om författaren ställer upp på de av våra folkvalda fattade besluten. Vad jag syftar på är formuleringen "minimera skadeverkningarna (min kursiv) av anbefallda nedskärningar".

Som lojal medborgare måste jag acceptera besluten och sedan verkställa dem på sådant sätt att nedskärningarna balanseras mot verksamheten på bästa sätt. Flygvapnet har ju tidigt lagit konsekvenserna av fattade beslut. Allt för att kunna behålla en hög kvalitet på personal, utbildning, flyg-, stril-, bas- och sambandssystem. Vid de avvägningarna spelar Flygstaben en avgörande roll. Säkert menar Berns också detta, men uttrycker det annorlunda.

Boken innehåller många intressanta bilder. Tyvärr är det så, som Berns framhåller i recensionsbokens följbrev, att det saknas foto från stabens korridorer. Det är tråkigt att man inte fått fotografera i den dagliga tjänsten. Ja, inte ens i matsalen vid personalsammankomsten. Den svenska "säkerhetsnojjan" får ofta dessa konsekvenser. Inställningen tycks vara att den egna personalen

finns foton. Privata. Men ägarna lämnar inte ut dem – av rädsla.

● ● Layouten är bra och luftig, vilket gör att boken blir lätt



Överste 1 **Kjell Nilsson** och **Gunilla Widsing** hittades också av fotografen.

och ledig, liksom texten. Men varför använda så stort teckenstift? För att fylla sidorna eller med tanke på gamla stabssarbeters trötta ögon?

Den som vill minnas sin tid vid Flygstaben eller den som vill få ett hum om hur det var att arbeta i Flygstaben, skall absolut läsa denna bok. För mig med endast tre år bakom mig i Flygstaben väcker läsningen igenkännande minnen. Till Flygstabens personal vill jag säga lycka till i Högkvarteret. Vid den senare benämningen associerar jag till Mästerdetektiven Kalle Blomkvist och dennes Högkvarter på bagerivinden. Och där var det spännande och kul. ■

# 40.000 50-åring

Text: Fahn Charleville

Foto: Gösta Bolander  
Fahn Charleville  
Gösta Rosengren



TP 84 Hercules utför (=störtdyker)  
"Sarajevo-landningsprocedur".

Det var bara vid landningen på F 17 och start därifrån  
som några fick se Gripen flyga.



Herrarna (fr v):  
C F 17 överste B-W Eriksson,  
HMK Carl XVI Gustaf,  
CFV/generallöjtnant L-E Englund  
och landshövding Ulf Lönnqvist.



Mitt i Ronneby kunde detta fantastiska blomster arr

F 17:s historia på bild gav upphov till stor munterhet hos t ex general  
Wiktorin och k hustru Cajs.

# firade

F 17:s uppvisningsgrupp – fyra JA 37  
Viggen ur "Quintus Blå" = 2. div.



Kabinmodell av  
JAS 39 Gripen  
i "delserie 3-  
utförande" med  
"OTIS-bula"  
på nosen – ett  
optroniskt  
målinmätningssystem.

Publikhavet.



**F**lygvapnets huvudflygdag 1994 var förlagd till F 17 i Ronneby. Flottiljen firade sin 50-årsdag den 11-12 juni. Uppvaktade gjorde cirka 40.000 blekingebor. De flesta hade nog velat se "huvudföremålet" JAS 39 Gripen flyga men fick nöja sig att på närhåll få studera "Esset" – om än bakom kravallstaket för säkerhets skull. Kanske var det därför som vädret på söndagsmiddagen blev besviket snålblåsig?

Men en solig kung Carl Gustaf fick liksom en då blivande ÖB, generallöjtnant Owe Wiktorin, och tusentals andra flygentusiaster uppleva en kraftfull och stilren flygdemonstration av bl a Flygvapnets i dag aktuella flygplanstyper. Förmiddagens "nostalgipuppvisningar" inte att förglömma. Alla smakriktningar kunde tillgodoses – alla utom Gripen-entusiasterna var helnöjda.

Jubileumsdagens avslutande flyguppvisningsdel bestod av förbiflygning i gruppformationer av 38 flygplan. Och i en av Jaktviggarna satt vår nuvarande ÖB. General Wiktorin gör nämligen sin flygtjänst vid F 17. Han skall fortsätta med detta, även om ämbetet tvingar honom att trappa ned själva stridsflygplanstrimmen.



Avslutningsceremonien:  
38 flygplan defilerar förbi.

Sprakande färggrann "split up"  
av brittiska Red Arrows.



Text: Fahn Charleville  
Foto: Johnny Edqvist & Per Fosse

# Unik flyg

Brittiska Jaguar drar på och bankar vänster.



**F**ör första gången har utländskt deltagande i en FV-flygdag ägt rum. Platsen var F 14 och gästerna kom från RAF, det brittiska flygvapnet. Denna 50-årsdag i Halmstad går därför till Flygvapnets historia på ett helt annorlunda sätt. Och över 25.000 åskådare blev vittnen härtill. Lägg den 21 augusti 1994 på minnet - då skedde trendbrottet.

Självfallet blev den världsberömda uppvisningsgruppen Red Arrows (nio flygplan av typ Hawk) det stora dragplåstret och hallänningarna m fl gladdes storligen åt formationsakrobatiken och medföljande färggranna rökmålerier. Men självklart njöt man även av de svenskes prestationer med såväl propeller- som jetflygplan. Och de innehållsrika markutställningarna drog som alltid till sig skror av unga och gamla. Det goda

Pilotens räddningsutrustning uppvisar stor mångfald.



Publikhavet.



Uppvisningsgruppen Team 60 återuppstod som en "sexa Skåne".



# Flygdagar i HALMSTAD

vädret gav extra piff åt den 50-åriga anrättningen.

Flygdagar betyder folkfester. Men nu lär det dröja innan nästa evenemang i flygvapenregi kan erbjudas Västsverige. Om nu inte det inträffar en överraskning ... 1995 ...? ■



Gripen som kabinattrapp och fräsig modell.



Jaktviggen och Hercules tampades om intresset.



T h: Försvarsmaktens nya räddningshelikopter HKP 10 Super Puma demonstrerades på nära håll.



# Tro och vilja ristat i sten



## F 6

Den 30 juni hade dåvarande flygvapenchefen, generallöjtnant Lars-Erik Englund, inom några timmars intervall den mindre angenäma plikten att delta i två flottiljers avvecklingsceremonier.

Det började vid F 6 i Karlsborg. Efter tal av flottiljchefen, överstelöjtnant Claes Bjärle, och flygvapenchefen avtäcktes en minnessten (i röd granit). Inskriptionen var bl a F 6:s valspråk: Tro och vilja. Avslutningsvis överlämnades F 6:s fana till CFV, som i sin tur gav den vidare till chefen för F 7, att vara traditionsbevarare av den samma. ■

Red



Foto: Anne Johannesson

## Två flottiljer vid vägs ände

Foto: Rune Rydh



## F 13

En stund senare hade flygvapenchefen förflyttat sig till Norrköping och F 13. Även här var stämningen påtagligt dämpad.

Avslutningsceremonien liknade den vid F 6. Tal och korum inledde. Musik spelades. En minnessten avtäcktes, men här var den i Kolmårdsmarmor – cirka två miljoner år gammal! Stenens text är på latin och bredvid stenen är rest en platta med text om F 13:s historia.

Efter ceremonien stängde flottiljchefen, överste Göte Pudas, och stabschefen, överstelöjtnant Åke Renåker, områdesgrindarna och överlämnade låsets nycklar till kommunfullmäktiges ordförande Nanna Nilsson. ■

Red



# Och nu tar kommunen över

# Sverige återtog VM-titlarna

De 38:de världsmästerskapen i flygfemkamp genomfördes i Norge/Bodö den 7-14 augusti med deltagande från Belgien, Brasilien, Finland, Frankrike, Holland, Norge, Spanien och Sverige. Sverige – som lyckades vända en tidigare negativ trend – segrade såväl individuellt som i lag. Det var det 26:e individuella och 25:e lagmästerskapet sedan Sverige började delta i de så kallade PAIM-mästerskapen i början på 50-talet.

Av  
övenste Sven Sjöling, F 5

I år tillämpades de nya reglerna, där hinderbana och orientering slagits samman till en gren – flykttävlan. Tidigare har den sämsta av de sex grenarna duellskjutning, hinder-simning, basketboll, fäktning och ovan nämnda grenar kunnat strykas. Med dagens regler gäller det att prestera goda resultat i samtliga grenar. Tävligen har nu blivit en riktig femkamp. --- I mån av praktisk möjlighet ingår också en separat disciplin: Flygrally.

Vårt lag samlades på F 4/Frösön för att flyga till Bodö med det finska lagets Fokker-flygplan. Våra förväntningar var höga. Träningslägret i Ljungbyhed hade visat på god form. Men vi visste att främst Finland, Spanien, Norge och Brasilien hade mycket bra lag. Brasilien hade dessutom deltagit i vårt eget träningsläger.

● ● Första dagens duellskjutning bjöd på ett tangerat världsrekord. Kaptenen Leonidas (Brasilien) sköt 192 poäng, vilket är lika med löjtnant Peter Carlssons rekord från 1990. Nu blev Carlsson trea på 184 poäng efter löjtnant Peder Söderström som prickade in 185 poäng.

Simningen är inte vår starkaste gren, sedan Hans Rosén slutat tävla. Men vi låg på topp sammanlagt och det var viktigt inför de kommande grenarna.

Fäktningen är en konditionskrävande gren. Den pågick i nio timmar. Vårt lag visade jämn och hög standard och

efter tre grenar låg Carlsson etta, Söderström tvåa med fänrik Anders Eriksson på elfte och kapten Urban Bladh på tolfte plats.

Basketbollen, med fyra delmoment, förde fram laget till första plats, tätt följt av Brasilien, Norge och Finland.

Sista grenen, flykttävlan, skulle bli helt avgörande. De två ingående delmomenten är finnarna traditionellt starka i. Sveriges starkaste namn är normalt Bladh och Eriksson. De kom också på andra och fjärde plats totalt i flykttävlan. I målet på orienteringen knöts allt intresse till Söderström, som hade en rejäl chans till totalseger. Han och övriga laget gjorde en mycket strong kämpainsats. Sverige kunde åter stå överst på prispallen. Senast detta hände var för fyra år sedan.

● ● Prisutdelningen skedde i hällande regn där arrangörerna hade vissa svårigheter att tyda blöta resultatlistor.

Bra arrangemang och gott värdskap präglade PAIM 94, där nya och gamla vänner träffades. Laget, som tränats av kapten Göran Larsson, visade en jämn och hög klass. Träning i tidigare svaga grenar gav nu resultat.

Vårt flygvapenlag visade en härlig fighting spirit i år. Den skall vi hålla vid liv till PAIM 95 i Florennes i Belgien. Då kommer troligen Tjeckien och Ryssland att delta som nya flygfemkampsländer. ■



Peder Söderström spurtar mot mål i orienteringen. En 7:de plats i denna avslutande disciplin räckte till totalseger och VM-guld.



Med PAIM/VM-trofén mot skyn. Lagmästarna, i v: Peter Carlsson, Anders Eriksson, Urban Bladh & Peder Söderström.

## Resultat - individuellt:

1) P Söderström, Sverige	3.717 p
2) J Oton, Spanien	3.703 p
3) P Carlsson, Sverige	3.642 p
4) Leonidas, Brasilien	3.588 p
5) T Antila, Finland	3.529 p
6) Carlos, Brasilien	3.472 p
12) A Eriksson, Sverige	3.248 p
13) U Bladh, Sverige	3.192 p

## Resultat - lag:

1) Sverige	13.341 p
2) Brasilien	13.205 p
3) Norge	12.692 p
4) Finland	12.522 p
5) Spanien	12.149 p
6) Belgien	10.846 p
7) Frankrike	10.377 p
8) Holland	2.675 p



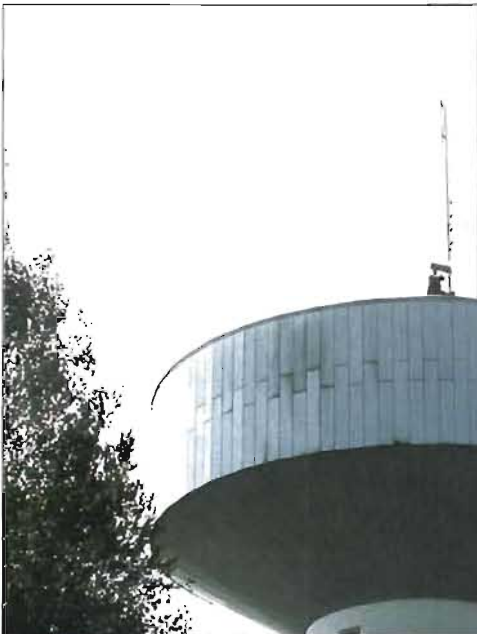
Foto: Håkan Westman

# Datorer väcker liv

## i "tornsvalar"



När regeringen i proposition och riksdagen i beslut meddelade att hittillsvarande optiska luftbevakning skulle upphöra den 30 juni 1994, såg många detta som "dödsstöten" för både Lottorna (SLK) och Flygvapenförningarnas Riksförbund (FVRF). Det ansågs innebära en försvagning av vår luftbevakning, då det enda reservsystemet till radarfunktionen försvann.

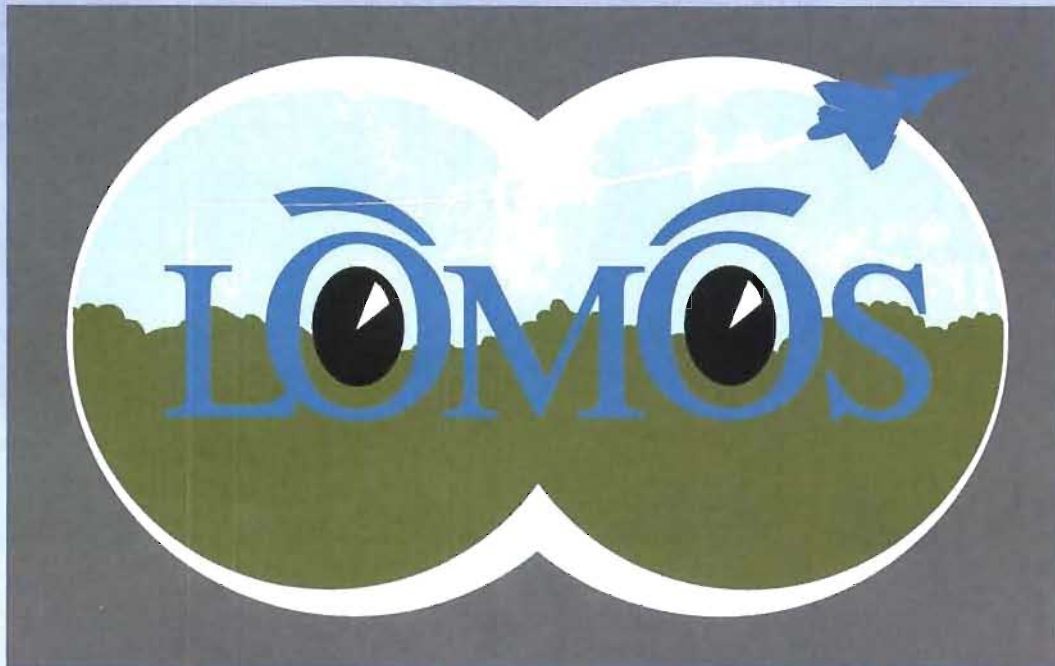


Av överstelöjtnant Björn Moberg, Höghvantelet  
kapten Lars Gunnar Larsson, F 7  
kapten Tommy Nordström, F 10  
kapten Anders Åberg, F 21

S om "tur" var hade Chefen för Flygvapnet (CFV) fått igenom ett uppdrag att utreda möjligheterna att skapa ett förenklat system för optisk inhämtning av luft- och markhändelser. Detta resulterade i två uppdrag: Ett internt i dåvarande flygstaben angående organisationen, utbildningen och övningarna; ett till FMV angående tekniken.

Dessa förslag insändes till regeringen. Det positiva gensvar detta gav (fri-





## Luft- och markobservationssystem

# SÅ HÄR BLEV DET

## – på rekordtid

villigorganisationerna hade under tiden haft ett antal uppvaktningar i departementet) gjorde att CFV började arbeta med projektet som om det vore beslutat. Riksdagsbeslutet kom i maj 1994.

Det var de höga kostnaderna att materielomsätta och driva det gamla systemet som gjorde att det var tvungen att upphöra. Priset var cirka 100 milj/år. Det skall jämföras med beräknade tio miljoner för LOMOS.

### Återtagningssystem

LOMOS är ett återtagningssystem, dvs i fred anskaffas bara den materiel som

behövs för utbildning och övning. Resten inköps under återtagandeperioden, som i detta fall är tolv månader.

För utbildning inköps en (1) observationscentral (OC) och 70 Obs-utrustningar samt tre (3) Obs-utbildningssimulatorer per flygkommando. Krigsbehovet är nio OC respektive cirka 600 Obs-utrustningar.

Eftersom det är uteslutande frivilligpersonal i systemet och dessa har sin personliga utrustning uttagen redan i fred, sparar Försvarmakten även in mobförrådskostnaderna. Med andra ord: Allt som inte behövs för utbildning och övning återanskaffas. FMV har, under ledning av avdelningsdirektör **Claes Ronge**, via ett antal underle-

verantörer, där TELUB med projektledaren **Peter Jacobsson** och datautvecklaren **Anders Wretö** (båda reservofficerer i Flygvapnet), utvecklat den nya systemstrukturen på rekordtid och därmed till mycket låga kostnader – cirka tio miljoner kronor inklusive utbildningsmaterielen.

### Minskning med 8.500

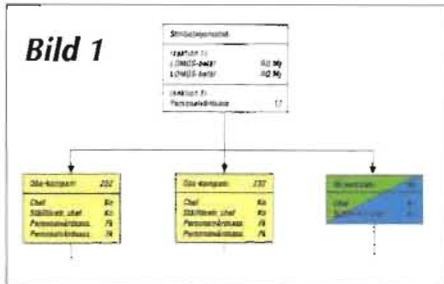
Personellt har den optiska luftbevakningen minskat från cirka 14.000 till 5.500 personer. Alla de 5.500 skall vara frivilliga (= samma antal som tidigare). Reduceringen av personal har medfört att färre observationsplatser ►

bemannas. Detta kompenseras av dels en taktisk utplacering av grupperingsplatserna, dels viss rörlighet i systemet. Varje observationscentral är dimensionerad att kunna ta emot rapporter från ett omgrupperat/tillfört observationskompani.

Nedan ges en presentation av:

- observationstjänsten med sin materiel;
- observationscentralen med sin materiel.

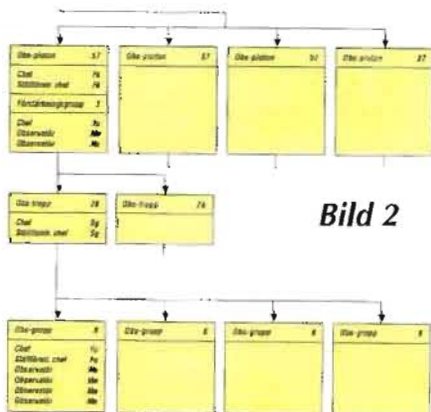
## Organisationen i stort



Obs- och OC-kompanierna är direkt underställda strilbataljonchefen (Bataljonstaben). För denna uppgift finns två reservofficerare/major i varje strilbataljonstab (sektion 1). Dessutom har sektion 3 förstärkts med ytterligare en personalvårdare (lotta/löjtnant).

### Observationskompaniet.

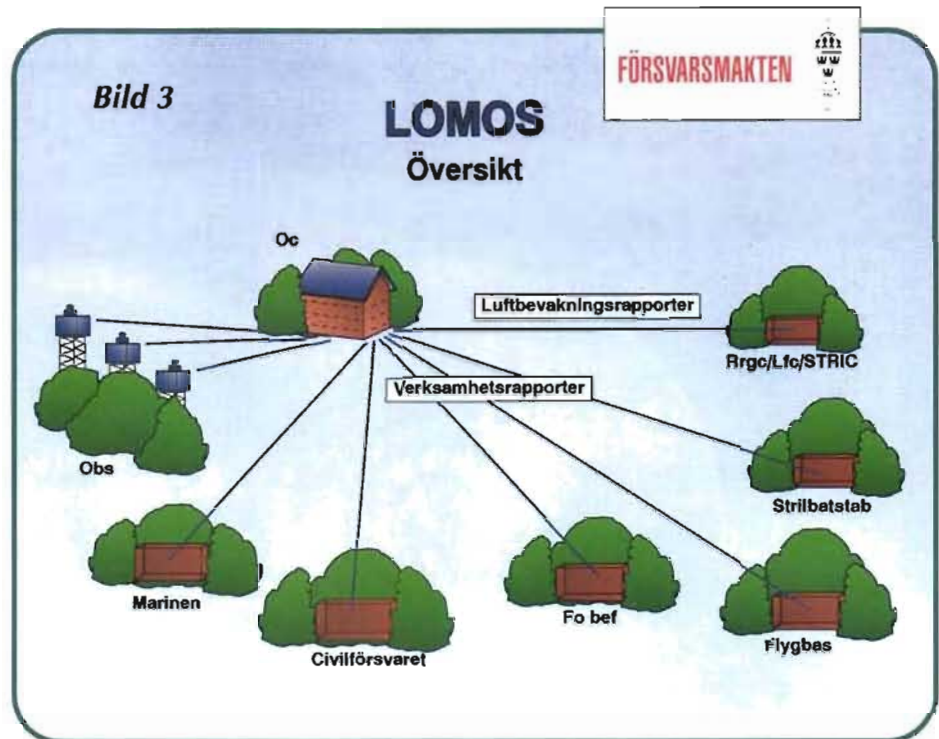
SLK och FVRF delar bemanningsansvaret helt lika. Kompaniet består av



32 obs-grupper. Varje tropp skall betjäna fyra obs-grupper och i varje pluton finns två troppar. Underhållet sköts till stor del av underhållspluton i OC-kompaniet.

**Observationstjänst (OBS-tjänst).** – Obs-grupperingsplatserna är placerade som markställningar, taktställningar på befintliga byggnader och torn från det gamla optik-systemet. Sändning av datarapport sker genom knapptryckning på en vanlig telefon (Telia Respons).

Överföring från obs-platsen till observationscentralen (OC) sker på



allmänna telenätet med tonsignalering (DTMF-Dual Ton Multi Frequency). Två typer av rapporter skickas till OC, *Luftbevakningsrapport* = rapport av flygplan och *verksamhetsrapport* = händelser på marken, till sjöss eller väderrapporter.

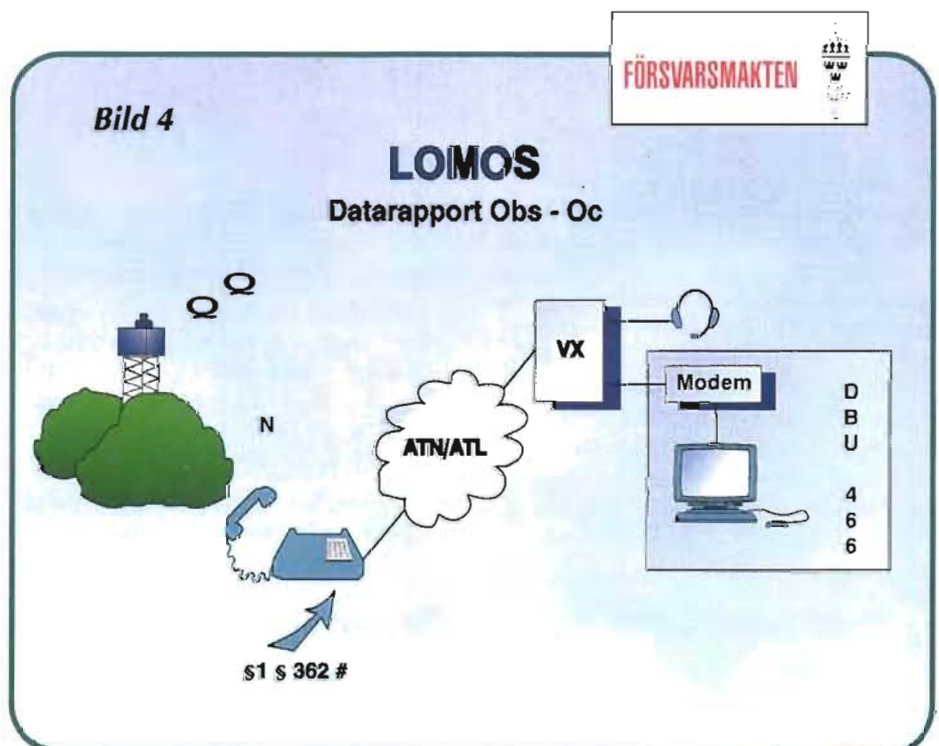
Luftbevakningsrapportering sänds från OC till radargruppcentral/luftforsvarscentral/stridsledningscentral (Rgc/Lfc/StrilC). Verksamhetsrapporterna sänds till Strilbataljon/flygkommandostab/Fobefälhavare/Civilförsvaret/Marin central enligt särskild sändlista i DBU-datarapportprogrammet.

Exempel på rapporter: A) Observatören på grupplatsen knappar in följande på sin telefon: 1 0 1 #. En luftbevakningsrapport har sänds till OC

med följande innebörd: "ett transportflygplan med kurs 6 har observerats".

B) Observatören knappar in på sin telefon: 1 0 1. En verksamhetsrapport har sänds till OC med följande innehåll: "en luftlandsättning har observerats". Komplettering av detaljuppgifter rapporteras muntligt till OC.

Observatören i luftbevakningstornet knappar in sifferkombinationen enligt **bild 4**, vilket betyder: "två jetflygplan med kurs 3 har observerats". Om observatören knappar in: 1 0 1 08236, betyder det att en väderrapport sänds in. I detta fall betyder den: "molnen bedöms låga (undersida max 300 m), sikten är mindre än 3 kilometer och det regnar" (eller duggar).



## Lika enkelt som snabbt

Med LOMOS har man skapat ett system för att på ett lika enkelt som snabbt och sambandsäkert sätt överföra information till OC. Ny materiel har tagits fram till Obs-tjänsten:



Bild 5

Den nya Obs-utrustningen ryms i den gamla "Radiakådan". Här undersöker eleverna, fr v Björn Strandberg, Lena Johansson, Jonas Nilsson, Britta Månsson och Marie Karlsson, innehållet inför den kommande tillämpningsövningen.

Vissa delar av kloss- och förbandsutrustningen från den tidigare optiska luftbevakningen kommer att överföras och användas i LOMOS.

### Observationscentralkompaniet

– Kompani- och plutonledningarna består av vidareutbildad frivilligpersonal ur plutonchefs- respektive troppchefs-nivåerna. (Kan alltså komma från alla berörda frivilliga organisationer.)

- FRO bemannar Drifttroppen i OC-plutonen.
- SLK bemannar OC-tropparna (2 st) i OC-plutonen.
- FVRF bemannar Vakt- och Expeditionstropparna i Uh-plutonen.
- SLK bemannar Sambands-, Förplägnads- och Sjukvårdstropparna i Uh-plutonen.

- SKBR och FVRF bemannar Transporttroppen i Uh-plutonen.

### Observationscentralen (OC)

– OC-materielen är uppbyggd av moderna persondatorer. Centralen fungerar som filter för inrapporterad verksamhet från Obs-platser till överordnad central (Lfc, Rrgc/T, Rrgc/F). Inrapporterad verksamhet presenteras som en symbol på en bildskärm. Bearbetning av informationen utförs av Obs-mottagare, som efter kontroll och eventuell muntlig komplettering vidarebefordrar rapporten till överordnad central inom Flygvapnet alternativt till Fo, Civo, M (försvarsområdet, civilförsvarsområdet, marinen) avseende verksamheten på marken eller vattnet.

## Vad är och kan DBU?

Dator DBU 466 består av ett tangentbord med funktionstangenter, en s k mus med två funktionsknappar och en datorenhet med löstagbar hårddisk. Bildskärmens storlek är 17" alternativt 20" och delas in i två fält: Kartbild (Kabi) och Tabellindikator (Tabi).

Dator 1-4 används av observationsmottagarna (Obs-mot). Dator 5 används av simuleringsledaren (Sim-led) i fredstid, men den kan även användas av Obs-mot. Sim-led:s dator är kompletterad med en 20" slav-skärm för givarinformation. Dator 6 nyttjas av observationscentralledaren (OC-led). Dator 7 tar emot information från överordnad central och sprider denna vidare i nätverket. Dator 8 är kommunikationsdator, vilket betyder databas i systemet. Systemledaren (Sys-led) bemannar den platsen. (Bild 7.)

Tjänsten i OC är uppdelad enligt nedan. OC-ledaren leder tjänsten under passet, vilket bl a innebär:

- Välja delkarta till Obs-mottagarna.
- Enligt Luftbevaknings/mållledarens direktiv rapportera företagsdata.
- Svara för utmatning av företagsdata (registrering).
- Svara för tömning av företagsfack.
- Övervaka taktisk följning och markering inom OC.
- Ge mottagare av verksamhetsrapporter kompletterande uppgifter.
- Sammanställa och vidarebefordra väderrapporter.

Obs-mottagarens uppgift är:

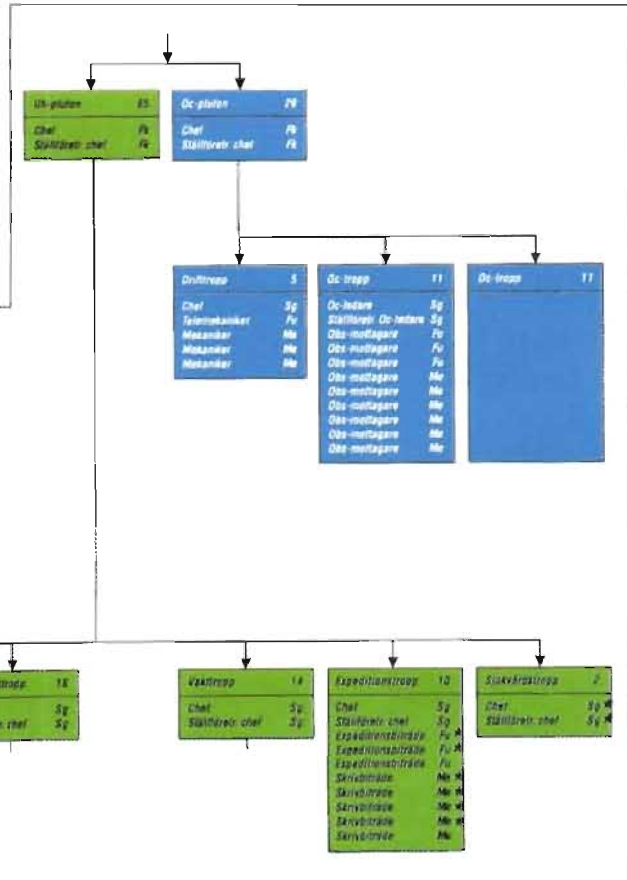
- Ta emot luftmålsrapporter på kartbilden.
- Ta emot, komplettera och vidarebefordra verksamhetsrapporter.
- Följa upp förbindelseläget från observationsplatserna.

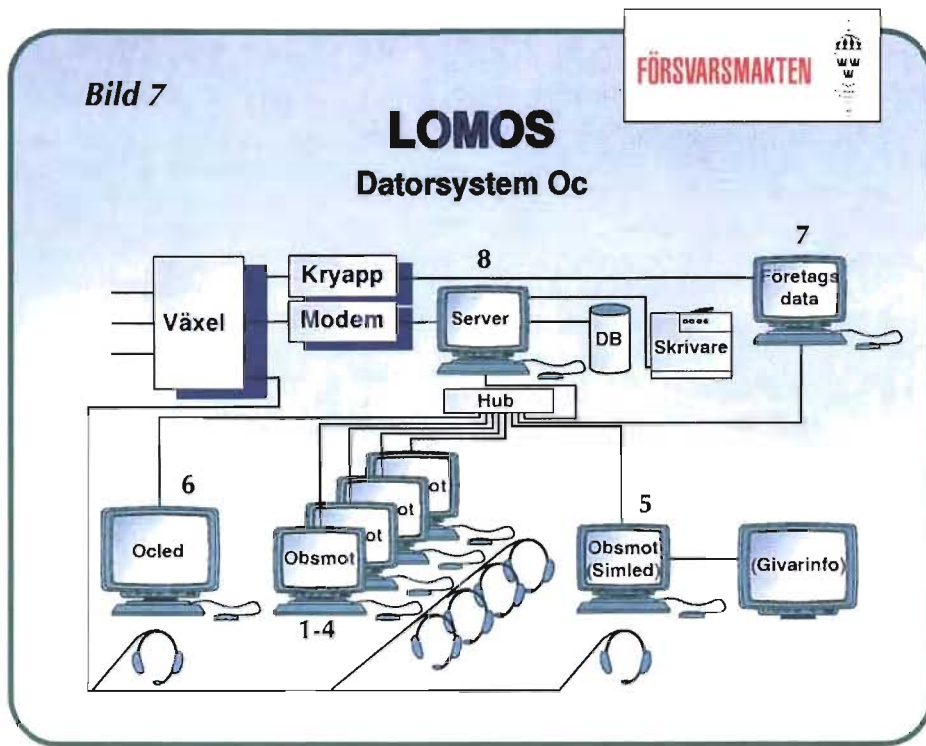
På Kabi (kartbilden) presenteras Obs-platsens status enligt följande:

- Svart punkt = ej bemannad plats.
- Grön punkt = bemannad plats, förbindelsen OK.
- Orange punkt = bemannad plats, förbindelseprov ej genomfört de senaste 45 minuterna.

Obs-littera presenteras med två bokstäver ovanför punkten. Obs-mottagaren kan välja in information: Kompanigräns, Försvarsområdesgräns, Georefsystemet eller Rikets nät. De inrapporterade luftbevakningsrapporterna presenteras med fyra flygslagssymboler: 1) Tp = grön fyrkant. – 2) Jet = grön triangel. – 3) Hkp = vitt "timglas". – 4) Prop = vitt cirkel. (Bild 8.)

**Luftbevakningsrapporter:** Vid rapport presenteras symbolen över Obs-littera. De fyra flygslagen har i databasen en programmerad fart, vilket inne-





bär att symbolen predikteras framåt enligt den kurs- och fartvektor som visas i symbolen. Efter tolv sekunder visas även ett företagsnummer. När nästa rapport kommer tänds en ny symbol vid nästa Obs-plats. Obs-mottagaren gör en "knytning" av de två symbolerna, vilket medför att den "gamla" symbolens företagsnummer övertas av den nya. Om det inrapporterade företaget är intressant för Lfc/Rrgc sker en registrering. Det medför att symbolen blir fylld grön.

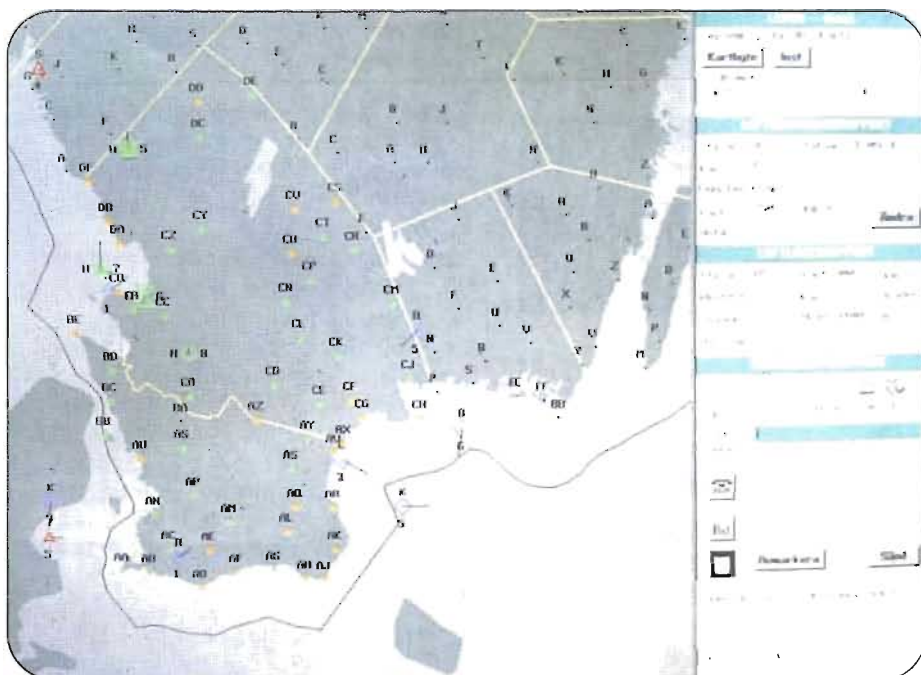
**Luftlägesrapporter:** Från överordnad central presenteras på Kabi den målföljda och sammanställda luftlägesbilden. Den presenteras som röda symboler för

Fi, Okänd och Oidentifierad samt blå för "våra". Symbolen visas med kurs och fartvektor samt företagsnummer.

**Peksymbol:** Peksymbolen manövreras med en "mus" och används för kommando avseende "stadig - märkning" av luftbevaknings- respektive luftlägessymboler för aktivering av verksamhetsrapporter och kommandon för övriga tabblår.

**Verksamhetsrapporter** visas som en "bricka" under respektive Obs-plats läge. Symbolen på brickan betyder detsamma som i det "gamla" optiksystemet. Alla verksamhetsrapporter måste kompletteras med en muntlig information.

**Bild 8**



OC-ledararbetsplats med översiktskarta invald. Tabellindikatorn på höger sida visar systemtabblå, luftbevakningstabblå, luftlägestabblå och verksamhetstabblå.

**Tabellindikator (Tabi)** är indelad i fyra tabblår:

- ▶ Den översta benämns SYSTEM-tabblå, där kart- och bakgrundsinställningar sker.
- ▶ LUFTBEVAKNINGSTabblån visar information om den "stadigmärkta" luftbevakningssymbolen: företagsnummer, kurs, fart och antal. Justering av kurs och fart kan göras på stadigmärkt företag.
- ▶ LUFTLÄGES-tabblån visar information om stadigmärkt luftlägessymbol: företagsnummer, identitet, kurs, fart, höjd och anropssignal.
- ▶ VERKSAMHETS-tabblån aktiveras genom att "klicka" på aktuell inrapporterad verksamhet. Vid aktivering ifylls automatiskt Obs-littera, inrapporterad verksamhet samt tidsnummer. Obs-mottagaren klickar därefter på en telefonsymbol på tabblån för automatisk uppringning av rapporterande Obs-plats. Efter utfrågning ifylls kompletterande uppgifter.

När informationen är inskriven skickas verksamhetsrapporten enligt en förprogrammerad sändlista till adressaten via miltex eller milfax.

## Simuleringsledaren

Att kunna simulera verkligheten, eller näst intill, har alltid varit ett önskemål – ibland en realitet i strilssystemet. Nu är detta möjligt i LOMOS. Möjlighet har nämligen skapats i OC att på ett mycket enkelt sätt rita företag i datorn, lagra dessa och senare spela upp samt manuellt rapportera de olika företagen till Obs-mottagaren.

Ännu så länge blir spelen "statiska". Eftersom systemet emellertid har en mycket stor utvecklingspotential, kommer inom en snar framtid även möjligheten att öva dynamiskt. Man kan då under pågående spel lägga till, radera eller ändra ett företags målbana, fart, m m. Möjlighet att automatiskt rapportera företagen till Obs-mottagaren kommer att införas.

I och med detta har goda förutsättningar skapats för att på ett rationellt och enkelt sätt öva personalen i OC.

## Utbildning

Chefen för flygvapnet har utsett sju "mobiliseringsmyndigheter" för LOMOS: F 10, F 17, F 7, F 16, F 15, F 4, F 21. Av dessa har F 16 och F 21 ansvaret för två enheter vardera (1 enhet = 1 OC-kompani + 2 Obs-kompanier). Varje enhet skall/bör ha en heltidsanställd LOMOS-handläggare för bl a uppföljning och stöttning av frivilligpersonalen. Dessutom finns i



Under sommarveckorna 27-30 genomfördes de första OC-kurserna i F 20:s FKHS-lokaler. Obs-mottagarplatserna bemannade av Gunnel Johansson, Irene Pejer, Patricia Lundbäck och Monica Hallstensson, samt på OC-ledarplats kurschefen Catharina Johansson.



Obs-mottagare Bente Johansson framför sin arbetsplats vid bearbetning av en verksamhetsrapport.

varje flygkommando en teknik-/taktikansvarig för systemet.

Dessa tolv handläggare har under en vecka på TELUB fått en fördjupad utbildning – dels för att klara sina "fredsjobb", dels för att vara instruktörer vid utbildning av nya frivilliginstruktörer vid F 20 den nyss förlidna sommaren (1994).

För att ha en grund för utbildningen och verksamheten skrivs ett nytt reglemente, LOMOS-R, som provades i preliminär utgåva under sommarens kurser/omskolning. Till den lokala omskolningen, som påbörjas i februari 1995, kommer reglementet att finnas ute hos berörda flottiljer och frivilliga.

För utbildning av Obs-personal har man tagit fram en Obs-utbildningssimulator. Den består av 14 telefoner, en växel, fem DTMF-modem och en bärbar PC av Lap-top-typ. Med denna

utrustning har man skapat möjlighet att utbilda och öva Obs-personalen på ett verklighetstroget sätt.

De frivilligorganisationer som bemannar LOMOS är: FVRF (cirka 2500 personer), SLK (cirka 2800), SKBR (cirka 150) och FRO (cirka 50 personer). Framför allt FVRF och SLK har nu



en stor uppgift att omskola och nyrekrytera personal till krigsbefattningarna.

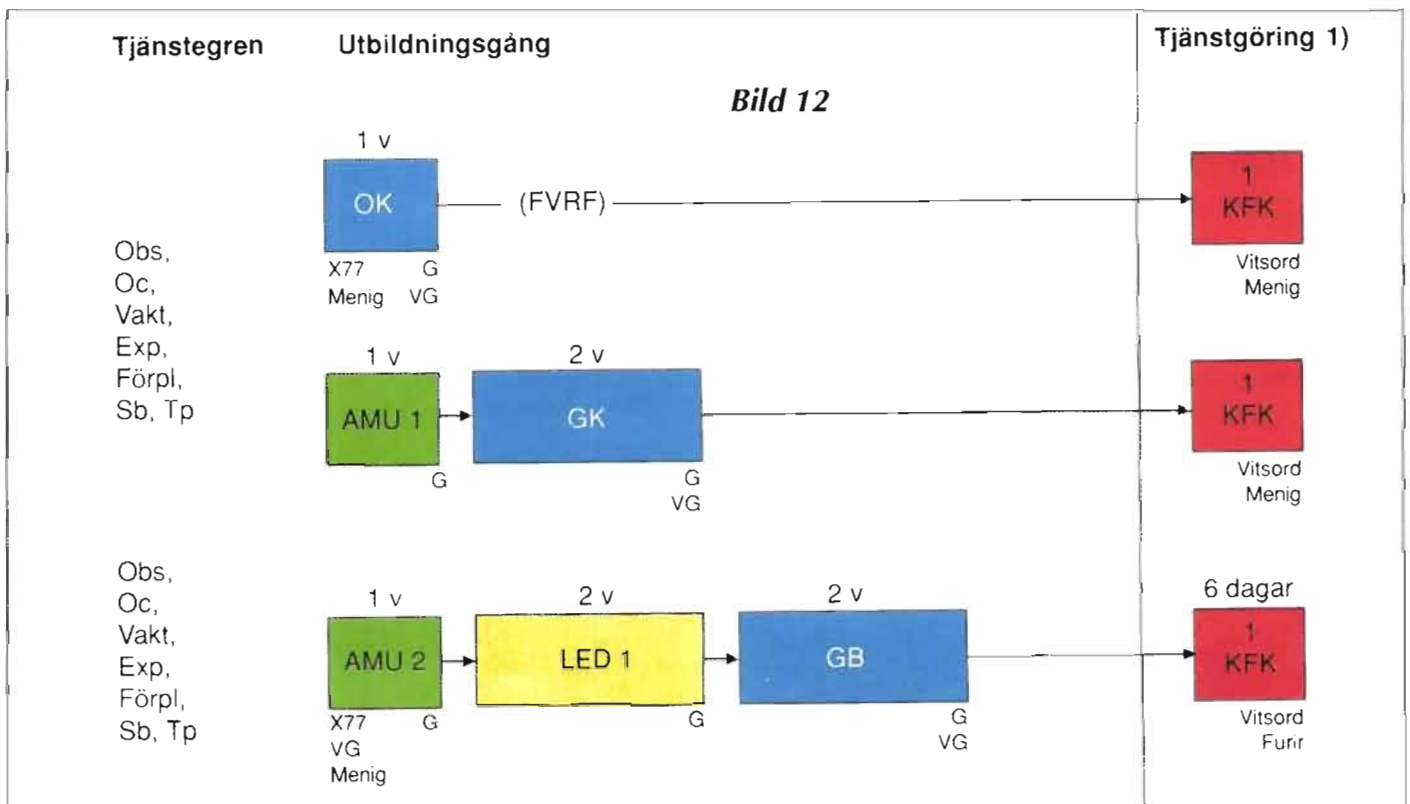
**Utbildningsgången.** – Det är en lång och kvalificerad utbildning som krävs av den frivillige för att "platsa" i LOMOS högre befälsnivåer. I varje utbildningssteg ingår flera "kontroller" = godkända kurser. Dessutom ges i

fackutbildningsskedet ett utvecklingsomdöme/godkännande att gå vidare till nästa nivå. (Bild 12).

I princip ingår följande i utbildningen till varje krigsplaceringsnivå: Allmänmilitär utbildning, chefs- och ledarskap, fackutbildning, tillämpningsövning.

Övningsverksamheten i LOMOS består till största delen av KFK (Krigsförbandskurser). En KFK initieras av krigsförbandschefen (i LOMOS ner till troppchef) och handläggs administrativt som en frivilligkurs.

Vid större övningar som Försvarsmaktsövning, Miloövning eller Flygkommandoövning kan "myndigheten" ta initiativ till att genomföra en strilövning vid samma tillfälle och inbjuda frivilligpersonalen i LOMOS att delta. Det blir en bra möjlighet att öva hela funktionen. ■



# Försvarsmakten vis

## Drakenpilot vann fint flygarpris

Återigen kan vi svenskar glädja oss åt att våra försvarsanställda gör berömvärda insatser utomlands. Nu senast var det flygvapenkaptenen **Ingemar Axelsson**, *Axe* kallad hemma på flottillen **F 10/Ängelholm**.

Av *Fahn Charleville*

mycket hård, internationell konkurrens erövrade 'Axe' "The Super King Trophy" innebärandes den bäst genomförda soloflygdemonstrationen med jetflygplan. Det åtråvärda vandringspriset erhöles vid årets internationella "Air Tattoo", som årligen äger rum på den brittiska flygbasen Fairford i sydvästra England (utanför staden Swindon).

Flygvapnet har deltagit vid "International Air Tattoo" (IAT) vid flera tillfällen. 1987 med en TP 84 ur F 7. 1992, då på RAF-flygbasen Boscombe Down, med vår prisade uppvisningsgrupp Team 60. I fjor var det F 4:s tur att representera de blågula färgerna. Det gjorde man så perfekt att kapten Jan Fröjdh i sin Jaktviggen erövrade "The International Sword for best overseas pilot" (se FV-Nytt nr 3/93).

Och i år var det alltså dags igen! Vilket pris som är mest hedervärdt kan kanske kvitta – huvudsaken att Sveriges och Försvarsmaktens namn flyger ut över världen. Vi är ju en del därav.

## Hercules 40 år

Det var en relativt stor svensk kontingent som deltog vid årets IAT. Tre Dra-

kenflygplan (J 35) ur F 10, två TP 84 Hercules ur F 7 och en J 32E ur F 16 M. Dessutom deltog arméflyget med två pv-helikoptrar typ HKP 9A.

Chefen för första flygeskadern (E 1), generalmajor **Bert Stenfeldt**, representerade flygvapenchefen och chefen för F 10, överste **Mats Hellstrand**, var kontingentchef. Som bl a guider vid markutställningen deltog sex F 10-piloter ur tredje divisionen ("Johan Gul").

Årets tema för IAT -94 var "Hercules 40 år". På grund av internationella åtaganden fick tattooet inte ihop önskat 40 C-130 Hercules från lika många länder. Men 34 går heller inte av för hackor. Av de uppvisningar som Her-



Foto: Staffan Andersson  
Lennart Berns  
Peter Liander

cules-flygplanen presenterade var det allmänna omdömet, att det svenska



F 10-delegationen i avslappnad åskådarposition.



Armén representerades av HKP 9A ur Östgöta Arméflygbataljon.



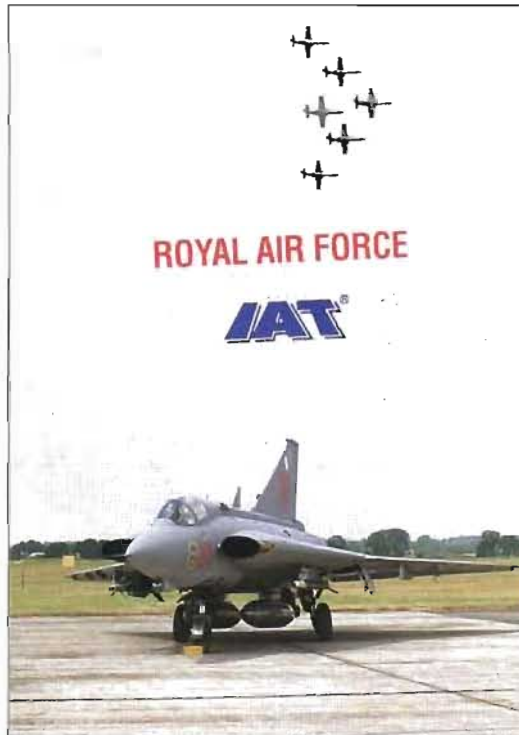
# ...klorna utemlands



**Kapten  
Ingemar  
"Axe"  
Axelsson,  
F 10**

flygprogrammet var det bästa som någonsin visats. Elogen går alltså bl a till de bägge F 7-kaptenerna Anders

## 50 länder deltog



Fairford är numera ingen vanlig RAF-bas. Den har tidvis varit provcentral (Concorde) och senare flygbas för USAF och dess olika internationella uppdrag (t ex Dessert Storm/Kuwaitkriget). Sedan 70-talet arrangeras på Fairford även RAF:s Air Tattoos, flygshower med internationellt deltagande.

I år deltog 350 flygplan från drygt 50 länder – en gigantisk deltagarskara. Flygprogrammet började vid 09-tiden och avslutades omkring kl 18. Två dagar i sträck. Och nästan en halv miljon åskådare räknades in. 4.000 frivilliga skötte rulljansen. Världens största flygshow!

Det skall nämnas, att "the IAT 94 International Display Sword" erövrades av kapten Pierre Pougheon i Mirage 2000. "Sir Douglas Bader Trophy" för bästa flygdemonstration gick till schweiziska Patrouille Suisse (i år med Hunter men 1995 med F-5).

Wahlström och Bo Andersson. Well done!

Det skall också klart framgå, att den svenska markutställningen rönt mycket stor och positiv uppmärksamhet. Till skillnad från de flesta andra "utställarna" hade de svenske hela tiden bemanning vid sina flygplan. Man kunde på så sätt kontinuerligt betjäna den mångtusenhövdade publiken. Även vår speakers (major Lennart Berns) insatser skall harangeras. Sammantaget: Ett lagarbete som får högsta betyg. Det är klass på vår utbildning och våra prestationer.

I glädjeyran över de fina framgångarna höll här faktaredovisningen av tattoo/IAT att falla bort.

## Östflyg drar folk

Tidigare deltog endast västnationer. Numera deltagar även östeuropeiska flygvapen. I år kunde åskådarna närstudera Tu-95 Bear, Su-22, Su-25 och MiG-29. Från Slovakien erhöll, som en vänskapsgest, arrangören RAF Benevolent Fund en flygvärdig MiG-21:a.

Dessa brittiska flygdagar är ett ypperligt tillfälle att i internationell jämförelse exponera vad Flygvapnet har av materiel, personal, kvalitet och kompetens. En bra värdeämätare. ■



**Delar av Hercules-besättningen/F 7-gänget.**



**Lansen i förgrunden och en radda Hercules längst bak.**

# AJS

# 37 Viggen

## – en flerrollsfamilj

I denna utgåvas temaserie om F 15 av i dag berättas om den nya Viggen-versionen AJS 37. För att hela läsekretsen lättare skall förstå vad det handlar om, ges här en beskrivning av AJS-konceptet och dess fortsatta introduktion inom Flygvapnet. Artikeln skall ses som en uppföljning av den text vi gav i FlygvapenNytt nr 2/91.

Av  
överstelöjtnant Hans Sundesten,  
F 21

**B**akgrunden till framtagningen av AJS-konceptet var att den nya sjömålsroboten (Rb 15F), som togs fram till JAS 39 Gripen, utvecklades mycket tidigt. Den skulle komma att ligga i våra förråd fram till dess att Gripen kommit ut på förband.

Rb 15 är en modernare robottyp än

föregångaren Rb 04. Den har ett annat dataspråk. Eftersom Attackviggen, AJ 37, planerades finnas kvar under ett stort antal år, började man att fundera över en anpassning och modernisering av AJ 37:s datorprogram – även AJ 37 skulle kunna bära Rb 15. Detta utvecklingsarbete ledde till att en MPE

(Multiprocessorenhet) togs fram för AJ 37. Under arbetets gång upptäckte man, att denna MPE öppnade nya möjligheter att även utveckla spaningsystemet (S 37), som i grunden är en vidareutveckling av AJ 37.

Foto: Peter Liander



Beväpning: 2 Rb 24J,  
2 akan-kapslar, 2 Rb 05.



# AJS i jakt-utförande

med två Rb 74 och fyra Rb 24J.



Foto: Åke Anderson

Embryot till AJS-projektet – en SF 37 med 7(!) jaktrobotar. Julidé som blev till verklighetskvalité.



Foto: Rolans Nordgren

## AJSH

2 jaktrobotar 24J  
2 motmedelskapslar  
2 mörkerspaningskamror.



Foto: Ivar Blixt

## Spinoff för S 37

Det visade sig så småningom, att vid en modifiering av SH och SF 37 kunde Spaningsviggen ta både attack- och jaktbeväpning. Plötsligt hade nya möjligheter öppnats för Attack- och Spaningsviggen. Dessa Viggenversioner skulle kunna användas i samtliga tre uppgifter: jakt, attack och spaning. Det s k multi-role eller allrollsflygplanet AJS 37 var verklighet. En betydande kapacitetsökning och flexibilitet inom attack- och spaningssystemet hade skapats.

Beslut om modifiering av AJ och S 37 till AJS togs i slutet av 80-talet. En viktig faktor som påverkade beslutet

var att man genom införande av AJS-konceptet tidigt skulle få erfarenhet av ett flygsystem med möjlighet att användas i alla tre roller. Med ett utvecklat AJS-system som grund för enklare utbildning och taktisk ledning av det kommande JAS-systemet. En stor vinst.

## Ekonomisk "käpp"

Under tiden som AJS-projektet framskridit har ekonomin blivit allt kärvarre, vilket medfört att SF 37 (fotoversionen) inte kommer att modifieras fullt ut enligt grundplanen. Endast jaktförmågan utvecklas av kostnadsskäl. SF 37 får sex Sidewinder jakt/IR-robotar.

Attackvapen kommer inte att kunna bäras på SF 37.

Med AJS 37 kommer vi att få större verkan och flexibilitet av grundplattformen, dvs flygplansversionen AJS.

Vi kan i attackrollen bära en del av Gripens attackvapen. Med den nya datorn (MPE) får vi mer och exaktare information, för att kunna träffa rätt med vapen och få maximal verkan i anfallsmålet. I attackrollen kan även IR-Rb 24/74 bäras i vingens yttersta balkläge.

## Vilka är skillnaderna?

Spaningsrollen kommer att utökas till att omfatta både "gamla" AJ 37 och ►

SH 37. SH 37 (havsövervakningsversionen) kommer i förhållande till AJ 37 att ha en högre och bättre kapacitet än "gamla" AJ 37, då SH 37 sedan många år utvecklats för bl a radarspaning över hav.

Skillnaderna mellan SH och AJ består främst i hårdvaran, dvs antal och utförande på knapparna i flygplanet och utförandet på radar och radarindikator. Dataprogrammet (mjukvaran) för radarspaning är däremot i stort sett lika. Kameran med långbrännviddkamera kan inte utnyttjas på AJ 37. För SF 37 sker inga förändringar av kameran.

I jaktrollen förstärks AJS Viggens kapacitet rejält. Tidigare hade vi möjlighet att medföra 1-2 IR-robotar och för gamla AJ 37 även 2 akankapslar (30 mm).

Med AJS kommer vi att på samtliga AJS 37:or flexibelt variera mellan både akanpodar (automatkanonkapslar) och maximalt sex IR-robotar av Rb 24 och/eller Rb 74.

I mer tekniska termer specificeras modifieringen av Viggarna till AJS enligt uppställning i den närliggande rutan.

## Nytt datorstöd

I AJS-konceptet utvecklas ett datorstöd PLA (= PlaneringsAnläggning) för planering och utvärdering av flyguppdragen. Datorn, som placeras på divisionen, är till för att underlätta pilotens planläggning av uppdragen. I datorn finns en databaserad topografisk kartbild som utnyttjas för studier av målområdet. En bedömd hotbild i målområdet kan skapas med hjälp av datorn. Efter genomfört flyguppdrag nyttjas sedan PLA:n för utvärdering och ger piloten en uppfattning om hur han lyckats.

Vid F 21 pågår attackskolning av 1. divisionen och 1. stationskompaniet till AJS. Utbildningen har genomförts med delar av 1. stationskompaniet och divisioner vid F 15 och F 17. På så sätt skapas grund för att själv kunna genomföra utbildning av krigsförbanden i fortsättningen. Samtidigt har F 21 utbildat ett antal piloter och tekniker från F 7 och F 15 i spaningsuppgiften såväl vid F 21 som vid hemförbanden. Dessa förband har ingen tidigare erfarenhet av flygspaning.

Övergången till AJS-status skall vara klar till den 1 juli 1996, då första flygeskadern (E 1), som svarar för ledning av attack- och spaningsförbanden, avvecklas. Från och med det datumet övertar respektive Flygkommando ledningen av samtliga flygslag. ■



T v: Vapenlast = 2 Rb 24J och 4 bombkapslar.

Nedan: 4 Rb 24J och 2 Rb 15F + 1 extratank.



Foto: Peter Liander Jahn Charleville



4 jaktrobot 24J  
2 bombkapslar

- 1) MPE Större datorkraft.
- 2) Nya vapenbalkar Krävs för Rb 15 och bombkapsel. Möjlighet till framtida vapen för Gripen.
- 3) Datakommunikation med vapenbalkar Krävs för att kunna utnyttja Rb 15:s prestanda fullt ut.
- 4) Datastav integrering av PLA Efter planeringen i PLA förs alla uppgifter om uppdraget över på datastaven som piloten pluggar in i flygplanet. Under uppdraget insamlas data kontinuerligt, bl a signalregistrering. Efter uppdraget tömmer man informationen i PLA:n för utvärdering.
- 5) Nya balklägen Medger upp till sex jaktrobotar. (Se bild sid 33.)
- 6) Förbättrad signalregistrering Innebär avsevärt förbättrade möjligheter att i efterhand utvärdera var och med vad man blivit "belyst" under uppdraget.
- 7) Ternav Förbättrad precision i navigeringssystemet.
- 8) Klocka i MPE Under ett flygpass registreras flygplanets läge kontinuerligt på datastaven. Det gör att man vid utvärderingen i PLA:n i efterhand kan spela upp hela passet, vilket är mycket fördelaktigt i utbildningshänseende. Man skulle också kunna samköra data från två flygplan vid exempelvis en luftstrid. För att rekonstruktionen av passet skall överensstämma med verkligheten, krävs att läget vid en viss tidpunkt stämmer så att inbördes avstånd mellan flygplanen blir rätt. För det krävs en mycket exakt klocka i båda flygplanen.



Attackrobot, Rb 05.



Attackrobot, Rb 75 Maverick.



**Se  
mer:  
TU AJS  
sid  
42-43**

Foto:  
Ivan Bliet  
&  
Peter Liander

## **AJS / AJSH / AJSF**



Attackrobot, Rb 15F.



Automatkanonkapsel.

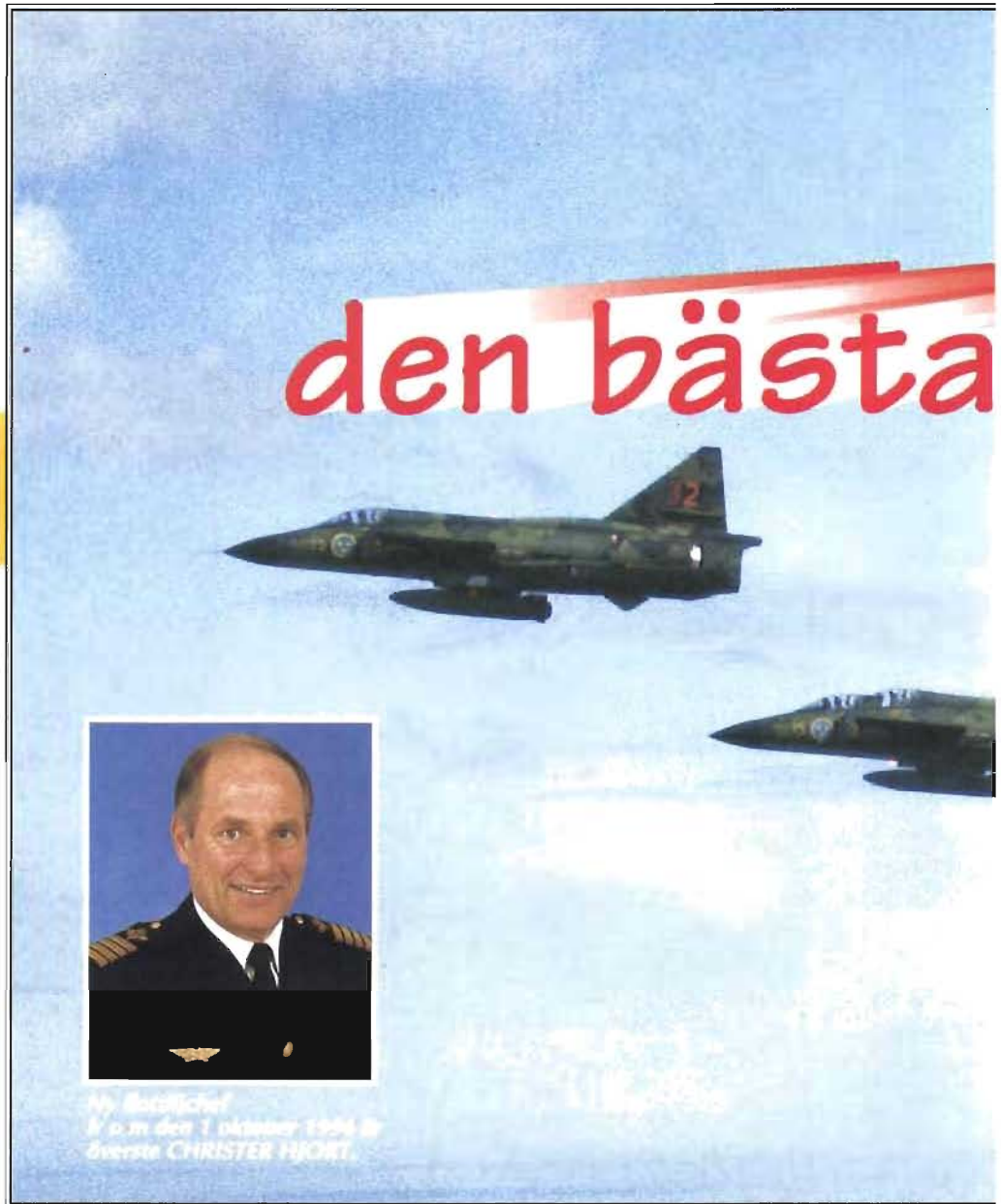


Tema

# Hälsinge flyg- flottilj

Av överste Sven Borgvald

Foto: Kent Svensson



Ny flygchef  
från den 1 januari 1994 är  
överste CHRISTER HJÖRT.

Passerar man Dalälven söderifrån, märker man på flera sätt en gräns. Naturen blir kargare, barrträden och björken vanligare. Här börjar Norrland, både formellt och reellt. Sverige blir plötsligt mer spännande och fantasieggande.

Här upplever man också en vädergräns och då oftast ett omslag till det bättre. Det bättre vädret består till ganska långt norr om Söderhamn. F 15 är kanske landets bästa flygvädersflottilj.

I varje fall var detta ett tungt skäl när Flygvapnet i början av 1970-talet valde att förlägga TIS 37-verksamheten hit – alltså typinflygnings-skedet på flygplan 37 Viggen. Nästan alla i dag aktiva 37-piloter har under fem månader vid F 15 gjort sin första bekantskap med Viggen.

● ● Ett annat skäl var naturligtvis tillgången till övningsutrymme i luften, oavsett höjdsikt eller om flygningen lämpligast sker över land eller vatten.

Förhållandena består än i dag, 20 år senare. Visserligen har den civila trafiken ökat något, men inte så att detta märks på annat sätt än genom en livligare radiotrafik på vissa frekvenser.

Typinflygningen har under många år satt sin prägel på verksamheten vid F 15. Uppgiften har varit prioriterad. Den har också i alla avseenden genomförts på ett skickligt sätt av en ganska liten skara instruktörer, divisions- och flygchefer. Inblandad markpersonal har satt en ära i att alltid förse TIS-verksamheten med de flygplan de behövt.

● ● Nu är flottiljen under urfasning som "skolförband". En ny, och taktisk, period är under uppbyggnad. Sedan snart ett år har F 15 ansvaret att leda och samordna den taktiska utvecklingen av AJS 37-systemet. Ett flygande system med stort egenvärde men även, förhoppningsvis, värdefullt som "erfarenhetsföregångare" till Gripen-systemet. Utvecklingsarbetet kommer

# F 15

## flygvädersflottiljen



att ske i så nära samarbete som möjligt med AJS 37-divisionerna vid F 10 och F 21 och naturligtvis med verksamheten vid F 7.

Sedan slutet av 60-talet har flottiljens basförbandsverksamhet varit riktad norrut. F 15 har i dag ett omfattande ansvar vad gäller utbildning, utrustning, organisation och övning av olika förbandstyper. Avståndet mellan den sydligaste och nordligaste grupperingsplatsen är lika långt som mellan Köpenhamn och München.

Ett problem har vi fortfarande olöst. F 15 har övertagit ansvaret för ett antal krigsförband från nyligen nedlagda F 6 och F 13. Planerna har vi fått, även materielen och den värnpliktiga personalen. Men vart tog befälen vägen? Finns ni alla i F 7:s och F 10:s mobiliseringsreserv? Hör av er, vi behöver er!



● ● I övrigt tar arbetsrutinerna hand om övriga verksamheter. Organisationen är slimmad; kanske alltför slimmad? Men arbetet ger som bekant hälsa och välstånd. Att arbeta för något man tror på är den bästa friskvården såväl fysiskt

som mentalt. Och i Hälsingland tror vi på Flygvapnet i Forsvarsmakten!

En flygvapengeneral lär en gång ha myntat uttrycket: "Söderhamn är hälften så stort och dubbelt så tråkigt som Haga norra kyrkogård". 1995 fyller F 15 50 år, Söderhamn 375 år, Oscarsborg 100 år, Fogdeborgen på Faxeholmen (nu ruin, hälsingar gillar inte fogdar) 700 år, Hälsinge Kuriren 100 år och Söderhamns "Brandkår" 100 år. Kom hit då så får ni se hur fel generalen hade! ■



# Utmärkta övningsområden och fin utbildningsmiljö

Av lännik Lars Helmnich

*Med ett läge som i öster gränsar till havet och i norr och väster till en glesbefolkad del av Sverige erbjuder F 15 unika möjligheter att bedriva flygutbildning. Något som understryks av 20 års framgångsrik TIS 37-verksamhet.*

**F**lottiljen ligger i ett område som utmärks av vacker natur. Skärgården med de små fiskehamnarna och det bördiga området kring Ljusnans dalgång.

F 15 är väl försedd med lämpliga start- och landningsbanor. En 2 500 m lång bana, vilket är en tillgång vid utbildning av nya elever, och en kortbana av det slag som återfinns på de utbyggda Bas 90-baserna. Bra att kunna träna kortbanelandningar på hemmaplan.

Öster-, norr- och västerut återfinns huvuddelen av F 15:s övningsområden, vilka kan tillgodose alla de tre flygslagen F 15 numera har i och med AJS 37. F 15:s unika läge tillåter alla typer av övningar utan någon som helst transportsträcka. För spaningen med t ex havsövervakning eller attacken mot sjömål har vi havet direkt österut. Närheten till hav är en stor fördel när det gäller robotövningar. Sedan något år är även havsövervak-

ning en viktig del av övnings- och utbildningsverksamheten.

Västerut, efter ett par minuters flygning, finner vi stora områden med gles bebyggelse eller rena ödemarker lämpliga för lågflygning. Alltså få bullerklagomål. Sammantaget ett effektivt utnyttjande av flygtiden. Låg intensitet av civil flygtrafik gör att övningarna på hög höjd kan genomföras ostörda.

Skjutområdena Noran och Skarpås är flitigt använda. Med sitt läge nära basen är Noran speciellt lämpligt för utbildning.

För att nå goda utbildningsresultat fordras också att elevens fritidsintressen och sociala behov tillgodoses. Söderhamn är en liten kommun som ändå har mycket att erbjuda. Det finns t ex en uppsjö av idrottsföreningar, med den framgångsrika bordtennisklubben SUIF i spetsen. Utelivet är förvånansvärt livligt. Dessutom ligger större städer inom bilavstånd.

På vintern är det förstås bandy som gäller i Hälsingland. Även skidåkning är populärt bland flottiljens personal. Här finns ett stort utbud vad gäller backar och spår – terrängen tillfredsställer alla olika smakriktningar.

Goda förutsättningar finns alltså att i framtiden bedriva en effektiv flygtjänst med tre divisioner JAS 39 Gripen vid F 15. ■



## Hur jag

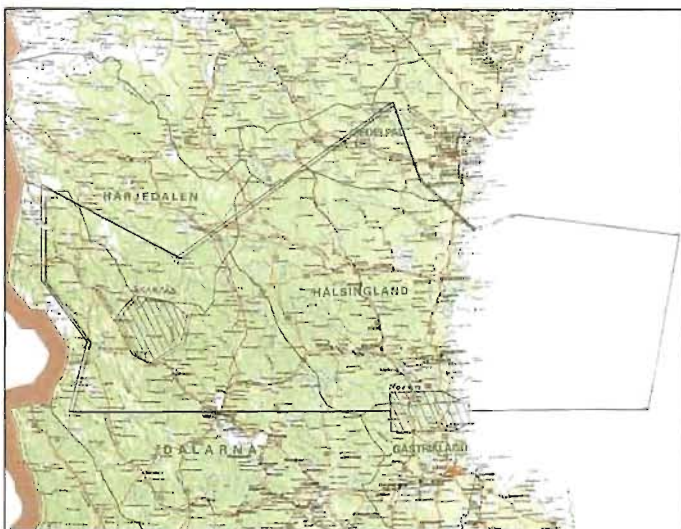
**T**ypinflygningen är uppdelad i tre skeden. – **Skede 1** omfattar tiden fram till första ensamflygningen i Viggen. Detta skede börjar med fem veckors teori, där eleven bl a skall lära sig ett helt nytt flygplanssystem. (Eleven kommer från skolbänken/skolflygplanet SK 60.) Under dessa veckor flyger eleven även cirka 20 simulatorpass. Efter teoriveckorna börjar flygningarna i tvärsitsiga Viggen (SK 37). Efter cirka två veckor flyger eleven ensam (EK) för första gången.

Under **skede 2** övas eleven i instrumentflygning, skolmässig avancerad flygning samt navigering. Detta sker omväxlande med lärare och som ensamflygning.

**Skede 3** innebär mer avancerad flygning mot flygplanets prestandagräns. Här börjar eleven också flyga förband med Viggen upp till rotestorlek (två flygplan).

Under både skede 2 och 3 varvas flygningarna med simulatorflygning. – Efter cirka fem månader är TIS 37 klar.

Då har eleven flugit cirka 45 timmar i Viggen och cirka 25 timmar i simulator.



Sedan 1975 har F 15 haft uppgiften att grundutbilda Flygvapnets Viggenpiloter. Detta steg i utbildningen kallas TIS 37 (typinflygningskedje). Den har genomförts vid andra divisionen, "Olle blå". Fr o m den 1 juli 1993 har omorganisation skett så att en separat enhet håller i TIS-verksamheten.

# blev Viggenpilot

## Hur är det att vara elev?

Kadett Andréas Brink berättar:

"Äntligen var den kommen, dagen vi alla hade väntat på. Sex förväntansfulla grabbar infann sig en dag i mitten av kalla februari på F 15 i Söderhamn för att börja flyga Viggen, för att genomgå den s k attack-TIS 37. De flesta av oss kom via ett halvår på lätt attack vid F 16 i Uppsala. Anledningen var F 6:s nedläggning, där vi tidigare var placerade.

Det var för det här vi hade sökt till Flygvapnet. För att flyga "spetsigt". Vägen hit hade egentligen bara varit en transportsträcka. Det kändes bra att äntligen vara här två och ett halvt år efter starten vid F 5 i Ljungbyhed.

Utbildningen började med ett tungt teoriskede. Under denna tid fick vi dock två

förevisningspass i baksits i SK 37, där våra lärare visade vad Viggen "går för". Detta var en verklig morot för att få oss att läsa vidare i våra tjocka pärmar. Det är inte alltid så kul att läsa när det enda piloten vill är att "hänga i luften".

## Teorin en tröskel

Vi insåg emellertid snart att teorin trots allt är ett måste. Dels för att få grepp om det komplexa system som Viggen utgör, dels för att få förtroende för maskinen. "37:an" vi flyger är en konstruktion från 60-talet. Men man fascineras över hur listig och funkis den



Här visas en perfekt TIS-rote-start.



Kapten Håkan Josefsson (t h) delar med sig av sin visdom till TIS-eleven Andreas Brink.

ändå är. Teoriskedet varvades med simulatortjänst och idrott, vilket gjorde att dessa veckor, som tedde sig som en evighet i början, snart runnit iväg.

I början av en utbildning är det väldigt lätt att skrämman en flygelev. Man undrar: "Hur ska jag klara detta?" Från första dagen har vi emellertid känt oss väl omhändertagna. Utbildningen är mycket genomtänkt och vi har duktiga och kompetenta lärare. På andra divisionen har man utbildat på Viggen sedan länge. De kan det här. Folk har klarat det förr. Då gör vi det också.

## Torrflygning

Att börja på TIS är som att börja från ruta ett igen. Varje pass måste förberedas noga och "torrflygas". Att "torrflyga" innebär att man flyger igenom passet i huvudet innan start. Har man inte tänkt igenom det ordentligt märks det direkt. Det går inte att "skaka ur rockärmen".

Vi har visserligen erfarenhet och luftvana från SK 60-tiden. Men allt går mycket fortare nu och det tillkommer en mängd parametrar. Det gör att det inte blir så lyckat om man sätter igång att improvisera det första man gör. Då blir det antagligen det sista man gör också."

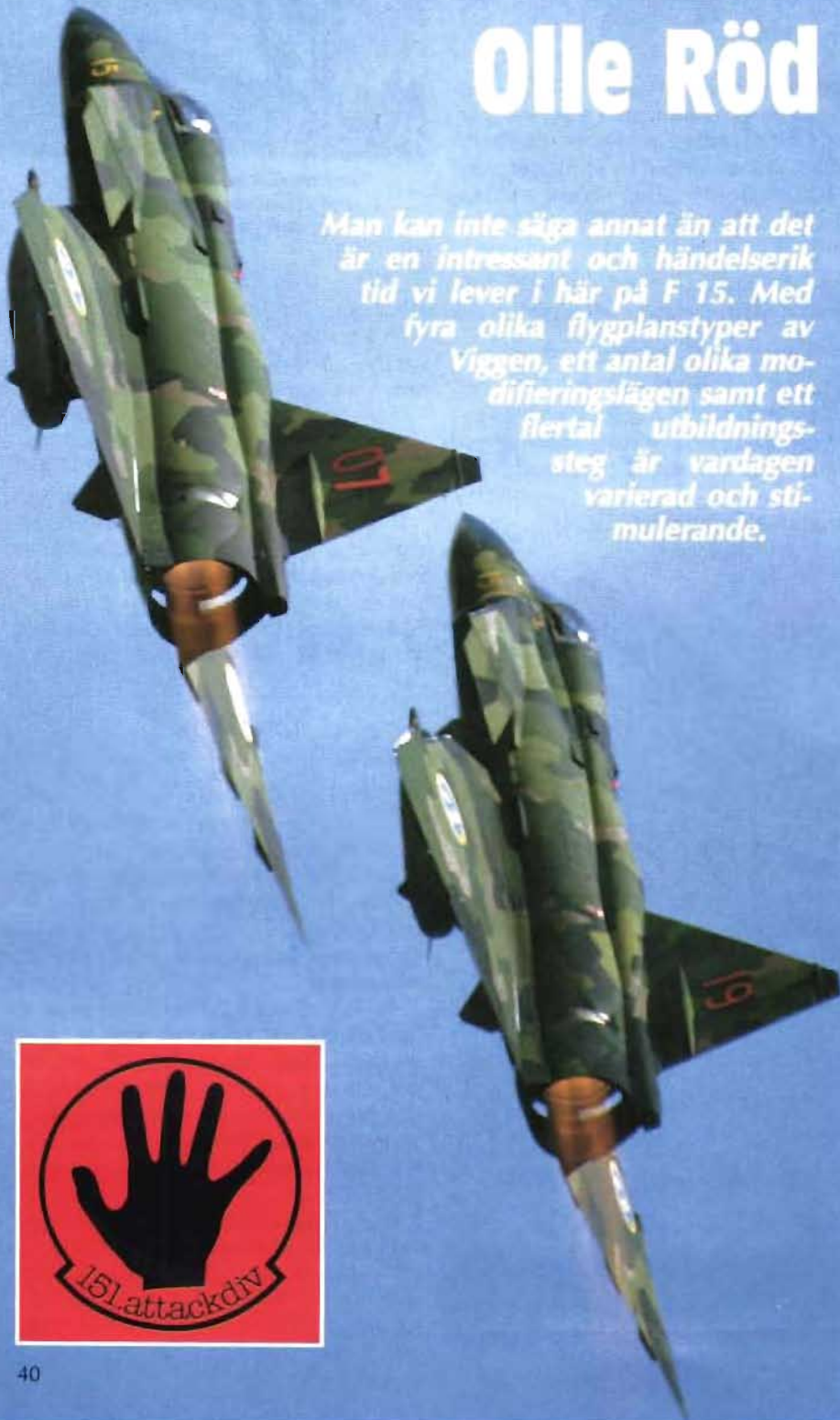
Detta var en liten smakbit. Låter Andréas berättelse intressant? Tag reda på resten själv! Sök till Flygvapnet som officer i flygtjänst så kanske vi ses på TIS 37 på F 15. ■



Av Jännike Krister Fallbevrink  
Foto: Fahn Charleville

# Taktisk Viggenflygning med Olle Röd

Man kan inte säga annat än att det är en intressant och händelserik tid vi lever i här på F 15. Med fyra olika flygplanstyper av Viggen, ett antal olika modifieringslägen samt ett flertal utbildningssteg är vardagen varierad och stimulerande.



Efter fullgjord TIS påbörjar man grundläggande flygslagsutbildning (GFSU), vilken är en taktisk utbildning. Den pågår i cirka 18 månader. Därefter är man färdigutbildad för att kunna krigsplaceras som tvåa eller fyra i en grupp. Vi flyger i det här läget utan begränsningar med enda undantaget mörkerflygning.

GFSU är även en mögnadsprocess för den unika pilotens roll som människa i krigsförbandet, vilket är väl så viktigt som flygningen. Första divisionen (Olle röd) har för närvarande sex GFSU-elever – däribland Sveriges enda kvinnliga stridsflygare. De beräknas vara klara vid stundande årsskifte. GFSU kräver stor arbetsinsats av alla på divisionen – speciellt vid stora elevomgångar.

Det har sedan 1988 i stort sett kontinuerligt bedrivits GFSU vid första divisionen. TIS-verksamheten har ju varit förlagd till andra divisionen.

## Nya uppgifter

Under våren 1993 påbörjade F 15 de första stegen mot att bli AJS-förband – attack/jakt/spaning. Fyra flygförare från första divisionen for till Kallax och första divisionen vid F 21 för att genomgå GFSU:Ä spaning. (Ä står för Aldre.) Denna utbildning skulle ge grunden till att i egen regi på sikt kunna utbilda övriga i divisionen. Men i ett första skede gav den oss tillräckliga kunskaper för att bedriva spaningsberedskap vid F 15.

Utbildningen har fortsatt och i dag är nästan alla piloter vid flottiljen klara att ta sig an den nya uppgiften.

F 15 har under det senaste året upprätthållit spaningsberedskap under cirka 15 veckor fördelat på båda divisionerna och dessutom provat att sitta kombinerad spanings-/jaktberedskap. Under de första beredskapsveckorna skedde inga "skarpa" starter, men det genomfördes en del övningslarm. F 15 försökte skapa rutiner utifrån de erfarenheter vi fått från såväl F 21:s som F 13:s första divisioner.

För oss som piloter är det alltid intressant med något nytt. Under våren 1994 har vi fått vara med om några skarpa starter. Då höjs pulsen rejält. Då man som ung pilot går på sin första jaktberedskap finns det alltid en äldre pilot med som varit med om "allt" tidigare. Men i våras fick vi åka ut på okänd mark och försöka lösa uppgiften själva. Mycket ansvarsfullt och danande.

● ● Med attack-, jakt- och spaningsutbildning och AJS 37 flyger vi nu ett flygsystem som är en utmärkt skolning inför nästa stora uppgift – JAS 39 Gripen, det verkliga flerrollssystemet. ■



# Hur man blir HELIKOPTERPILOT

*TIS-utbildning av HKP 10-piloter*



*I juni 1993 fick F 15 uppdraget att svara för typinflygningskedet (TIS) vad gäller pilotutbildningen av Försvarets nya, stora räddningshelikopter, HKP 10 Super Puma. I uppdraget ingick även att vara Chefens för Flygvapnet kontaktman gentemot helikopterservice A/S i Stavanger vad gäller PFT-verksamheten samt att tillsammans med flygvapenledningen svara för nödvändig flygutbildningsplanering.*

*Av kapten Jan Lindberg*

**F**ram till i dag har F 15 genomfört TIS (flygdel) för en pilot från F 7 under hösten 1992 samt TIS för två piloter från F 6 (F 7) under hösten 1993. Vad gäller framtida TIS-utbildning, planeras en TIS-utbildning under våren 1995 och ytterligare en under följande höst.

Fortsättningsvis planeras sådan utbildning med två till fyra piloter per år. I TIS(ff)-utbildningen kommer även TIS-operatörer att integreras.

## Vad innebär TIS?

TIS-utbildning, som bedrivs under cirka tolv veckor, syftar till att ge eleverna god färdighet i formell helikopterflygning under dagar. Utbildningen genomförs uppdelad i tre skeden med följande innehåll:

**Skede I** innefattar teknisk kurs, övriga teoretiska genomgångar och flygning. Under den tekniska kursen, som

fortgår under två veckor, får eleverna en genomgripande genomgång av HKP 10:s grundteknik samt därtill hörande utbildning i nödinstruktion för respektive delsystem.

Flygövningarna i detta skede av utbildningen omfattar rent grundläggande övningar, såsom start och landning, utelandning, instrumentflygning



*Simulatorn i Stavanger.*

m m. De är anpassade så att eleven skall ha en bra grund att "stå på" inför simulatorflygningen under skede II.

## Fortsättning i Norge

**Skede II** innefattar avionikutbildning samt simulatorflygning. – Avionikutbildning, som pågår under två veckor vid FFV i Arboga, bedrivs i HKP 10:s utvecklings-/provrigg. Första veckan innefattar teoretiska genomgångar varvat med praktik och andra veckan tillämpade övningar i rigg.

Simulatorflygningen, som bedrivs i Stavanger hos Helicopter Service A/S, har till syfte att dels lära eleven att på rätt sätt kunna "ta hand om" i HKP 10 eventuellt uppkomna nödsituationer/felindikeringar samt få träning i besättningsamarbete och då främst i nödsituationer.

Simulatorflygningen tar cirka en vecka i anspråk och ger eleven träning både som förste och andre förare.

**Skede III** omfattar cirka fyra veckor och är ett "rent" flygskede. Flygövningarna innefattar i detta skede instrumentflygning, nödräning och navigeringsflygning.

Efter genomgången TIS har eleven erhållit cirka 25 timmar flygtid och 16 timmar simulatorsid. – Nu kan "allvaret" ta vid. ■



*Foto: Jan Sixtensson*

*Nog får läraren uppleva en del hisnande stunder med elever vid spakarna. Det kan gå upp. Och det kan gå ned ...*



# TU AJS



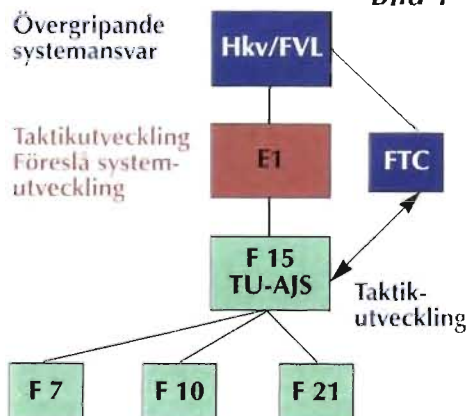
Av kapten Bentil Rönnkvist

**AJS 37 är ett systemprojekt som leder till en integrering av flygplanstyperna AJ-, SH- och SF 37 med varandra. Arbetet påbörjades för flera år sedan och var egentligen frukten av ett beslut om att AJ 37 Attackviggen skulle kunna bära den nya sjömålsroboten Rb 15F.**

och med att robot 15 krävde större datorkapacitet än vad AJ 37 kunde erbjuda krävdes modifiering av flygplanet. En sådan modifiering öppnade möjligheten att uppgradera systemet med andra funktioner till en relativt blygsam extra kostnad. Dessa modifieringar har skett i olika omgångar och utvecklingen av funktionerna har de senaste åren bedrivits vid F 6 och F 7.

Vidare medgav dessa modifieringar en möjlighet att ge AJ 37 spaningsfunktioner och att ge S 37 attackfunktioner för att erhålla en mer flexibel flygplansflotta. Även det "lilla J" som ingår i namnet AJ 37 kunde föras över till S 37 för att på så sätt öka antalet flygplan som kan bistå luftförsvaret. Man bör i sammanhanget även nämna, att de olika flygplanstyperna inte blir helt lika – de kommer att benämnas **AJS**, **AJSH** och **AJSF** för att kunna särskiljas.

Man kan ibland stöta på funderingar huruvida det är sunt att modifiera ett gammalt flygplanssystem, när ett nytt är på väg att introduceras. Men det får man anse att det är, eftersom allt arbete och alla funktioner leder till att prova ut system och att dra lärdom av dessa inför epoken med flygplan



39 Gripen. Lärdomar som dessutom är mycket kostnadseffektiva.

## Taktikutveckling

Taktisk utprovning, TU AJS, är en organisation för system- och taktikutveckling av AJS-konceptet. Den var tidigare belägen vid F 6. Fr o m den 1 januari 1994 övertogs ansvaret för detta arbete av F 15, som till sin hjälp har de övriga AJS-förbanden. Utvecklingen av vissa funktioner och system, som har en direkt koppling till Gripen-systemet, har lagts ut på F 7, eftersom TU JAS finns vid detta förband.

**Bild 1** visar den taktiska utprovningen, TU, i Flygvapnets hierarki. TU representerar Flygvapnet som en stödjande enhet, för såväl FMV som industrin, för att tillgodose användarens krav vad gäller materiel och funktioner. En av TU:s roller är därför att samla ihop och kanalisera erfarenheter och idéer från övriga förband inom AJS-systemet. En annan roll är att arbeta fram nya arbetsmetoder och ny taktik tillsammans med AJS-divisionerna.

Vilka är då TU:s arbetsuppgifter? Det är ett mångfasetterat arbete. Det består av ett flertal uppgifter, vilket

# Taktisk utprovning av AJS Viggen



AJS 37 Viggen med fyra jaktrobotar Rb 24 och två attackrobotar, Rb 05.  
Foto: Peter Liander

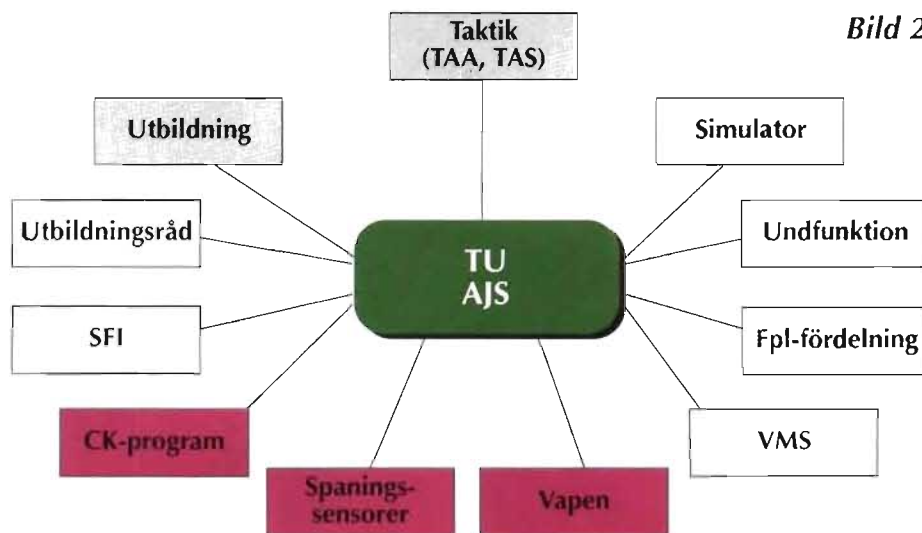
kan illustreras av **bild 2**. Vissa uppgifter är konkreta uppdrag, medan andra innebär en stödjande funktion. Exempelvis utvecklingen av VMS, dvs motmedelssystemet, drivs av en särskild projektgrupp vid flygvapenledningen. Det är dock ett område som i högsta grad är förknippat med taktikutveckling, varför även TU och divisionerna i viss mån deltar i arbetet. Ett annat arbete, som förlänats TU, är assistans vid omarbetning av SFI (föarinstruktioner). SFI skrivs av SAAB och Flygmaterielledningen vid FMV. Emellanåt behöver de emellertid hjälp i frågor om nya funktioner och om hur slutanvändaren vill att instruktionerna skall se ut.

Dessa uppgifter är exempel på arbetsuppgifter utöver den som kanske är den huvudsakliga, nämligen taktikutveckling. Det är dock inte bara att fundera ut hur gamla och nya vapen kan användas, som taktikutveckling skall leda till.

## Pilotens nya roller

Det är två tidigare helt skilda system som skall integreras – attack och spaning, vilket innebär att piloten inte bara skall lära sig ett nytt system.

Bild 2



Han/hon skall också uppträda i nya roller med kombinerade uppdrag. Det kräver ett nytt tänkande, eftersom AJS-flygplanet/det nya versionssystemet kan användas betydligt mer flexibelt och med helt nya funktioner.

Även att verka i hela luftförsvarsrollen har på senare tid fått en mer framträdande roll. Möjligheterna att verka med AJS ökar i och med förmågan att bära fler olika vapen.

## Serieversion till jul

När började arbetet? Proveditioner av AJS CK-program (datorenheten) har

flugits. Fortsatta prov kommer att ske under hela hösten. De skall vara klara till dess att den första serieeditionen kommer ut på förband till årsskiftet 1994/95.

Det är mycket stimulerande att kunna arbeta med hela kedjan, från att påverka systemet rent tekniskt, med exempelvis funktioner i programeditioner, till att utarbeta ny stridsteknik och skapa nya utbildningsrutiner.

AJS 37 Viggen med fyra bombkapslar och två jaktrobotar.

Foto: Arne Johannesson



# Viggar och Orrar – fåglar som kan samsas

*Av flygledare Stefan Karlsson*



**Byggd för att klara 2000-talets krav! – Dimensionerade för nästa århundrade! – Så brukar reklamen sälja bilar, datorer och andra högteknologiska varor. Men när det gäller sådana klyschor stämmer de väl in på flygtrafikledningen – ATS vid F 15. Nymoderna lokaliteter och utrustning borgar för detta.**

**P**ersonalen, som är navet i hjulet, har genomgått en generationsväxling som tillfört avdelningen många duktiga medarbetare. Med hjälp av lokal vidareutbildning och i nära samarbete med flottiljens övriga personal – framförallt den flygande – har dessa "knoppar" blommat ut och kan vara Försvarmakten till glädje lång tid framöver.

Materiellt håller vi också hög standard efter förra årets utbyte av radar-kontrollen, TMC. I nästan 25 år var TMC inrymt i ett mörkt, trångt och dåligt ventilerat rum innan det 1993 flyttades till ett ändamålsenligt utrymme där dagsljusutrustning installerades. Det var en verkligt kapacitetshöjande åtgärd.

Vad är det då som skiljer F 15:s ATS jämfört med andra flottiljers? Två ting bör nämnas.

## Att förstå piloteleven

TIS-verksamheten har under årens lopp ställt stora krav på oss ATS-personal. För att inte förstöra dyrbar utbildningstid krävs det att vi väl förstår vad övningarna går ut på och att vi är väl

förtrogna med alla inflygningsvarianter man kan göra med Viggan. Att det sedan dyker upp en och annan elev med "kantrade gyron", som med fantasi och flexibilitet får hjälpas hem sätter krydda på tillvaron.

**Luftrumets utseende.** – Tag fram en flygkarta och ni kan genast inse att vår flygplats ligger rätt. Det "fria" läget gör att vi har lättare att effektivt kundernas krav, vilket innebär effektivare övningar. Vi kan oftast ge önskade kurser och höjder redan innan start.

Övningsområdet är också gynnsamt placerat med få bullerkänliga områden. Att sedan hälsingen i gemen är tålig

*Nya lokaler, ny utrustning bl a med dagsljuskapacitet m m har gjort trafikledningen redo för nästa sekels trafikpåfrestningar.*

*Foto:  
Kent Svensson*



och inte klagar när det "bullrer lite" gör inte saken sämre.

## Datorutvecklingar

De radarsimulatorer som Luftfartsverket införskaffat och placerat ut i regionerna kommer att bli ett bra instrument i vår vidareutveckling. Med hjälp av denna enkla simulator kan vi prova nya inflygningsvägar och metoder. Den kommer också att kunna användas för att fräscha upp ringrostiga flygledare efter semestrar och andra långa ledigheter.

Simulatorn, som heter BART (Basic Radar Trainer), är en enkel, PC-uppbyggd simulator som bara kräver två personer för att kunna nyttjas – den övande och en givare. Utrustningen kommer från Kanada, kostar cirka 200.000 kronor per anläggning och har använts vid Flygledarskolan i Sturup i cirka fem år.

Ett annat område som är på väg att förbättras är färdplanshanteringen. I augusti installerades SIGMA (System Integrering i Gemensam MÅskinvara), vilket är datorstödd färdplanshantering inom Flygvapnet. Med hjälp av detta har hanteringen underlättats och distribueringen sker snabbare. Men mer finns helt säkert att göra – även på detta område.

## Orrar, viggas, gripas

Avslutningsvis vill jag glädja alla naturvänner och kanske mest alla ornitologer. Orrarna har återvänt! F 15:s bansystem är byggt vid en gammal spelplats för orrrar. Fåglarna och flygmaskinerna kom i konflikt med varandra i slutet av 60-talet. Orrarna sökte sig till lugnare platser. För några år sedan återvände emellertid fåglarna. Nu kan ett 20-tal orrrar beskådas varje morgon. Det är med glädje vi på ATS noterar att viggas och orrrar trivs med varandra. Vi är även övertygade om att Gripen kommer att trivas här. ■



**F 15 leder statistiken bland Flygvapnets tio flottiljer och skolförband vad avser antalet observationer med CAVOK (sikt > 10 km, molnbas > 1 500 m). Det är också tydligt att Hälsinge flygflottilj ligger bra till i landet, då man betraktar medelmolnigheten över ett år.**

# Sveriges bästa flygväder

**D**et fina flygvädet är orsakat av flottiljens geografiska läge nära kusten och i lä av högre terräng vid alla vindar med västkomponent. De sämsta vädersituationerna inträffar vanligtvis höst-vinter-vår vid sydostvindar samt vintertid vid nordostvindar och kustkonvergens, som kan ge täta snöbyar. Men vanligast är alltså det goda flygvädet.

Väderavdelningen vid Hälsinge flygflottilj består av tre prognosmeteorologer, en kadett under utbildning, en civil meteorologassistent och cirka åtta värnpliktiga väderbiträden. Det är ett trivsamt gäng som har till huvuduppgift att tillgodose den flygande personalen med flygväder och inte med vilket väder som helst. Nej, bra attack-, jakt- och spaningsväder skall det vara.

---

## Hjälper hela Försvarmakten

---

Våra kunder är de två AJS-divisionerna, TIS-enheten och helikoptergruppen. Vi är dessutom till hjälp för alla andra militära flygplan, som använder F 15 som mellanlandning vid flygningar genom Sverige och för dem som vill utnyttja oss som alternativ landningsplats vid dåligt flygväder på hemmabasen. Även Armén och Marinen får väderinformation från oss. En självklarhet inom myndigheten Försvarmakten.

Prognostjänsten, som bedrivs i tor-



*Chefen för väderavdelningen Stieg Viklund beställer bra väder ur sin Milmetanläggning.  
Foto: Kent Svensson*

net, omfattar främst flygplatsprognoser (TAF) samt flygväder i övningssektorerna och över havet. Med hänsyn till vårt centrala läge i landet delger vi ofta flygväder för flygningar till norra och södra Sverige. F 15 utnyttjar också flitigt sina krigsbaser, som vi bemannar och bedriver vädertjänst vid.

---

## Inte bara datorer – även "flygtjänst"

---

Meteorologerna arbetar normalt måndag till fredag från kl 05.30 till kl 16.15 uppdelat i två vakthavande pass. Varje morgon har vi också en väderflygande meteorolog som flyger med i en SK 60. Han/hon kompletterar från luften de väderuppgifter som vi får på våra skärmar från avancerade informationssystem (MILMET),

satelliter och radarstationer.

Att vara meteorolog är ett omväxlande jobb. Det innefattar allt från vetenskapliga klurerier (som skall resultera i prognos), utbildning av värnpliktiga väderbiträden och av våra kunder, "chefs- och ledarroll", till att uppleva vädret på nära håll genom väderflygningen. Vi har fin kontakt med våra kunder (piloterna), som hjälper oss med observationer från luften längre bort från flottiljen. De ger oss "feedback".

---

## Duktiga värnpliktiga

---

Våra värnpliktiga väderbiträden bemannar observationsstationen dygnet runt, året om. De har till uppgift att observera väder och distribuera det vidare i vårt informationssystem, så att det kan nås av meteorologer runt om i världen. Det är ett betydelsefullt jobb de gör och de flesta trivs mycket bra.

Datorstödet inom vädertjänsten utvecklas snabbt med nya prognosmodeller, nytt observationssystem (MOMS), MILMET, etc. Men med människans dynamiska hjärna kommer meteorologerna och observatörerna under en lång tid framöver att fortsätta vara de viktigaste komponenterna. ■



**Basenheten vid F 15 har bemanningsansvaret för O-basfunktionen vid fem basbataljoner från Mälardalen till nordligaste Norrland. Av dessa sätter F 15 upp grunddelarna på tre bataljoner. Dessutom tillför vi klargörings- och serviceresurser till ytterligare två basbataljoner.**



*Av major Matz Jacobsson*

# Vad är ett "flygbaskommando"?

I enlighet med inriktningen av verksamheten mot krigsförbanden och kaderorganisation har vi på F 15 gjort så, att basbataljonscheferna svarar för verksamheten inom sin bataljon. Huvuddelen av F 15:s verksamhet planeras alltså inom krigsförbandens (bataljonernas och divisionernas) ram. Bataljonschefen planerar och budgeterar för "sin" personal (verksamhet, löner, kurser, utbildning), planerar och genomför övningar på egen krigsbas – från flottiljövningar, flygvapenövningar till krigsförbandsövningar (KFÖ).

Detta är en styrka, då man redan i mindre övningar får tillfälle att planera och genomföra övningar med väsentliga delar ur den skarpa bataljonsledningen. En annan styrka är organisationen på stationskompanierna, det s k troppsystemet. Systemet innebär att klargöringsplutonen delas upp i tre klargöringstroppar. Dessa troppar består av 4-5 yrkesofficerare i teknisk tjänst samt 5-8 värnpliktiga.

## Många fördelar

Troppsystemet på stationskompanierna ger många fördelar. Bland annat: Inga fasta officerare vid tekniska skolan, möjligheter för troppchefen med underställda att påverka och planera den tekniska utbildningen samt en naturlig cirkulation för officerarna inom troppen mellan klargörings- och serviceplutonen.

Detta innebär en stimulerande tjänst i de tre rollerna: Utbildare, förbandschef och fackman.

För den värnpliktige ges fördelar främst vad gäller ökad personkännedom och laganda inom krigsförbandet, då den värnpliktige tillhör samma klargöringstropp under värnpliktstiden och krigsplaceras i densamma.

Utbildningen av en värnpliktsomgång på klargöringstroppen går till på följande sätt:

Efter den allmänmilitära utbildningentas de värnpliktiga emot på klargö-

ringstroppen, där den värnpliktige under tio veckor ges en grundläggande teknisk utbildning. Därefter fortsätter utbildningen cirka tolv veckor mot första hjälptekniker.

Resterande tid av den värnpliktiges tjänstgöringstid omfattar krigsbefattningsutbildning (KBU), vilket förutom den tekniska tjänsten omfattar sjukvårds-, sambands-, fordon- och markförsvarsutbildning samt viss utbildning i bastaktik. KBU avslutas med en slutövning (C F 15:s kontrollövning), vilken genomförs växelvis på baserna Gunnarn och Åmseele.

Under slutövningen övas förutom klargöringsmoment och skyddsmoment även sjukvårds- samt markförsvarsmoment. Dessa övningar är mycket givande för såväl värnpliktiga som befäl. Cirka 150 man deltar. Våra krigsbaser får på detta sätt en kontinuerlig övningsverksamhet utöver de i chefens för Flygvapnet produktionsverk planerade övningarna. Följaktligen har dessa övningar hos oss en hög prioritet.

## Fredsproduktion

Förutom krigsförbandsproduktionen producerar vi flygtid åt två AJS Viggen-divisioner innehållande flygplansversionerna AJ, SH och SF 37. Utöver detta håller vi, i samband med TIS-verksamheten, igång våra skolflygplan SK 37. Antalsmässigt motsvarar de en hel division och har tillsammans med typinflygningen vid F 16 ett flygtidsuttag motsvarande en fredsdivisions behov.

Denna verksamhet upprätthålls av två stationskompanier, varav ett är världens enda kombinerade AJS/SK 37-kompani ... om uttrycket tillåts.

## På förkant datormässigt

F 15 ligger långt framme med datorstödet – främst till stationskompanier-

na – då det gäller flygplansunderhåll på A- och B-nivå. Systemet som utnyttjas är det s k Primus F/D (=flygplan/division).

PRIMUS F/D är ett lokalt datorsy-



stem för division och stationskompanier. Divisionen matar systemet med bl a planerat flygtidsuttag för enskild pilot samt hela divisionen. Stationskompanierna matar systemet med loggbladsinformation; planerat och genomfört flygplansunderhåll. Detta gör att man framför allt på stationskompanierna lättare kan följa upp det planerade flygtidsurtaget och ha en säkrare underhållsplanering vad gäller flygmateriel.

Just nu genomför stationskompanierna vid F 15 ett prov för vidareutveckling av systemet. Detta prov innebär att man automatiskt överför information mellan datorsystemen DIDAS och PRIMUS vad gäller underhållsplanering. – F 15 är föregångare med datortekniken. Det är sporrande att vara pionjär.

Ytterligare försök att nå en mer krigsnära fredsorganisation är att dela upp den gamla U/S-bataljonen till ett markförsvarskompani och ett skyddskompani. Detta har genomförts med gott resultat. ■

# Våra baser i Övre Norrland

*Gunnarn och Åmsele är namn som många försvarsanställda har kommit i kontakt med under ett flertal sekel. Gunnarn började byggas under 40-talet. Åmsele något senare. Gunnarn-basen har sitt läge vid Umeälven fyra mil öster om Storuman. Åmselebasen är belägen en mil från Åmsele vid vackra Vindelälven, som är en av de fyra outbyggda älvarna i Sverige.*



*Av kapten Olle Wärnick*

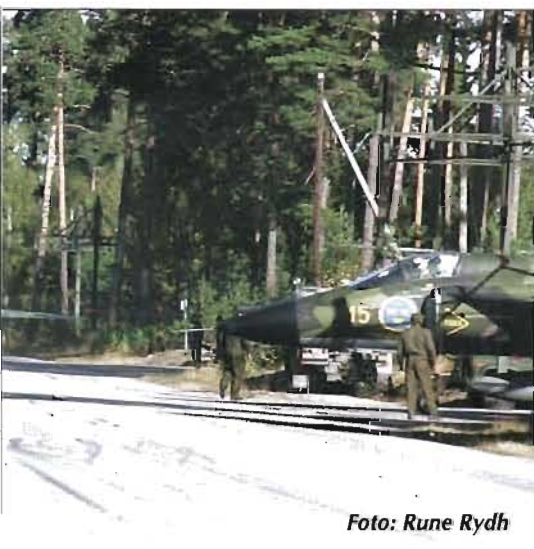


Foto: Rune Rydh

Övning vid krigsvägbas.

Laddning av bomblavett till AJS 37 vid vägbas under C-stridsmedelshot.



Foto: Kent Svensson

Vintern med mycket snö och sträng kyla är vad man ofta sammankopplar dessa baser med. Båda baserna tillfördes F 15 i början på 70-talet och byggdes under 80-talet ut till Bas 90-status.

Personalmässigt skiljer baserna sig något åt. Detta beror på att Gunnarn har ett stort antal byggnader som byggdes upp under 40-talet och som kräver tillsyn. Bastroppstjänsterna är i dag besatta. Gunnarn har haft problem under ett antal år att besätta tjänsterna, mycket beroende på svårigheterna att ordna arbete åt respektive fruar. De långa resorna vid bosättning i Storuman eller Lycksele kan också vara en bidragande orsak. Har man en gång kommit hit och dessa saker har ordnats, blir man kvar. Detta måste tillskrivas arbetsinnehållet vid en bastropp. Den ena dagen är inte den andra lik.

## Sparar och frigör

Vi har under ett antal år prövat ett system med två värnpliktsomgångar. Vi har funnit att det passar oss mycket bra. Systemet innebär tio värnpliktiga vintertid och fyra under sommarmånaderna. Detta gör att vi sparar in en utbildningsomgång och på så sätt frigör personal.

Efter grundutbildningen vid F 15 kommer de värnpliktiga ut på respektive bas. Brand- och brandvagnsutbildningen sköts i dag av F 15 på basen. Funderingar finns att delar av den skall genomföras av bastroppen. Utbildningen på specialfordon genomförs gemensamt av bastropparna på

skiftande baser. Samarbetet mellan baserna anser vi vara mycket fördelaktigt för oss, då avståndet till F 15 är 60 mil.

## Höga krav

Verksamheten på baserna följer i stort ett återkommande mönster – reparationer och nödvändig gräsklippning sommartid samt fälthållning vintertid. Vintern kan vara kärv – upp till en meters snödjup och inte så sällan har vi temperaturer nedåt minus 40°. Detta gör att vi ställer stora krav på materiel och underhåll. Umeå fallskärmsklubb utnyttjar Åmselebasen sommartid.

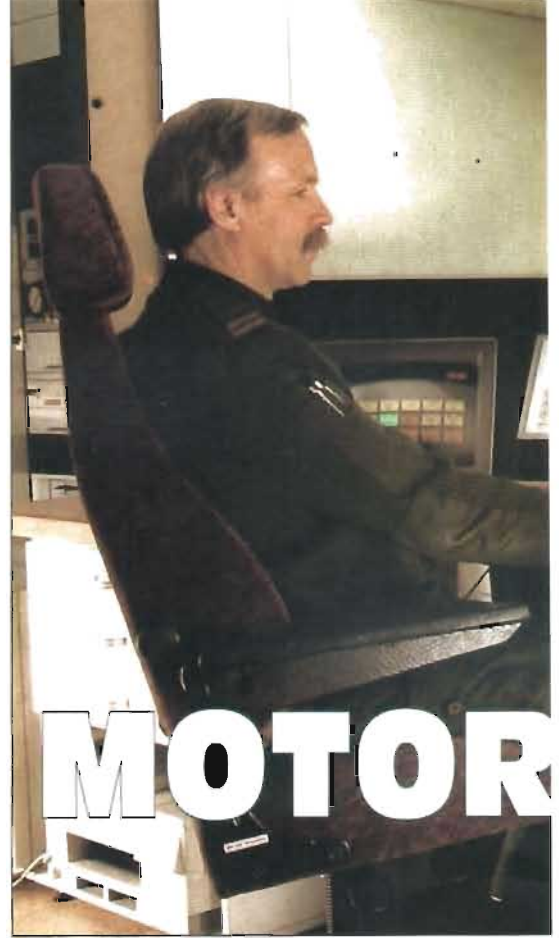
Gunnarn har sedan första oktober 1993 civilt flyg, med två dubbelturer till huvudstaden. Bastroppen är ansvarig för fälthållningen och i vissa fall räddningstjänst, som medför en viss skiftgång för troppen under hela året. Våra värnpliktiga ser mycket positivt på uppgiften. De söderifrån kommande grabbarna har möjlighet att flyga med på sin ledighetsresa, vilket de uppskattar. Gunnarn besöks årligen under våren av ett 50-tal TP 84 Hercules. Resenärerna består av försvarets personal som genomför vinterutbildning i den vackra västerbottniska fjällvärlden.

För att lösa dessa uppgifter har vi på båda baserna mycket bra fungerande matinrättningar, bilmekaniker, förrådspersonal, tillsynsmän och lokalvårdare. F 15 stödjer oss på alla vis. Bl a ges vi möjlighet att delta i de arrangemang F 15 ordnar i Söderhamn. ■



*Av  
Flygingenjör Olle Hultgren*

# Europas modernaste MOTOR



***Motorprovet vid F 15 var Flygvapnets första att modifieras med modern motorkörningsutrustning – bättre ljudisolering och ett förbättrat brand- och säkerhetssystem. Efter modifieringen hade vi det modernaste motorprovet i Europa!***

Vid F 15:s tekniska enhet sker tyngre underhållsåtgärder och modifieringar på flygplan 37, helikopter 10, fordon, övrig basmateriel och kringutrustningar. Tekniska enheten är vidare ansvarig för flottiljens flygtidsproduktion, dvs skall se till att underhållet utförs så att det alltid finns flygplan och helikoptrar i tillräcklig mängd och av rätt version att flyga med. Dessutom har tekniske chefen det lokala tillsynsansvaret för luftvärdigheten vid flottiljen.

Vid F 15:s tekniska enhet arbetar för närvarande cirka 130 personer. För att kunna producera tillräckligt med flygtid och samtidigt hålla en flygsäkerhetsmässigt hög nivå, krävs stora insatser både vad gäller planering, beredning, handgripligt arbete på objekten, dokumentation och uppföljning. Det krävs 40-50 underhållstimmar för att producera en timmes flygtid med Viggen. Ett talande exempel.

Nedläggningarna (1994) av flottiljerna F 6 och F 13 har inneburit att F 15 fått fler flygplan. Spaningsversionerna SF och SH 37 har tillförts flottiljen. Vi har nu vid F 15 en flygplans-

park som omfattar AJ, SF, SH och SK 37 samt SK 60, SK 61 och HKP 10. För tekniska enheten innebär detta ett ökat underhållsansvar. Men också många nya intressanta uppgifter. Sådant sätter färg på arbetsrutinerna.

## ***Tekniskt på framkant***

Ett exempel på att F 15:s tekniska enhet ligger på framkant är att vårt motorprovhus var Flygvapnets första att modifieras med modern motorkörningsutrustning. Miljömässigt ett lyft med bättre ljudisolering och ett klart förbättrat brand- och säkerhetssystem. Med stolthet noterar vi att vi nu har det modernaste motorprovet i Europa!

Brand- och säkerhetssystemet utgörs av TV-övervakning och rörelsesensorer, som gör det möjligt att t ex upptäcka bränsleläckage och lösa föremål. Vid en eventuell brand kan förarplatsmekanikern lämna flygplanet med hjälp av en "linbana" under tiden som släckvätska sprutas över flygpla-

net. Dörrar, fönster, fläktar, pumpar, kameror m m kan styras från en manöverpanel i provledarrummet.

## ***Dialog med datorn***

Motorkörningen genomförs på ett konventionellt sätt med en förarplatsmekaniker och en provledare i provrummet. Den stora skillnaden i den nya anläggningen är att allt som görs vid körningen sker i dialog med en dator. Alla värden som erhålls normaliseras direkt samt presenteras på provledarens färgskärm i form av mätvärden och diagram. Vissa justeringar på motorn kan göras direkt via datorn. Detta medför stora tids- och bränslebesparingar. Mätvärdena kan också direkt jämföras med de som erhållits vid tidigare motorkörningar på aktuell motor, s k trendanalys.

Genom att motorprovet ligger på framkant när det gäller säkerhet och effektivitet, har det tilldragit sig ett stort internationellt intresse. Besökare från många länder har gjort studiebesök och låtit sig imponeras. ■



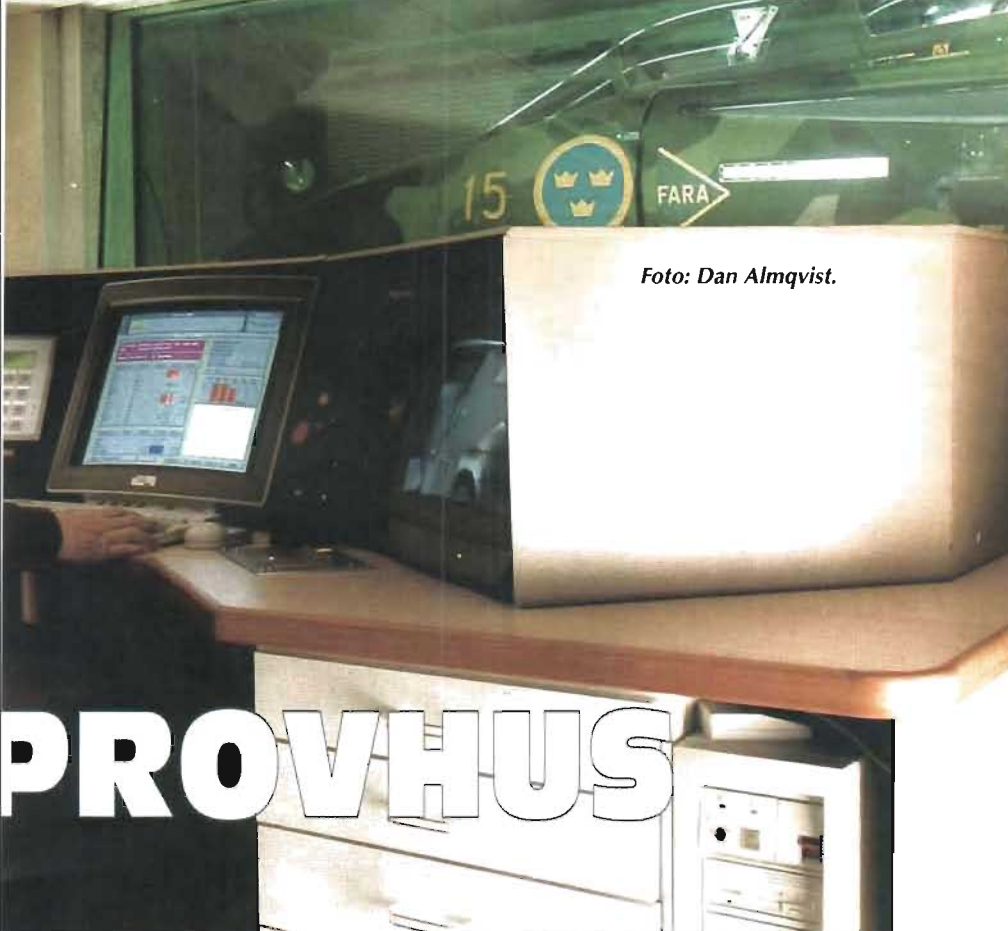


Foto: Dan Almqvist.



# PROVHUS

*Chefen för motorkörningshuset, löjtnant Lars Erik Fleck, styr med säker hand vid motorprovkörningen.*

## OBS! OBS! - Här finns nya, skarpa jobb

*Personalen vid en flottilj består av många olika yrkesgrenar som vävs ihop till en enhet med samma mål för ögonen att "producera" allt vi blir ålagda i form av krigsförband, flyg- och markutbildning, värnpliktsutbildning och mycket annat som hör till vårt speciella samhälle. Målet når vi genom engagemang i uppgifterna och god stämning på arbetsplatsen. F 15 har gott om dessa "varor".*

*Av major Tommy Hedström*

**Ö**s grundsyn om en organisation som skall vara liten men vass stämmer väl överens med personalstyrkan vid F 15. Vi är tillsammans cirka 480 anställda, varav 50 procent är officerare. Tre av dessa är kvinnor. En av dem är dessutom den **enda kvinnliga piloten i Flygvapnet**. 50 procent av styrkan är civil, varav 125 är kvinnor. Utöver dessa räknar vi in cirka 80

reservofficerare och 350 värnpliktiga. Tillskott av 40 medarbetare från nedläggningsförbanden F 6 och F 13 har stärkt våra enheter, vilket upplevts positivt. Trots denna förstärkning är bedömningen, att F 15 har jobb åt ytterligare cirka 40 personer med specialkompetens till de uppgifter vi påförts.

Rekrytering sker till största delen från Mellansverige samt lokalt i Häl-

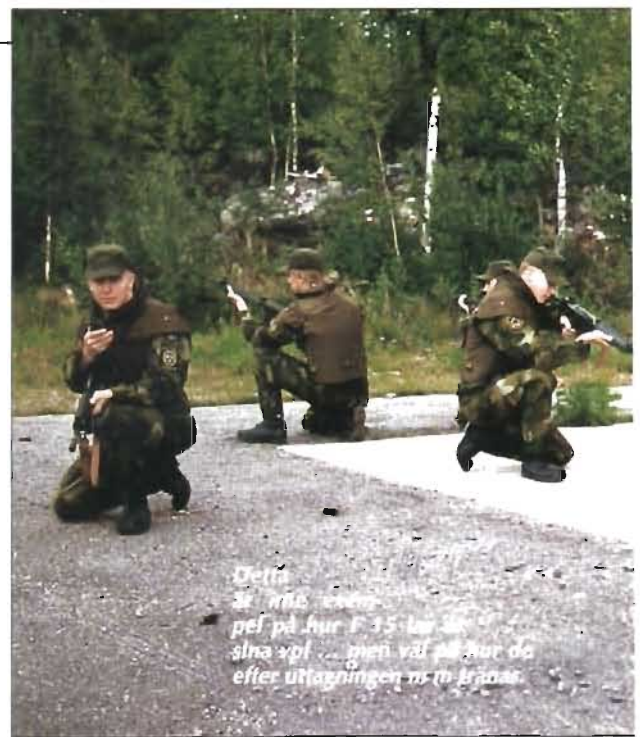
singland. Vi behöver för de närmaste åren tio officerare.

Personalen är ung och engagerad. Detta medför att vi har en stor potential att utveckla.

25 personer är för närvarande upptagna av *nivåhöjande utbildning*. Detta antal måste öka för att vi skall kunna täcka egna behov och för att kunna bemanna våra staber och skolor. ■



*En av Värnpliktsdetaljens viktigaste uppgifter är att beställa rätt antal värnpliktiga med rätt uttagning till de fyra inryckningsomgångarna. Vägen från behovet vid inryckning till krigsplacerad värnpliktig är ganska lång. Många problem kan uppstå innan aktuellt krigsförband får sin begärda omsättning, dvs sitt önskade kompetensinnehåll. Vi håller nu på med beställning av värnpliktiga med inryckning i april 1999. Den omgången kommer att rycka ut i mars år 2000! I det perspektivet känns sekelskiftet sannerligen nära.*



Detta är mitt uttryck för att jag är nöjd på hur F 15 har sin sina vapen... men väl på väg ut efter uttagningen nr 10. 1999.

# Så här tar vi ut v

Vad man än tycker om utbildningsreserven, en inskränkning i den allmänna värnplikten, så har den medfört en stor förändring i grunderna för behoven vid inryckning. Numera upprättas dessa behov efter en noggrann analys av krigsförbandens omsättningsbehov. Andelen utryckande som krigsplaceras ökar därför undan för undan. Av de som ryckte in till F 15 budgetåret 92/93 krigsplacerades 84 procent av de utryckande. Det är ett resultat som ligger över medelvärdet i Flygvapnet, som är 63 procent. För att ytterligare höja värdet mot målsättningen 100 procent återstår arbete med att organisera kompeteringsutbildning för bl a hundförare och vaktsoletter.

Den organisatoriska tillhörigheten för värnpliktsdetaljerna inom Flygvapnet varierar mellan flottiljerna. Vid F 15 ingår värnpliktsdetaljen i mobavdelningen. Detta är, i avvaktan på en helt krigsförbandsinriktad organisation, en bra lösning. Fördelarna visar sig bl a vid omorganisationsarbete i krigsförbanden med åtföljande krigsplaceringar och ändringar av beredskapsalternativ samt texter för

inställelseplats m m. Att F 15 sedan har mob- och basavdelningarna samlokalisera ger ytterligare samverksansfordelar i värnpliktshandlingen och krigsplaceringsarbetet.

## Bryggan till VPV

Värnpliktsdetaljen är "bryggan" mellan flottiljen och Värnpliktsverket (VPV) – i första hand i kontakterna med de olika värnpliktskontoren. Värnpliktsverkets fikonspråk är obegripligt för de flesta, men med lexikon i form av termkatalog och lite erfarenhet hjälper vi till med översättning till en mer begriplig svenska.

Numera sker stor del av arbetet med hjälp av "VPV lokal", dvs en terminal med krypterad dataöverföring mellan flottilj och värnpliktskontor. Även om möjligheten till lokal anslutning

är relativt ny, är VPV:s system gammalt och omodernt. Det kommer därför under de närmaste åren att bytas ut mot ett nytt informationssystem "VIS". I avvaktan på VIS och eventuellt kom-





*Av löjtnant Hans Sundgren*

*Foto: Kent Svensson*

# Våra värnpliktiga

mande lokala servicesystem använder vi vid F 15 ett eget system i PC-miljö för att hantera all den information som handläggs vid värnpliktsdetaljen.

Vi handlägger numera även krigsplacering av hundar!

enskilde soldaten och hans problem måste få en så rättvis och riktig bedömning som det rimligen går att uppnå.

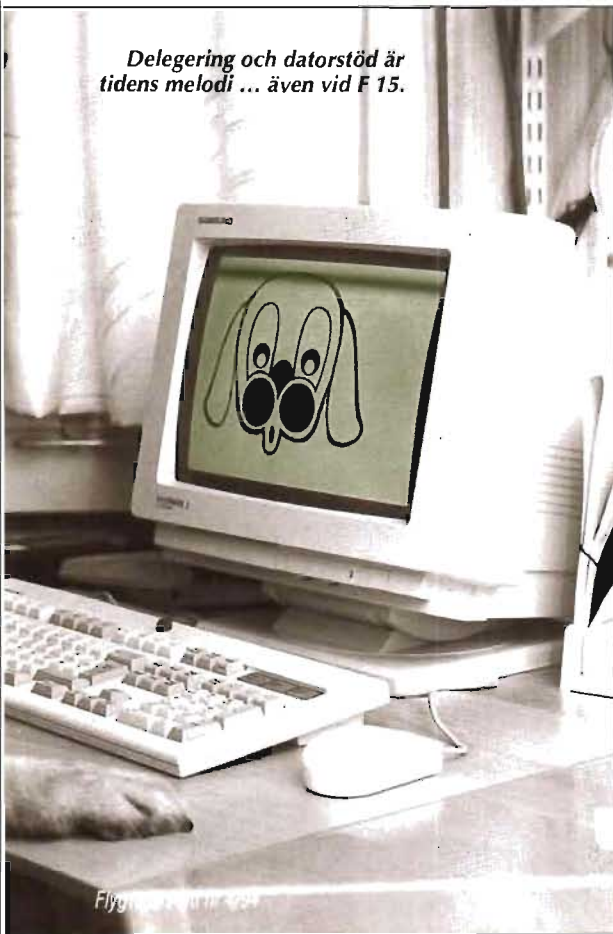
I samband med repetitionsövningar har värnpliktsdetaljen en nyckelroll från uppläggning av inkallelseunderlag och uppföljning av inryckandeläget fram till att förbandschefen slutligen har format sitt förband med hjälp av "P-tabell uttryckning". Många repetitionsövningar förläggs till hösten och det innebär ofta kollisioner med högskolestarten. Anståndshantering blir därför mycket omfattande särskilt dagarna före och under inryckningsdagen inte minst mot bakgrund av det system med reservplatser som tillämpas vid högskolorna.


● ● I framtiden ser vi framför oss en ny plikttag som ersätter värnpliktslagen, ett nytt verk som ersätter Värnpliktsverket (Pliktverket), ett par nya informationssystem som underlättar handläggning och uppföljning samt sist men inte minst: Ett nytt försvarsbeslut som (förhoppningsvis) lägger fast en freds- och krigsorganisation utan stora förändringar av vår krigsorganisation. ■

## Allt fler psykiska fall

Tyvärr är inte alla inryckande värnpliktiga de glada, lyckliga och fysiskt starka unga män som utbildningsorganisationen förväntar sig. Vissa rycker in med fysiska skador som i en del fall leder till hel eller tidsbegränsad befrielse. Allt fler kommer in med psykiska och/eller psykosociala problem. Granskningsnämnden har därför många svåra bedömningar att ta ställning till. Ekvationen krigsförbandens behov, flygvapenchefens "tak" i form av maximalt antal upplagda i behov av inryckande per budget och ÖB:s krav på maximalt sju procent av gången under grundutbildningen skall kunna lösas samtidigt som den

*Delegering och datorstöd är tidens melodi ... även vid F 15.*





Skjutning med granat-tillsats till Ak 5. Eleven laddar på kommando av fänrik Dahlberg.  
Foto: Sten Berglund

Av major Sten Berglund

## Att arbeta frivilligt

*Frivilliga ingår i nästan alla krigsförband i en mängd olika krigsbefattningar. Genom att de krigsplacerade frivilligt deltar i utbildning och övningar höjer de sin kompetens och medverkar till att krigsförbandet bättre kan lösa sina uppgifter.*

*Till vissa befattningar finns ingen grundutbildning i Flygvapnet. Där är frivilligutbildning enda sättet att fylla vakanserna. Som exempel kan nämnas befäl i flygbasernas transportplutoner.*

**F**rivilligavdelningen vid F 15 genomför utbildning med frivilliga på flottiljens samtliga flygbaser inom Dalarna, Hälsingland och Västerbotten. Utbildning direkt mot krigsuppgiften prioriteras, bl a genom att genomföra KFK (= krigsförbandskurser) med hela eller delar av krigsförband, t ex en närskyddspluton. Under en sådan kurs får plutonchefen tillfälle att arbeta tillsammans med *sin* pluton under två dagar.

F 15 blev pionjär på detta område genom att starta krigsförbandskurser med bastropsförstärkning på Färlilabasen redan tidigt på 60-talet. Liknande utbildning genomförs även med lottor och bilkårister ute vid krigsbaserna, där deltagarna får tillfälle att öva sig i sina krigsuppgifter på sin egen bas. Denna typ av frivilligutbildning måste genomföras när de frivilliga är lediga från sina arbeten, dvs på helgerna.

Längre tillbaka i tiden var luftbevakning en stor del av frivilligavdelningens verksamhet. Under den senaste 10-årsperioden har emellertid denna syssla utförts endast av sektorflottiljer. Med den nya LOMOS-organisationen är vi återigen ansvariga för luftbevakning. Vi deltar i organisationen av nya moderna krigsförband, som nu skall bemannas enbart av frivilliga. För F 15 innebär det utbildning av 560 nya frivilliga.

F 15:s frivilligavdelning genomför varje år FVRF:s (Flygvapenförbundet) centrala vinterutbildning på Stagården i Bollnäs. Där genomförs utbildning inom en mängd olika utbildningsområden. Vi utbildar befäl upp till plutonchef inom transport-, närskydds- och stabstjänst samt allmänmilitär utbildning i olika befälsnivåer. En stor del av kurserna utgörs av kompletteringskurser inom en rad olika områden.

Befälsutbildningen i transporttjänst omfattar även utbildning av bilkårister upp till plutonchefsnivån.

Intresset bland de krigsplacerade att frivilligt vidareutbilda sig är nu så stort att till årets kurser var antalet anmälningar över 500.

Vinterns 16 kurser genomfördes med cirka 250 elever under tre veckor. Kurserna avslutades med en krigsförbandsliknande slutövning på krigsbas, där eleverna fick öva sina nya uppgifter från menig upp till plutonchef.

För oss på frivilligavdelningen inklusive de instruktörer som hjälper oss med utbildningen är det en stimulerande uppgift att utbilda intresserade och engagerade frivilliga medlemmar av våra krigsförband. Viljan att göra ett bra jobb och att bidra till en krigsduglig försvarsmakt sporrar oss alla! ■

# 50 år 1995

Av  
kapten Christer Rundqvist

## Reservkvoten välfylld

*F 15 har för närvarande cirka 80 reservofficerare (RO). Behovet är 70. En viss övertalighet beror på åldersläget. Rekrytering och vidareutbildning av RO pågår kontinuerligt.*

**C**irka fem RO rekryteras årligen inom något av facken underrättelsetjänst, underhållstjänst, samband, flygledare. Dessutom anställs de yrkesofficerer som avgår i förtid som RO.

De flesta av våra reservare har valt att gå över till anställning i 1990 års RO-förordning. Det innebär bl a en förbättring vad avser premier. Tjänstgöringsplanen kan dessutom individualpassas, så att den stämmer med såväl individens som krigsorganisationens behov. ■



Om ett knappt år, den 10 juni 1995, jubilerar flottiljen. Och det är inte vilken dag som helst – utan 50-årsdagen. Vi är faktiskt yngst av Flygvapnets flottiljer. Det skall vi naturligtvis fira.

Vi genomför Flygvapnets huvudflygdag lördagen den 10 juni 1995. Vi kommer att visa både gamla och nya flygplan på marken och i luften. Gripen naturligtvis, som vi hoppas och tror blir vår nästa flygplanstyp.



Foto: John Forsell

Av överstelöjtnant Helge Ljungström

# Dra åt Hälsingland

Några år efter andra världskrigets utbrott, närmare bestämt 1942, fattade riksdagen det försvarsbeslut som lade grunden till vårt moderna flygvapen. Man slog fast att ett starkt flygvapen var nödvändigt i det moderna kriget. Beslutet innebar att fem nya flottiljer skulle upprättas, däribland en jaktflottilj (F 15) i Umeå(!). Efter trånga uppvaktningar i Stockholm av de dåvarande styrande i Söderhamn, där även vid den tiden bl a arbetsmarknadsskäl framfördes, lyckades man övertyga riksdagen om att Söderhamn var den lämpligaste förläggningssorten för F 15.

35 år tidigare hade söderhamnsregionen blivit av med sitt militära förband i och med förflyttningen av Kungl Hälsinge regemente (I 14) från Mohed till Gävle. – I och med beslutet 18 juli 1942 fick nu Söderhamn åter betydelse som garnisonsort.

Flottiljen inköpte det nuvarande flottiljområdet i Östansjö, cirka 3 km söder om Söderhamn. Ute på sandmoarna byggdes så flottiljen upp under åren 1943-46. 900 tunnland skog röjdes.

Den 2 juli 1945 tog överste-

löjtnant Seth befälet över den nyuppsatta flottiljen. Det var en synnerligen liten styrka som började uppbyggnaden av Kungliga Hälsinge flygflottilj. Kadern av befäl – alltså officerare, underofficerare och underbefäl – som trädde till sommaren 1945 uppgick till dussinet fullt. Antalet värnpliktiga ungefär lika många.

Den materiel, som i en allt stridare ström började anlända, inrymdes i tillfälligt förhyrda lokaler i Söderhamn, Stugsund, Sandarne m fl platser. En liten flygstation upprättades ute på

Moheds flygplats. Flygmaterielen utgjordes av några skolflygplan av typ SK 12. För huvuddelen av de värnpliktiga, som tilldelats flottiljen, ordnades utbildning vid andra flottiljer.

Permanenta banor byggdes. Men dessa var inte klara förrän 1948, då flottiljen äntligen var färdig som jaktflottilj med tre divisioner J 21, SAAB:s smått revolutionerande propellerdrivna s k tvestjärt.

Tillsammans med de också under kriget nyuppsatta flottiljerna F 4, F 9, F 10 och F 12 ingick F 15 i den andra flyg-

eskadern (E 2). Efter en kortare period i E 4 (Norrländseskadern) övergick F 15 1960 till E 1 (ÖB:s klubba) i och med omskolning och övergång till A 32 Attacklansen.

För att under första hälften av vårt 50-åriga liv bytt flygplanstyp ganska ofta (21, 28, 29, 32) har vi under andra hälften av perioden stridsmässigt varit utrustade med Viggen – AJ och SK 37.

SF och SH 37 har nyligen tillförts flottiljen som en följd av nedläggningen av F 13. Vi går in i framtiden med "moddada" 37:or, dvs AJS 37. Ett effektivare Viggen-system – ett flerrollsflygplan – som ger bra förberedelser för Gripen-epoken.

Vi håller som bästa på och skriver på vår jubileumsbok. Den hoppas vi skall ge läsarna en intressant och trevlig beskrivning av en flottilj som många kallar Hälsinglands pärla.

Skriv in den 10 juni 1995 i almanackan för då kan ni dra åt Hälsingland – dvs göra ett besök vid F 15. Då visar vi upp vad flyget i Försvarsmakten kan och vill i denna del av södra Norrland. ■

## Historiska hållpunkter:

- 1942 Riksdagsbeslut om F 15
- 1945 Flottiljen föds 10 juni
- 1948 Färdig jaktflottilj med J 21
- 1952 Jetåldern införs med J 28 Vampire
- 1960 Omskolning till Attacklansen, A 32
- Helikoptergrupp sätts upp med HKP 4 Vertol
- 1967 Minskar flottiljen med en flygdivision och ett stationskompani
- 1968 Nytt trafikledartorn tas i bruk
- 1969 Mållflyggrupp sätts upp med Jaktlansen, J 32B
- 1970 Sporthall byggs
- 1972-73 Omskolning till Attackvigen, AJ 37
- Nytt skjutmålsystem vid Noran
- 1974 Ny flygverkstad byggs
- 1976 TIS 37 organiseras (SK 37)
- 1978 Ny hangar (Hangar 33) byggs
- 1987 Nytt serviceförråd byggs
- 1990 HKP 10 Super Puma ersätter HKP 4

Flygplan J 29 Tunnan utgjorde slagstyrkan på 50-talet.



Att flyga "tungt flygsystem" ända till det man blir 60 år och när ålderspension är i sanning inte vanligt. Men i september i år inträffade det. För den unika bedriften svarade överstelöjtnant **Kurt Ottosson**, som tjänstgjorde till den sista september vid Högkvarterets operationsledning.

Hur kunde nu detta ske?

Det är ytterst få förunnat att under så lång tid ha befattningen i krigs- och grundorganisationen som motiverar flygtjänst. Men Kurt har fått den

chansen. Kurt har alltid försökt prioritera flygtjänsten. Han har målmedvetet arbetat för att bibehålla god flygtrim och fysisk spänst. Kurt har också haft förmånen att få ha en god hälsa. Pensionsåldern satte dock stopp för Kurts fortsatta flygning i sin Spaningsviggen.

Kurt har genom åren utbildats inom både jakt-, spanings- och attackflygsystemen och har spakat såväl J 28 Vampire, J och S 29 Tunnan, A och S 37 Lansen, S 35 Draken som A och S 37 Viggen. För att nu

bara nämna de "tunga systemen".

Den 14 september avslutades Kurts flygtjänst i Flygvapnet med tre flygpass i S 37 Viggen vid F 21. Han hoppade ... som pensionär den 3 oktober sedan raskt över till motorflygavdelningen inom KSAK.

Kurt tackar genom FlygvapenNytt för en fin och intressant tid i Flygvapnet. Han ber



Foto: Ivar Blix

samtidigt att få särskilt tacka 1.divisionen F 21, Urban Röd, för ett minnesrikt slut på drygt 40 års flygtjänst.

"For he's a jolly good fellow ..."

Red.



Foto: Per Josse

I våras fick fotografen Johnny Edqvist, F 14, ta emot "Guldkassetten" – Försvarsvideogruppens pris för årets bästa videoproduktion.

Hans vinnande bidrag var den nya informationsfilmen om F 14.

I början av 1993 gav chefen för F 14 skolans fotosektion uppgiften att inför 50-årsjubileet 1994 producera en informationsfilm om verksamheten vid F 14. Fotoansvaret lades på Johnny.

I början av maj blev filmen klar och redan den 9 maj del-

## Videopris till F 14-fotograf

tog filmen i en bedömning vid F 7 (Sätenäs), där Försvarsvideogrupper i år hade sitt årliga utbildningsmöte. Gruppen består av ett 50-tal videoentusiaster från Flygvapnet och Marinen som dagligen mer eller mindre arbetar med video.

Mötet syftar till, förutom vidareutbildning och teknikuppföljning, att knyta och etablera kontakter där råd och hjälp kan fås vid besvärliga produktioner, där erfarenhet spelar en

stor roll. I år föll valet om bästa produktion på filmen om F 14. I och med det erövrades "Guldkassetten", som årligen utdelas jämte ett vandringpris.

– Jag känner mig lite överrumplad av resultatet. Tydligt blev vår videofilm ganska bra, säger Johnny. Med kunnig personal inom de egna leden behöver förbanden inte hyra in dyrproduktionsbolag.

Red.

## 55 år – mer än ett minne

1939 års officerskurs i Flygvapnet firade den 1 juni 55-årsminnet av sin examen. 50-årsminnet firades 1989 på F 5, men denna gång samlades vi på F 7. Åtta ur kursen mötte upp. Fyra med sina fruar.

På F 7 hade chefsparet överste Krister Backryd med fru May förberett ett mycket intressant och trevligt program. Flottiljchefen orienterade om F 7 i dag och i morgon, samt lät två av sina uppvisningsflygare luftdemonstrera Attackviggen och sambandsflygplanet SK 61.

I programmet ingick även ett kulturavsnitt med besök på

F 7:s museum och en rundtur på basen. Fru Backryd berättade om Sätenäs historia på ett synnerligen levande sätt.

Dagen avslutades med middag på Parkmässen. Flottiljchefen levererade då en överraskning. Omedelbart före middagen anbefalldes samling utanför mässen. Plötsligt kom en Vampire svepande och gjorde en uppvisning. För oss åtta som samtliga flugit J 28 var detta naturligtvis härlig nostal-

gi. Vi kände oss extra hedrade.

Efter middagen käserade f d eskaderchefen (C E 4) generalmajor Åke Mangård om sin verksamhet och sina upplevelser sedan han 1966 lämnade Flygvapnet. Därefter följde samkväm med entusiastiskt historieberättande.

Vi i 1939 års officerskurs tackar för det utomordentliga mottagande och gästfria sätt som visades oss. För oss är dessa 55 år mer än minnen. ■

Åke Berg

## Vår nye försvarsminister

**Thage G Peterson** har utsetts till försvarsminister i den nya socialdemokratiska regeringen. Han kommer direkt från posten som ordförande för Konstitutionsutskottet, KU. Thage G Peterson, 61 år, representerar Stockholms län i riksdagen, där han arbetat sedan 1971. Dit kom han efter att ha varit ordförande i Nacka arbetarekommun samt för den lokala partikretsen.

Tidigare ministeruppdrag har varit som industriminister 1982-88 samt justitieminister 1988. Efter en rad olika politis-

ka riksdagsuppdrag utsågs Thage G Peterson till riksdagens talman 1988. Efter fyra år på den posten tillträdde han som ordförande för KU 1991.

Thage G Peterson kommer ursprungligen från Bergs församling, Kronobergs län. Vägen till uppdraget som försvarsminister har gått via en utbildning till socionom i Lund och arbete som jordbruksarbetare fram till och med 1951. Det första politiska uppdraget i riksdagen var som statssekreterare vid statsrådsberedningen. ■

HKV/INFO

## Utnämningar

Översten av 1. graden **Karl-Göte Widén** har från och med den 1 oktober utsetts som chef för den svenska övervakningskontingenten i Korea. Överste Widén var tidigare chef för flygvapenledningens flygsäkerhetsavdelning inom Högkvarteret.

Före flottiljchefen (F 13) överste **Göte Pudas** har från och med den 1 oktober förordnats som avdelningschef vid Högkvarteret/flygvapenledningens flygsäkerhetsavdelning.

Översten av 1. graden **Gunnar Ståhl** har från och med den 1 oktober förordnats som chef för norra flygkommandot (FKN). Överste Ståhl var tidigare chef för Jämtlands flygflottilj, F 4.

Överste **Roland Sterner** har från och med den 1 oktober förordnats som chef för Norrbottens flygflottilj, F 21. Sterner efterträder överste Curt Westberg, som fram till den 30 juni 1995 placeras vid Högkvarterets flygvapenledning.

## FV-kvinna – språkunik

För första gången har en kvinnlig officer utexaminerats från Försvarets Tolkskola. Detta skedde den 16 juni då löjtnant **Lena Pettersson** (P 16/FK M) mottog betyg och utbildningsbevis ur representantens från flygvapenledningen, överste 1 Kjell Nilsson, hand.

Lena har under ett år genomgått språkutbildningen i

ryska tillsammans med och på samma villkor som de värnpliktiga tolkeleverna. Hon har genomfört denna med godkänt resultat.

Normalt tjänstgör Lena inom STRIL. Hon avser fortsätta sina ryska språkstudier både inom försvaret och på universitetet vid sidan om sitt ordinarie arbete. ■

Red.



Foto: Kurt Pettersson



I maj genomfördes 5:e upplagan av Tjejtrampet. Flygvapnet ställde upp med ett officerslag. Eftersom vi hade lyckats med

en fjärde plats och en andra plats vid våra två tidigare starter, hoppades vi på en ny bra placering. Men problem med att få ihop lag i år gjorde att vi fick sänka våra förväntningar. Strax innan start

lyckades vi låna två cyklar och övertalade två till att starta. Trots lite missöden ute längs banan lyckades vi komma in

## Tjejerna på 6:e plats

på en 6:e plats, något som vi får vara nöjda med.

Armén och Marinen hade ett gemensamt lag och tog 31:a plats med sina kroncyklar.

Tjejtrampet är världens största damcykellopp och hade i år nästa 10.000 deltagare. Sträckan alla cyklar är 42 km. Det finns elitklass och motionsklass samt en lagtävling.

Lagen får bestå av max 20 deltagare. De tio bästa tiderna

räknas. 1995 går loppet den 21 maj.

Vi har aldrig varit mer än 14 deltagare, så vi hoppas att fler passar på att få vara med nästa år. Vi har en central lagledare och en sammanhållande på varje flottalj. Vi skulle redan nu vilja ha förslag från flottiljerna. Är du intresserad (som sammanhållande och/eller cyklist) så hör av dig till oss. ■

Tina Kempe & Helen Olsson

## Taktikutbildning för österrikiska radarjaktledare

*I tidigare samarbetsavtal mellan den österrikiska försvarsledningen (BMLV) och Försvarets Materielverk har Flygvapnet genomfört utbildning av flygförare och teknisk personal på 35-systemet. Nu har även en utbildning av österrikisk stridsledningspersonal genomförts.*

Det började hösten 1990 när den österrikiska Draken-divisionen hade med sig två egna radarjaktledare (rrjalar) till Vid-sel för vingmålsskjutning. De österrikiska rrjalarna fick med viss assistans leda egna Drakar i svenskt luftrum från F 21 Älvsbyn. Intrycken och erfarenheterna från tjänstgöringen i Sverige ledde fram till önskemål om fortsatt samarbete.

## Finska Drakar nu slagkraftigare

Stridsförmågan hos Ilmavoimats (finska flygvapnets) Drakenflygplan, version 35S, har på senaste tiden förbättrats genom ökat antal balkplatser – från fyra till sex. De två nya balkplatserna har installerats under luftintagen. Ilmavoimats flygstabschef, överste Matti Ahola, berättar att beslutet om modifieringen av de tolv Drakenplanen, som har slutmonte-

Under våren 1991 tjänstgjorde under tecknad vid en stridsledningscentral i Österrike för att försöka att hjälpa till att utveckla stridsledningstaktiken. Under denna vistelse väcktes de första tankarna på en taktikutbildning i Sverige. Kursen genomfördes under fyra veckor i juni med fyra rrjalar och två militära flygledare som elever.

Kursen var uppdelad i två skeden varav det första omfattade två veckor vid F 20 STRILS i Tullinge. För STRILS var detta en speciell händelse då det var den sista kursen vid förbandet innan flytten till Uppsala. Utöver stridsledningspassen i simulatorn genomfördes även teorielektioner och taktikdiskussioner omfattande bl a rrjals arbetsmetodik och terminologi,

stridsledning i störd miljö, J 35-taktik, nyttjande av luftrummet och samverkan med Luftfartsverket.

Den andra delen av utbildningen bedrevs i huvudsak vid F 10 detachement Håstveda, där österrikarna i dubbelkommando fick talstridsleda J 35J, JA 37, AJS 37 och SK 60. Då Österrike inte har några egna SK 35C gavs kursdeltagarna möjlighet att flyga ett pass i baksits. Ett mycket lyckat och lärorikt inslag. För rrjal är det nödvändigt att få en inblick i

översyn som utförs vart tredje år. Flygkroppen har måst demonteras för att förstärka fästpunkter och installera ledningar.

Modifieringen har inte inköpts för 35F-versionen på grund av den kortare kvarstående livslängden av planen.

● Finska Valmet har även genomfört modifieringar av Österrikes Drakenflygplan, 35Ö. Sålunda har på fenan monterats radarvarnare och

förarens tredimensionella arbetssituation. Sturup ACC ordnade studietjänstgöring, där österrikarna fick en fördjupad kännedom om hur vi hanterar luftrummet och de möjligheter detta ger till ett flexibelt uppträdande i lufthavet. ■

Jürgen Niesner

undertill, baktill på flygkroppen, två "behållare" för fackelmotmedel. – 35Ö beväpnas med AIM-9P4 jaktrobotar. ■

Red.

Foto: Harri Koskinen





nytt • nytt • nytt

- Vissa brister fanns i utrustningen till elever, när det gäller utbildnings- och personlig materiel.
- Förläggning för instruktörer i det nya hotellet fungerade bra.
- ● F 10 genomförde för första gången sommarutbildning för vuxna. Ledarskaps- och AMU-kurser. F 10 har ju en tradition sedan tidigare. Man genomförde sommarens utbildning på ett förnämligt sätt, trots en besvärande hetta över den skånska slätten.

## LOMOS-utbildningen har startat

**Omskolningen av kompani- och plutonbefäl från det gamla systemet (OPUS) till den nya observationstjänsten inom LOMOS (luft- och markobservationssystem) var den mest omfattande av sommarens centrala frivilligutbildningar. Men även på andra kursplatser genomfördes omfattande utbildning. Sommaren blev den största, beträffande antalet kursdeltagare och kursplatser, för FVRF någonsin.**

Genom ett intensivt arbete av FMV och deras leverantör TELUB kunde utbildningsanläggningen stå klar på F 20 någon vecka före kursernas början. Den 30 juni överlämnades anläggningen till Flygvapnet vid en officiell ceremoni med deltagare från berörda parter. Det är genom ett mycket effektivt samarbete och många helgers arbete som

anläggningen har utvecklats och kunde stå klar inför sommarens utbildning. Vissa smärre justeringar återstår, men utbildningen vid F 20 har kunnat genomföras utan störningar.

Vissa erfarenheter har dragits efter den första sommaren på F 20:

- Utbildningsplanerna bör justeras för vissa kurser, vilket var planerat.
- Reglementet revideras och fastställs under hösten.
- Utbildningens genomförande fick kritik i vissa kurser. Det krävs bättre planering inför nästa sommar.

- Kadettmässan blev den samlingsplats vi räknade med.

Ett erfarenhetsmöte planerades till slutet av september. Då skall vi ta tillvara de erfarenheter som gjorts för att bli ännu bättre nästa sommar vid F 20.

- ● LOMOS är ju inte bara observationstjänst. Vid F 14 genomfördes de första kurserna i expeditions- och vaktjänst. Tyvärr blev deltagandantalet lågt, men värdefulla erfarenheter gavs beträffande förbandsutrustning, utbildningsplaner och reglemente. Här kommer också arbetet att fortsätta under hösten för att lägga grund för en bättre information och rekrytering till nästa sommar.

Det var annars en traditionsenlig sommar vid F 14 med i stort samma antal elever som förra året. En nyhet för FVRF var vidareutbildningen av skjutledare; för att leda mer kvalificerad skjutning som till exempel fältskjutning på skjutfält m m. Dessa elever kan nu vara ett värdefullt tillskott som AMU-instruktörer vid centrala kurser. Det är åter på plats att ge servicesidan – med förråd, mat och logi – en eloge för ett alltid positivt bemötande. Vid F 14 står verkligen servicen till eleven högt.

Den centrala utbildningen inom sjukvårdstjänsten är sedan många år förlagd till F 4 på Frösön. I år utbildades de första sjukvårdsväblarna vid F 4.

I övrigt utbildades personal inom sjuktransport och sjukvård för Flygvapnets krigsorganisation.

De centrala ledarkurserna för Flygvapenungdom flyttades i år från F 10 till F 5 och F 15. Uppdelningen gjordes bland annat för att minska reskostnaderna för eleverna.

- ● Sammanfattningsvis blev det den mest omfattande utbildningssommaren för FVRF. Och det krävs en fortsättning om vi skall utbilda till det behov Flygvapnet har av frivilliga i sin krigsorganisation. Årets utbildning utvärderas tillsammans med de andra frivilligorganisationerna, främst Lottorna. Sedan börjar planeringen inför nästa sommars utbildning. Då återkommer bland annat den efterfrågade befodringsutbildningen inom observationstjänsten i LOMOS. ■

Tore Bertilsson



nytt • nytt • nytt • nytt • nytt • nytt



## Årlig samling av ungdomsledare



*Varje år, i slutet på maj, samlas samtliga ungdomsledare inom Flygvapnet. De är ungdomsansvariga vid flottiljerna och ungdomsledare inom respektive Flygvapenförbund/Flygvapenörening.*

**A**rets träff på F 20 genomfördes av en positiv syn på den nya mer flygvapeninriktade utbildningen. För fem år sedan sammanfördes Flygvapnets och FVRF:s ungdomsverksamheter och organiserades under namnet Flygvapenungdom. Sammanslagningen innebar stora förändringar, som vi nu i efterhand kan konstatera var helt riktiga.

De viktigaste frågorna som diskuterades under ungdoms-

ledarträffen var "Hur skall utbildningen på gevär utföras i framtiden, när nuvarande modell 96 börjar försvinna ur organisationen?" och "Hur löser vi kurschefs- och instruktionsställningen med de nya bestämmelserna?". – Frågorna vidareutvecklas på central nivå för kommande beslut.

Ett grupparbete om ungdomsledarens roll gav flera intressanta svar. Bl a måste vi utöka vår utbildning för ung-

domsledarna. Informationen måste förbättras från centralt håll till de ansvariga på regional/lokal nivå.

Chefen för F 20 och tillika FVRF:s styrelseordförande överste **Jan-Åke Berg** höll ett intressant föredrag om sina år som attaché i Polen (då WP-anslutet).

**Perka Hermansson** informerade om alkoholens problem och dess sociala verkningar.

● ● Ungdomsledarna fick även information om förmåns- och försäkringsfrågor av FVRF:s ekonomichef **Tom Blomquist**.

Dagen därefter genomfördes en partävlan, en enkel orientering med några praktiska moment. Mats Nilsson (F 7) och Pär Bladh (Sjöarnas FVFB)

vann den mycket jämna tävlingen.

Avslutningsvis konstaterade vi, att förbunden och föreningarna måste utöka aktiviteterna för sina flygvapenungdomar. – Ungdomsledarträffen är en viktig kontaktyta mellan central och lokal nivå.

Nästa år är det riksungdoms- stämning vid F 20. Då deltar även representanter för flygvapenungdomarna. Till dess vidareutvecklar vi ungdomsverksamheten i samverkan med våra positiva ledare.

Kontakta gärna riksförbundsstyrelsens ungdomsrepresentant Johan Jeppsson, Skånes FVFB.

*Tore Bertilsson*

## Erfarenheter från skjutledarkurs

*Efter att ha deltagit i skjutledarkurs 1 i fjol var det med stora förväntningar jag anmälde mig till kurs nr 2. Båda kurserna har ju fått vara pilotprojekt.*

**S**om jag skrev i FlygvapenNytt nr 3/93 såg vi elever som deltog i 1993 års kurs fram mot en fortsättning. Att så gott som alla de "gamla eleverna" kom att ställa upp även i år var för mig, och säkert för de andra, en trevlig upplevelse. Elevantalet hade ökat med tre deltagare från årets skjutledarkurs 1, som genomfördes veckan före vår. Ett friskt inslag utgjorde de två "ungdomarna" från kurs 1. Utbyte av erfarenheter äldre/yngre är av godo och till nytta för alla.

Kapten **Kaj Andersson** (F 14), som planerat årets ambitiösa kursplan och liksom förra året var kurschef, genomförde kursen på samma förtjänstfulla

sätt som i fjol. Kursplanen var upplagt på utbildning i planering och genomförande av grundläggande stridsövningar med skarp ammunition på skjutfält.

Ett ämne i denna svettdrypande sommar var riskområdesberäkningar. Vi var många som med mer eller mindre framgång slog i tabeller, rev oss i det allt glesare håret, beräknade och ritade riskområden. Efterhand blev vi medvetna om vilka risker det är att genomföra skjutövningar utan att ha gjort en grundlig planering före genomförandet. Kapten **Claes Bergström** (F 14), lade ned all möda i världen på att vi skulle förstå och lära oss

denna ädla konst. Jag tror att han lyckades riktigt bra. En reflektion: Gör samma grundliga säkerhetsplanering vid civilt fältskytte? Vore inte detta en affärsidé att utbilda t ex landets skytteförbund i riskområdesberäkningar? Claes skulle vara en mycket bra lärare.

● ● Då det på g a brandrisken rådde skjutförbud på Nyårsårens skjutfält fick stridsskjutningarna med skarp ammunition inställas. Dessa genomfördes i stället med den nya simulatorutrustningen bestående av en lasersändare monterad på vapnet och sensorer på hjälm och väst. En tämligen tyst skjutövning, där pipet från utrustningens träffindikator bröt tystnaden och markerade träff. Övningen inspekterades av generalmajor **Bernt Östh** (Högkvarteret) och FVRF:s styrelseordförande överste **Jan-Åke Berg** samt skolledningen.

En fältskytte genomfördes

med övningstrupp på Ringenäs skjutfält, där brandrisken inte bedömdes som lika stor på g a närheten till vatten. Havets närhet hade till följd att övningen ständigt fick avbrytas när fritidsskeppare, trots avlysning och signallampa, kom in i riskområdet. Värmen, törsten och tröttheten hos övningsstyrkan gjorde nog sitt till att skjutresultaten visade en varierande skala.

Slutinycket från denna kurs är att den ambitiösa utbildningsplanen inte helt kunde genomföras. T ex hann man inte med stridsutbildning i grupp samt försvar. Vid utvärderingen av kursen framfördes både av kursledningen och eleverna behovet av ytterligare en veckas kurs för att den fastställda utbildningsplanen skall uppfyllas och full kompetens i skjutledningens ädla konst erhållas.

*Kenneth Philipson*

## Utbildningen på Stagården utökas

**Efter att i flera år genomfört utbildning under tre veckor utökas denna från och med vintern 1995 till fyra veckor. Det är främst LOMOS som kräver att utbildningstiden förlängs.**

Det är gruppchefskursen i vaktjänst inom LOMOS som tillkommer. LOMOS kräver även fler elevplatser inom all-

män militär utbildning. I övrigt är det traditionell transportutbildning som är den mest omfattande.

Samtliga kurser finns i FVRF:s kurskatalog, där även anmälningsblankett finns. Kurskatalog och anmälningsblankett kan rekquireras från frivilligavdelningarna eller rekryteringsledaren inom respektive flygvapenförbund eller flygvapenförening. Anmälan skall vara insänd till egen flottilj senast 1 november 1994. ■

Tore Bertilsson

## Sommarkurer på vintern

**På grund av brist på instruktörer tvingades tre kurser ställas in i sommar. I samråd med kursanordnande flottiljer har nya kursplatser och kursdagar planerats.**

- Kurschefskursen, som skulle ha genomförts v 29 vid F 14, flyttas till v 46 och F 10.
- Närskydd KB 1, som var planerad till v 29-30 vid F 14, genomförs v 6-7 på Stagården.
- Löjtnantskursen, som skulle genomföras v 30 vid F 14, flyttas till v 7 på Stagården.

De elever som sökte till

sommarens kurser har fått ett personligt brev med erbjudande om kurser på de nya tiderna. Eleverna behöver *inte* sända in ny ansökan. Det kommer emellertid att finnas plats för flera elever till kurserna. Dessa ansökningar insänds enligt ordinarie rutin via egen flottilj till FVRF. ■

Tore Bertilsson

## Avslutad frivilligutbildning vid F 13

**Efter många år av omfattande verksamhet för både värnpliktiga och ungdom avslutades verksamheten vid F 13 i början av juni, då alla kurschefer, instruktörer och ungdomar inbjöds till den nedläggningsdrabbade flottiljen. Chefen för frivilligavdelningen, major Jan-Erik Jonsson, hälsade samtliga deltagare välkomna. De flygvapenförbund och flygvapenföreningar som samverkat med F 13 var samtliga representerade.**

Kurschefen för FV-ungdom i Norrköping var ansvarig för en lagfälttävlan. Den började med en del tekniska problem som bl a ihopsättning av gevär m/96 och fortsatte med en tipsrunda med flygvapenanknutna frågor.

Efter avslutad tävlan samlades alla i samlingsalen, där de bästa lagen erhöll priser. Segrande lag kom från Gripsholms FV. De belönades med en flygtur över Norrköping. I sam-

band med prisutdelningen framförde undertecknad ett tack till ledare och ungdomar för ett utomordentligt fint arbete samt bifogade förhoppningar att detta skulle fortsätta även efter flyttningen till Malmen, då nu F 16 tar över som ansvarig flottilj.

På kvällen samlades ledare på F 13:s förnämliga Bråvalla-mäss, där den drivande kraften för FV-ungdom vid F 13, **Torbjörn Karlbom**, bjöd på ett fint



**Trots att nu F 13 är nedlagd som flottilj spirar optimismen enligt dessa glada "frivilligminer". Fr v: Löjtnant Christer Landstedt, fänrik Mikael Öbergh, fänrik Anette Johansson och fänrik Magnus Johansson.**

Foto: Torbjörn Karlbom

arrangemang. Där diskuterades mer framtid än man förväntat sig vid en nedlagd flottilj. Samtliga ledare gav ett intryck av stor entusiasm inför framtiden.

Nu gäller F 16 och Malmen för alla utom Gripsholms-ungdomarna, som överförs till F 16 i Uppsala. Och detta diskuterades livligt, helt naturligt, efter

# Praktbok som julklapp

De allmänna principerna för krigföring har varit oförändrad alltifrån Napoleons nederlag vid Waterloo 1815 till Desert Storm i kriget mot Irak 1990/91. Där emot har förutsättningarna för striden hela tiden påverkats och förändrats, bland annat genom teknik- och doktrinutveckling. Taktikutvecklingen står nu mitt uppe i en ny utvecklingsfas som brukar benämnas det "flerdimensionella" eller "fragmenterade" slagfältet.

I boken *Om stridens grunder* analyseras bl a 22 historiska fältslag och militära operationer under 175 år. Illustrerade med stora landskapspanoramer i färg som ger en detaljrik beskrivning av taktikens grundläggande principer.

Kapitel som teknikens påverkan, doktrinutveckling och slagfältets dynamik ger breda krigshistoriska översikter av sina områden med hundratals unika dokumentärfotografier från när-



mare 50 krigsarkiv världen över. Många foton är aldrig tidigare visade för offentligheten.

*Om stridens grunder* är för-

fattad av **Marco Smedberg**, officer i pansartrupperna och därefter generalstabsofficer vid dåvarande arméstaben samt överstelöjtnant **Torbjörn Rimstrand**, lärare i militärhistoria vid Militärhögskolan (MHS) och krigsskolan Karlberg. Till sin hjälp har de haft **Hans Dahlberg**, tidigare lärare vid försvarshögskolan och informationschef vid dåvarande försvarsstaben. Boken har sakgranskats av arméledningen och MHS.

"Denna bok är något av ett pionjärarbete i det att den med

talrika illustrationer följer upp taktikens utveckling för markstridsförbanden från Napoleonkriget till våra dagar. Den kastar även en försiktig blick in i framtiden genom att analysera de nya tendenserna som för närvarande kan skönjas."

*Claes Tornberg*  
Chef och rektor för militärhögskolan

*Om stridens grunder – från Waterloo till kryssningsrobotar* är på 256 sidor och innehåller ca 300 bilder i såväl svart-vitt som färg. Boken trycks i stort format 195 x 260 mm. Inbunden med skyddsomslag. Den utkommer den 7 november.

FlygvapenNytt har förhandlat till sig ett specialpris med drygt 40 procents rabatt: vårt pris är 285 kr (mot 495 i handeln!). Skriv "Via FV-Nytt" på din beställningssedel och skicka den till:

**Page One Publishing**  
Gumshornsgatan 11  
114 60 Stockholm

**Eller faxa till nr: 08-663 05 10, eller ordertel nr: 08-624 69 27.**

– Postförskotts-kostnader tillkommer. – God Jul! ■





BEGRANSAD  
EFTERSÄNDNING

ÄR DET EN EFTERSÄNDNING  
AV EN AVSTÄMNING  
PÅ EN AVSTÄMNING  
PÅ EN AVSTÄMNING



# Nu flyger "ryggåsradarn" — på SAAB 340 AEW



SAAB Aircraft AB genomförde den 1 juli 1994 den första provflygningen med "ryggåsradarn" påmonterad på SAAB 340 AEW. Lådan på flygplanets rygg är provmodell för den för radarn PS-890 slutliga inmonterade radarantennen m m. Även de bakre fenorna för stabilisering av flygplanet fanns påmonterade.

Flygningen är en av de viktigare milstolparna i utvecklingen av Försvarmaktens flygburna spaningsradar benämnd FSR 890.

Fram till början av september hade 25 provflygningar genomförts. Enligt SAAB uppvisar flygplanet stora likheter med de civila Saab 340-flygplanens flygegenskaper. Provresultaten överensstämmer med vad vi har förväntat oss, säger Kristian Nylander, utvecklingsansvarig för Saab 340 AEW.

Vid årsskiftet förväntas nästa stora milstolpe. Flygplanet luftvärdighetsgodkänns då att bära den för radaruppgiften totala ingående materielen. Från och med den tidpunkten kan nästa utvecklingssteg påbörjas, dvs provverksamhet för totallösning för försvarmaktens behov.

Projektet FSR 890 framskri-

der i övrigt enligt gällande planer för bl a materielutveckling av radarn och övrig integrering av utrustning i flygplanet samt inom ramen för FV 95, organisations- och underhållsstrukturer för freds- och krigsorganisationen av FSR 890. Prov och försök med försöksmodellen av radarn på flygplanet Metro III

## FSR 890

Av major Ebbe Fridberg, Flygvapenledningen

Foto: Åke Anderson, Flygvapen Nytt

ling av AEW-system inom ramen för det s k brasilianska SILVAM-programmet. Programmet syftar till att än bättre kunna försvåra den illegala införseln av narkotika vid gränspassagen av Amazonasområdet. Det amerikanska företaget Raytheon har valts som huvudleverantör till hela programmet. Ericsson Radar Electronics AB, ERE, finns med i Raytheon-teamet. ERE har offererat ERIEYE-systemet, vilket är baserat på radarn PS-890 som kompletterats med igenkänningsfunktion och operatörsplatser i flygplanet. AEW-systemet avses bäras av Brasiliens egentillverkade flygplan Embraer EMB-120.

ERE hoppas på en beställning under innevarande höst. Fem AEW-system har angivits i upphandlingsönskemålen.

● Ryggåsradarn PS-890 med Saab 340 AEW som bärare visades av Saab vid årets Farnborough-utställning. ERE demonstrerade ett bra exportalternativ för operatörsbemanning i flygplansplattformen. Radar-konceptet och dess bärare/flygplan väckte stort internationellt intresse. ■

(TP 88) avslutades under den gångna sommaren.

● Värt i övrigt att notera. Det är aktuellt med en upphand-