

Försvarsmaktens forum för flygvapnet

FLYGVAPNET

nytt

Nordens största flygtidskrift SW • ISSN 00 15-4792

4/96



**Två av naven
i fjärde
generationen
flygvapen:
JAS 39
och
Gripen-
centrum**



I 70: Hans-Olof Arpfors
Peter Liander



Jubileumskonserten på CD & kassett



Foto: Peter Liander



Flygvapnets 70-årsjubileum 1996 inleddes den 21 januari med en jubileumskonsert i Berwaldhallen/Stockholm. För musiken svarade Flygvapnets Musikkår gestaltad av Stockholms Blåsarsymfoniker. Denna specialkonsert spelades in och finns att avnjuta på CD (kompaktskiva) och kassett. CD:n kostar 125 kr och kassetten 50 kr. De finns att köpa/beställa hos FUC = Flygvapnets UttagningsCentrum, tel 08-788 89 96.

Det skall sägas, att det musikaliska innehållet inte till 100 procent fokuseras på marschmusik. Inledningen är dock en jet-te överraskning – unik inte bara i svenskt musikliv. ■

J. Cb



FlygvapenNytt 57 år

Nordens största flygtidskrift: 36.000 ex.

Trycks på miljövänligt papper.

UR INNEHÅLLET

- Sid 4:** Försvarspropositionen
10: Gripencentrum invigt
14: F 4 70 år
18: FV 70 år
20: F 5 70 år
26: Air Tattoo i England
32: OSSE "granskar" Gripen
34: Gripen på säljturné
40: Övning BaltOps
44: Danska flygvapnet
50: Vektoriserad dragkraft

Nr 5/96 utges i december

Manusstopp för nr 1/97 = 16 december

Förbjudna "lån"

Den nya skärpta fotografifilagen trädde i kraft den 1 juli 1994. "Copy-right:en" stärktes bl a.

I datortidevarvet har ett allvarligt problem uppstått. Vid bildpublicering på Internet stjäls det ofta bilder – man "lånar" från andra. Detta är förbjudet och beivras. Tänk på det!

Egna/köpta bilder rekommenderas att visas på Internet endast i *låg skärmmupplösning* och JPEG = blir då ej publiceringsbara för "lånare". ■

**Vad händer i Försvarsmakten?
Ring Försvar Direkt
077-122 77 77.**

Ansvarig utgivare: **CURT WESTBERG**
Chefredaktör: **JAHN CHARLEVILLE**
I redaktionen: **ANDERS EISEN**
Prenumeration: **MARIE TISÅTER**

Ljungbergs Tryckeri AB, Klippan 1996 10-24/96 1025

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 redaktionen. – För insänt EJ beställt material ansvaras inte.

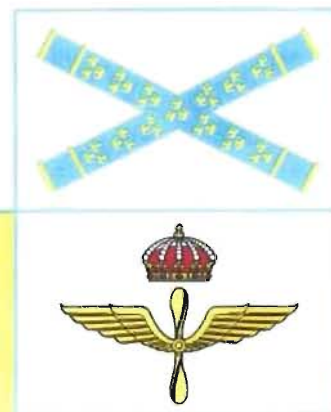
ÅTERGIVANDE av textinnehållet medges.
Källan önskas tydligt angiven.

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 100 kr 1996
Postgironummer 31 69 97-6
Kassa 103:6 Flygvapenledningen

Fax-nr: 08-788 88 66

Flygvapenchefen,
generallöjtnant Kent Harrskog:



Utveckla "Flygvapnet 2000"

Vårt jubileum "Flygvapnet 70 år" närmar sig sitt slut och det är dags att summera. Gripencentrum har invigts och därmed tog Försvarmakten och flygvapnet steget in i Gripen-eran. En era som kan komma att vara i ungefär 30 år. JAS 39 Gripen har i uppvisningssammanhang återigen intagit sin plats, såväl nationellt som internationellt och jag känner med det en stor tillförsikt inför framtiden. Svenska folket har återigen satsat rätt och intresset för vårt flygvapens utveckling är stort utomlands, från många utgångspunkter.

Vid flygdagen på F 4 och vid jubileumsflygdagen på F 5 har vi visat flygvapnet "förr och nu". Vi har visat vad flygvapnets personal och materiel går för. Intresset från allmänheten var som vanligt mycket stort. En uppmärksamhet som både värmer och stimulerar.

Flygstridskrafternas ökade betydelse som säkerhetspolitiskt instrument var temat vid det Air Powersymposium som Militärhögskolan arrangerade till flygvapnets ära. Deltagarantalet var stort och man behandlade bl a sambandet mellan teknik- och doktrinutveckling. Flygstridskrafternas roller och uppdrag kommer att förändras i framtiden och flygstridskrafterna blir ett allt viktigare säkerhetspolitiskt instrument.

● ● I avvaktan på riksdagens beslut ligger nu regeringens proposition angående det framtida försvaret till grund för Försvarmaktens planering. Vad gäller det viktigaste – krigsorganisationen – har regeringen följt de förslag som ÖB lämnat i Försvarmaktsplan 97 (FMP 97). När det gäller grundorganisationen är detta dock inte fallet. Skälet till detta är bl a att regeringen sett annorlunda på investeringarna än de planeringsdirektiv man tidigare lämnat till ÖB. Propositionens grundorganisationsförslag till riksdagen kostar ungefär lika mycket som ÖB:s förslag under den första femårsperioden. Det är emellertid närmare en miljard dyrare under andra femårsperioden, då de inledande investeringarna enligt FMP 97 skulle ha givit resultat.

Regeringen föreslår att totalförsvarets behov av utbildning och möjligheterna till att samordna denna utreds av en utomstående utredningsman. Bakom detta ligger naturligtvis kravet på långsiktiga hållbara investeringar vars riktighet inte behöver ifrågasättas vid nästa försvarsbeslut. Enligt min

uppfattning är det just detta som vi haft som ledstjärna i arbetet med grundorganisationen.

För flygvapnet innebär detta att vi med undantag av flygskolan saknar besked om vad som skall hända med skolorganisationen. Hela Försvarmaktens utbildningssystem kommer att bli föremål för en extern utredning syftande till ökad samordning inte bara inom Försvarmakten utan också inom totalförsvaret.

Jag tycker samordningstanken är riktig. Vi skall samordna sådant som är rationellt och ändamålsenligt. Men samordningen får inte bli ett syfte i sig – den får inte ske på bekostnad av professionalism och kompetens. All militär utbildning är inte lika. Flyg-, armé- och marinstridskrafter är olika, har olika uppgifter och verkar i olika stridsmiljöer och i olika tidsperspektiv. Detta kräver olika kompetensprofiler.

● ● Efter flera år av utomordentligt gott flygsäkerhetsläge har vi på kort tid förlorat fyra kamrater och fem flygplan. Detta är ett utomordentligt allvarligt trendbrott, och vart och ett av dessa haverier är på olika sätt en katastrof. Haveriutredningar pågår, men någon gemensam faktor kan jag inte finna nu. Jag tror därför inte att vi har råkat ut för något "systemfel" i vid bemärkelse.

Detta får inte hindra att vi nu "vänder på alla stenor" och analyserar hur vi bedriver vår verksamhet i alla led. Låt mig uttrycka mitt fulla förtroende för alla i flygvapnet i detta avseende. Flygsäkerhetsarbetets mål är ju inte att enbart ha noll haverier utan att ha noll haverier samtidigt som vi löser våra uppgifter att kunna verka i en stridsmiljö. Detta innebär att vi måste avväga risker mot förmågor. Min tro är att vi under de goda åren har haft marginalerna på vår sida, medan vi nu under en tid har råkat ut för motsatsen. Men vi kan inte bara luta oss tillbaka och hoppas att det vänder igen. Vi måste intensifiera det förebyggande flygsäkerhetsarbetet, så att vi kan fortsätta utföra våra uppgifter i trygg förvisning att vi gör allt optimalt rätt och säkert.

Nu har vi en krävande tid framför oss. Många medarbetare känner oro inför framtiden. När väl försvarsbeslutet är fattat är det min förhoppning att alla goda krafter formeras kring den uppgift som åläggs oss – att utveckla "Flygvapnet 2000". ■

Vad innebär regeringens försvarsproposition för Försvarsmakten?



Regeringens försvarsproposition för totalförsvaret offentliggjordes den 19 september. Om innebörden för Försvarsmaktens del redogörs på följande sex sidor.

Den 13 december fastställer riksdagen det slutliga innehållet i Försvarsbeslut 1996 – benämnt FB 96. Veckan före lämnar försvarskommittén sitt utlåtande.

Då det i riksdagen finns politisk majoritet för att propositionen röstas igenom, är det sannolikt att FB 96 får den lydelse som propositionen uppvisar. Ätminstone i allt väsentligt.



FB 96 består av två etapper. Riksdagen fattade i december 1995 beslut om etapp 1. Den innehöll riksdagens principiella ställningstaganden till säkerhetspolitiken, försvarspolitikerna, målen för totalförsvaret och övergripande frågor om totalförsvarets utformning och struktur. Vidare gavs inriktning för den ekonomiska ramen för totalförsvaret under perioden 1997-2001.

Beslutet utgick från de radikala säkerhetspolitiska förändringar som skett i vår omvärld, sedan uppdelningen i två maktblock upphört. Inga militära angreppshot riktas nu mot Sverige, men på längre sikt är den säkerhetspolitiska utvecklingen svår att förutsäga. Nya hot och risker av icke-militär natur träder fram, samtidigt som förutsättningarna ökar för att skapa en ny ordning för gemensam säkerhet i Europa.

Mot denna bakgrund borde totalförsvaret enligt riksdagens mening utformas med utgångspunkt i ett vidgat säkerhetsbegrepp. Totalförsvaret skall inte bara värna vårt lands frihet och oberoende och skydda befolkningen i krig och kris. Försvarets resurser skall även bidra till vår förmåga att möta våra påfrestningar i fred och kunna genomföra fredsfrämjande och humanitära insatser.

Riksdagens riktlinjer för totalförsvaret karaktäriseras av:

► **Anpassning:** På den säkerhetspolitiska utvecklingen i vår omvärld måste totalförsvaret på ett betryggande sätt kunna anpassas efter förändrade hotbilder.

*Au
överstelöjtnant Anne Hedén,
högkvarteret,
flygvapenledningen*

- **Helhetssyn:** Totalförsvarets resurser skall kunna tas i anspråk även när samhället utsätts för svåra påfrestningar.
- **Folkförsvar:** Landets försvar skall vara en angelägenhet för hela folket.
- **Internationella uppgifter:** Deltagande i fredsfrämjande och humanitär verksamhet är en del av vår egen nationella säkerhetspolitik.

● ● Efter riksdagsbeslutet den 6 december 1995 har försvarsberedningen lämnat underlag inför 1996 års kontrollstation. Syftet med kontrollstationen var att kontrollera det säkerhetspolitiska läget och dess konsekvenser för totalförsvarets beredskap, omfattning, utveckling och förnyelse.

Försvarsberedningens rapport inför 1996 års försvarsbeslut "Omvärldsförändringar och svensk säkerhetspolitik" presenterades i augusti 1995.

Försvarsberedningen har noga analyserat det senaste årets säkerhetspolitiska utveckling och gjort bedömningen, att väpnade angrepp som skulle kunna hota Sverige idag ter sig osannolika. Den grundläggande osäkerheten består emellertid och har blivit än mera framträdande vad gäller Ryssland. Av sin analys har försvarsberedningen dragit slutsatsen att riktlinjerna för totalförsvaret bör bestå.

Regeringen delar försvarsberedningens slutsats och menar därför, att

det inte heller finns anledning att i någondera riktning föreslå en ändring av den ekonomiska ram riksdagen beslöt år 1995. Den innebär en besparing om fyra miljarder kronor på de årliga försvarsutgifterna jämfört med budgetåret 1994/95. Besparingen skall vara genomförd år 2001.

Konsekvenser

Besparingen på försvarsutgifterna medför en minskning av både det militära försvarets krigsorganisation och dess grundorganisation. Krigsorganisationen kommer, i enlighet med ÖB:s förslag i FMP 97, att omfatta 13 armébrigader, 24 – så småningom 20 – ytstridsfartyg, 9 ubåtar samt 13 stridsflygdivisioner: på längre sikt 12 Gripen-divisioner.

Vid utformningen av grundorganisationen har, utöver militäroperativa krav, strävan varit att undvika osäkra investeringar och i stället satsa på utvecklingsbara garnisoner.

Totalförsvarets förmåga till anpassning efter skiftande hotbilder är av grundläggande betydelse för vårt lands och folks säkerhet och trygghet i en svåröversäglig framtid.

Anpassning på längre sikt till en mörkare hotbild fordrar god analyskapacitet, beslut i rätt tid, planering och tillväxtförmåga och en fortlöpande materiell förnyelse.

● ● För att säkerställa att dessa krav uppfylls planerar regeringen bl a en översyn av underrättelsetjänsten, sär-

skilda forskningsinsatser, återkommande säkerhetspolitiska kontrollstationer. Dessutom föreslås i enlighet med Försvarmaktens förslag en något större krigsorganisation utöver vad som angavs i riksdagens inriktningsbeslut och flera officerare än vad dagens krigsorganisation erfordrar.

Regeringen planerar vidare omfattande satsningar på teknisk forskning och utveckling. Enligt regeringens mening är det av största betydelse både för den materiella förnyelsen och för tillgången på försvarsmateriel i framtiden att Sverige och svensk försvarsindustri deltar i ett växande internationellt samarbete om försvarsmateriel.

Totalförsvarets resurser skall även kunna användas för fredsfrämjande verksamhet



Första delserien om 30 Gripen är under slutleverans.

Foto: Torbjörn Caspersson

och humanitära insatser. Detta utgör en viktig del av vår säkerhetspolitik och vårt arbete för fred och solidaritet.

► I syfte att stärka möjligheterna på detta område ombildas dagens SWEDINT till ett internationellt kommando. I det internationella kommandot skall bli en snabbinsatsstyrka ingå. Statens räddningsverk får ansvar för internationella katastrof- och räddningsinsatser. Så långt det är ändamålsenligt, samordnas utbildningen av civila och militärer. Då behovet av blandade militära och civila fredsfrämjande och humanitära insatser med all sannolikhet växer, kommer helhetssynen på militärt och civilt alltmera att genomsyra även försvarets internationella verksamhet. ►

Det omstridda CFE-avtalet 1990-96

CFE-avtalet 1990. – The Treaty on Conventional Armed Forces in Europe (CFE-avtalet) är den viktigaste överenskommelse som slutits om nedrustning av konventionella vapen. Avtalet är från 1990 och innebar att NATO och dåvarande Warszawapakten enades om att kraftigt begränsa innehavet av vissa viktiga materielslag (Treaty Limited Equipment, TLE) i Europa. Parterna hade en tidsfrist intill mitten av november 1995 att följa åtagandena i avtalet. Vid denna tid skulle båda pakter inneha lika mycket TLE. Efter 1990 har NATO-staterna och Warszawa-paktens efterföljarstater gjort upp om hur mycket TLE varje land får inneha. En för det nordiska området viktig del av avtalet är begränsningarna av hur mycket TLE Ryssland sammanlagt fick ha i det s k flankområdet. Detta utgörs av Leningrads och Nordkaukasus militärområde.

Men hur gick det?

När tidsfristen hade löpt ut i november förra året konstaterades, att CFE-staterna i huvudsak hade följt sina åtaganden. Bl a

hade cirka 50.000 TLE förstörts. Staterna har genomfört över 2.300 inspektioner på varandras territorier för att kontrollera lämnade uppgifter om materielinnehav.

Ett problem var dock att Ryssland inte uppfyllde flankbestämelseerna. Det ryska *totalinnehavet* översteg inte det tillåtna. MEN det fanns **dubbelt så mycket** TLE i flankområdet än vad avtalet medgav.

CFE-överenskommelsen 1996. – Vid CFE-avtalets översynskonferens i maj 1996 förhandlade man intensivt för att få en lösning på problemet med Rysslands alltför stora TLE-innehav i flankområdet. Resultatet blev att de ryska överskridandena *accepteras* under de närmaste *tre åren*. Intill den 31 maj 1999 får Ryssland fortsatt inneha ungefär dubbelt så mycket

materiel som det ursprungliga avtalet medgav. Efter detta datum skall innehavet minska något.

Det nya taket innebär en höjning jämfört med CFE-avtalet 1990, med ca 3.600 TLE. Det är lika mycket som svenska Försvarmaktens totala innehav av motsvarande materiel. Sydvästra delen av Leningrads milo (Pskovs län, gränsar till Estland och Lettland) och norra halvan av Nordkaukasiska militärområdet kommer 1999 att föras ut ur flankområdet. I de undantagna områdena införs tak för antalet pansrade stridsfordon. I Pskovs län blir taket 600. Antalet stridsvagnar m m får dock vara betydligt större.

Den nya överenskommelsen innebär alltså ett ökat antal stridskrafter i vårt närområde än det antal som tidigare kalkylerats med från svensk sida och som låg till grund för bl a försvarsbeslutet 1992. En ny situation, med andra ord.

Fortsatta förhandlingar om anpassning av CFE-avtalet kommer att äga rum under de närmaste åren. Bl a kan bestämmelsen, att viss mängd TLE i södra delen av Leningrads militärområde skall vara förrädsställd, komma att ändras. ■

Rafael Vilén, JIKV

Materielslag	Resp pakts tillåtna innehav	Rysslands andel	Tillåtet innehav i Rysslands flankområde enl CFE-avtalet -90
Stridsvagnar	20.000	6.400	1.300
Pansrade stridsfordon	30.000	11.480	1.380
Artilleripjäser och granatkastare, kaliber > 100 mm	20.000	6.415	1.680
Stridsflygplan	6.800	3.450	Inga begränsningar
Attackhelikoptrar	2.000	890	Inga begränsningar



► Sveriges aktiva medverkan i Partnerskap för fred (PFF) förbättrar våra möjligheter att samverka med andra stater i fredsfrämjande operationer och humanitära insatser. PFF får också en växande betydelse för säkerheten i östersjöområdet. Ett stärkande av säkerheten i östersjöregionen genom europeiskt och internationellt samarbete på alla områden är ett nationellt svenskt säkerhetsintresse. Att Ryssland deltar i samarbetet är betydelsefullt. Sverige skall vidareutveckla sitt stöd till de baltiska länderna och deras försvarsmakter.

Gripens delserie 3

I försvarsbeslutets första etapp godkände riksdagen som inriktning att krigsorganisationen skall omfatta cirka tolv stridsflygdivisioner, vilka på sikt bör vara utrustade med JAS 39 Gripen.

JAS 39 Gripen bör alltså anskaffas i en omfattning som gör att Försvarsmaktens krigsorganisation på sikt omfattar totalt tolv stridsflygdivisioner. Med nu gällande riksdagsbeslut som grund är två delserier JAS 39 Gripen för åtta divisioner under anskaffning. Flygplan och utrustning motsvarande behovet för ytterligare fyra divisioner bör således anskaffas i en tredje delserie.

Slutleverans av delserie 2 beräknas ske under år 2003, varför leverans av en tredje delserie också

bör påbörjas under 2003. Utvecklingsarbetet för en tredje delserie behöver därmed inledas under 1997. Slutleverans beräknas ske 2006.

Utvecklingsarbetet för den tredje delserien inriktas i tekniskt hänseende mot nödvändig anpassning till ny teknik. I taktiskt hänseende förbättras främst luftförsvarsförmågan för att motsvara de krav som kan ställas i framtida konfliktscenarier.

Helikopterförband

Regeringen anser, i likhet med Försvarsmakten, att Försvarsmaktens helikopterresurser med början den 1 juli 1997 successivt bör samordnas inom ett gemensamt program. Detta program produktionsleds inom Högkvarteret av *marinledningen*. Genom att inrätta **Försvarsmaktens helikopterflottilj** skapas ett gemensamt ledningsorgan för Försvarsmaktens helikopter verksamhet. Detta underlättar ledning av större samlade transportinsatser under kris och krig. Helikopterflottiljen skall under försvarsbeslutsperioden organiseras på Malmen/Linköping.

Sammanförandet av helikopter verksamheten ökar också möjligheterna till typsamordning och samordning vad avser bl a beredskap och utbildning. Flottiljens ledning krigs- och kaderorganiserar och skall utgöra en rörlig förstärkningsresurs. I krig skall

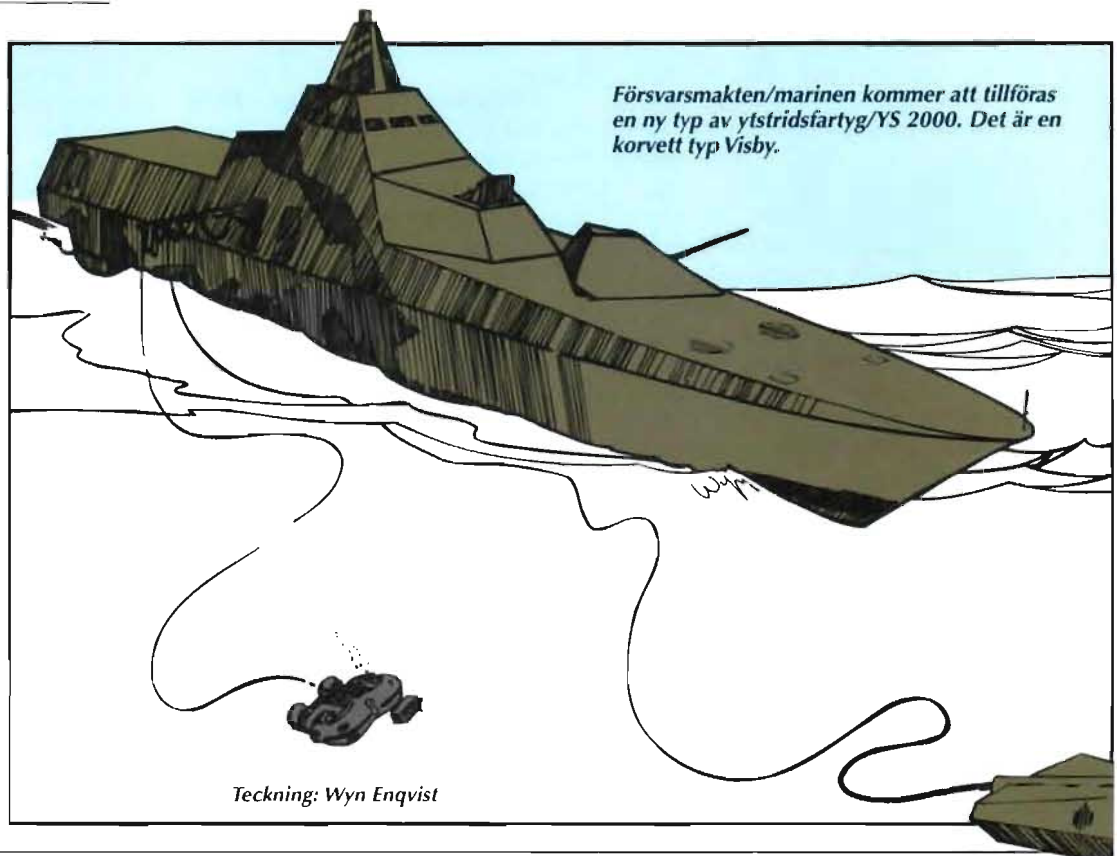
Gripen, YS 20 är exempel som Försvarsmakten

denna ledningsresurs kunna ställas till operativ eller taktisk chefs förfogande. Den rörliga helikopterledningen skall i fred kunna användas för ledning och samordning vid större räddningsinsatser.

Antipersonella minor

Regeringen föreslår ett *ensidigt svenskt förbud* mot all användning av antipersonella minor. Ett *totalstopp utan undantag* införs. Alla minor som finns i lager skall förstöras. Totalförbudet innebär att försvarseffekten sänks. Regeringen anser dock att en *aveckling* bör genomföras nu när det inte föreligger något militärt angreppshot mot Sverige.

I syfte att samordna och utveckla minsöknings- och minröjningskapaciteten föreslås att totalförsvarets minröjningscentrum inrättas. Centret skall



och Leopard ny materiel tillförs en successivt

byggas på erfarenheter från både militärt och humanitärt arbete.

Ledning

Den taktiska ledningen av flygstridskrafter omorganiseras efter hand. De tre flygkommandona behålls men reduceras personellt. Under ÖB organiseras en enhet för central taktisk ledning av flygresurser. Genom att denna enhet med tilldelade resurser för en viss tid lyder under en militärbefälhavare skapas förutsättningar för kraftsamling av flygstridskrafterna samtidigt som flexibiliteten i Gripen-systemet kan utnyttjas till fullo.

Högkvarterets organisation

I 1995 års budgetproposition redovi-

sades att regeringen bemyndigade chefen för försvarsdepartementet att utse en utredare för att följa upp och utvärdera genomförda strukturförändringar. Generaldirektören *Lars Jeding* utsågs till särskild utredare. Utredningen har antagit namnet Utvärderingen av försvarets ledning och struktur (UTFÖR).

UTFÖR konstaterar sammanfattningsvis, att omstruktureringen utvecklats styrsystemet mot en styrande krigsorganisation, men att styrningen *inte blivit mer resultatorienterad* utan snarare objekts- och produktionsinriktad. Samtidigt har uppdragstänkandet utvecklats och sÄrlösningar minimerats inom verksamhetsområdet.

Avslutningsvis konstaterar utredaren att de förväntade *kostnadsminskningarna* inom ledningsorganisationen *inte uppnåtts*.

Enligt de beräkningar som låg till grund för statsmakternas ställningstaganden i samband med bildandet av myndigheten Försvarsmakten skulle förslagen sammantaget innebära en minskning på 800 personår eller 475 miljoner kronor. Utgångspunkten var satt utifrån att minst en tredjedel av ledningsresurserna i fred skulle frigöras för att främst stärka den materiella förnyelsen. Någon reduktion av anslaget till Försvarsmakten gjordes alltså inte.

När det gäller ledning i fred, totalt sett, har antalet tjänster minskat med ungefär 50 procent av det uppsatta målet om 800 tjänster, medan kostna-



derna reducerats med 30 procent av målets 475 miljoner kronor. UTFÖR anser att myndigheternas *respekt för statsmakternas beslut måste skärpas* samtidigt som styrmedlen och redovisningssystemet utvecklas så att en säkrare uppföljning blir möjlig.

● ● Regeringen anser att de angivna förhållandena är otillfredsställande, inte minst med tanke på att de medel som skulle frigöras planeras in för att användas till den materiella förnyelsen.

Regeringen avser ställa krav på *rationaliseringar* inom ledningsorganisationen på i storleksordningen 100 miljoner kronor fr o m 1998, vilket beaktas vid medelsberäkningen för Försvarsmakten.

I samband med bildandet av myndigheten Försvarsmakten fattade regeringen beslut om högkvarterets ansvar och organisation. Beslutet innebar bl a att Försvarsmaktens centrala nivå skulle bestå av funktioner för operativ ledning, produktionsledning och avvägning.

Enligt UTFÖR har avvägningfunktionen inte fått vare sig ansvar, kompetens eller befogenheter i tillräcklig omfattning för att kunna utöva sin uppgift.

► Försvarsmakten har enligt UTFÖR inte integrerats utan *mycket av försvarsgrensindelningen och -kulturen lever kvar*, vilket försvårat genomförande och lett till suboptimeringar. UTFÖR föreslår en ►



Försvarsmaktens nya stridsvagn 422/Leopard 2 tillförs armén.

Foto: Mats Sjökvist



tudelning i en krigsorganisationsfunktion och en samlad produktionsledningsfunktion. Produktionsbegreppet bör snävas in och enbart omfatta ansvar för förbandsproduktion.

Regeringen delar utredarens uppfattning att högkvarterets organisation och ansvarsfördelning inte är den mest ändamålsenliga. Regeringen avser därför att ge Forsvarsmakten i uppdrag att genomföra en översyn av högkvarterets organisation och inkomma med förslag till regeringen så att erforderliga förändringar kan ske senast i avslutning till 1998 års kontrollstation.

Förvaltning av försvarsfastigheter

Regeringen anser att drift- och underhållsresurserna, som idag främst finns i Forsvarsaktens organisation, skall överföras till Fortifikationsverket fr o m 1 januari 1997. Detta innebär att Forsvarsmaktens MAL-hyra även kommer att innefatta driften av fastighetsbeståndet. Vidare bör krav på rationalisering ställas på i storleksordningen 150 miljoner kronor från och med 1998.

Grundorganisation

Regeringens arbete med grundorganisationens utformning har utgått från totalförsvarsbeslutets första etapp samt de säkerhets- och försvarspolitiska bedömningarna liksom förslagen till inriktning av krigsorganisationen.

Anpassningsförmågan bör tillgodoses genom att garnisoner med goda utvecklingsmöjligheter bibehålls och genom en spridning över landet som

tar hänsyn även till andra förhållanden än de omedelbara hoten. Förutläggningarna för utbildning och annan verksamhet har noga analyserats och utvecklingspotentialen har härvid tillmätts stor betydelse. Miljöaspekterna har i detta sammanhang vägt in. De beräkningar som redovisats av Forsvarsmakten har utnyttjats för den jämförande ekonomiska analysen.

Ändrade spelregler

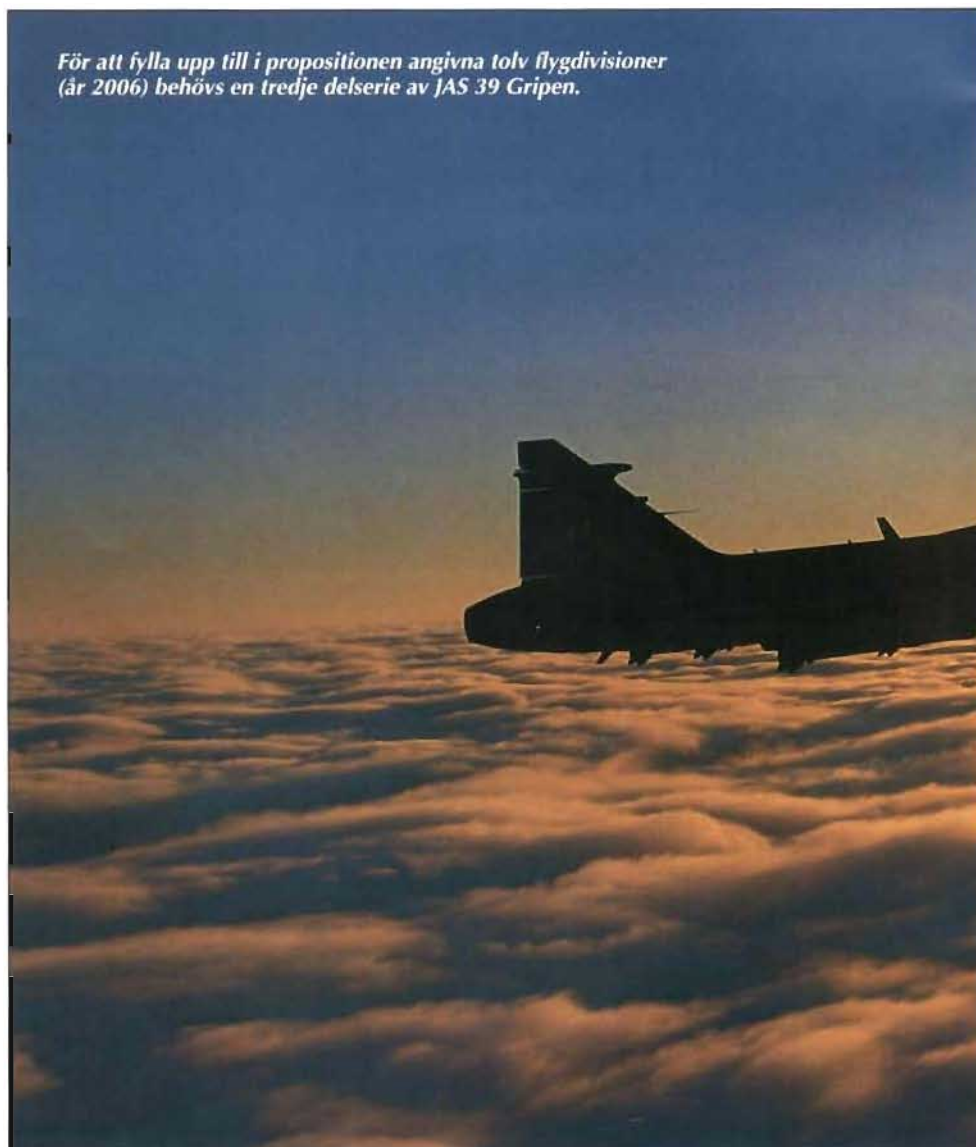
Osäkerheten om framtiden har också lett till att regeringen inte nu föreslår åtgärder som inte med rimlig säkerhet har en långvarig beständighet. Omlokalisering av verksamheter där den framtida strukturen inte är klarlagd bör undvikas, särskilt i de fall sådana omlokaliseringar är förenade med påtagliga investeringskostnader eller andra kostnader. Härigenom minskar också behovet av lånefinansierade investeringar och därigenom statens upplåningsbehov.

Sådana hänsynstaganden för att förstärka statens finanser *ingick inte* i regeringens anvisningar till Forsvarsmakten inför försvarsmaktsplanen.

● ● Av såväl principiella som ekonomiska skäl bör Forsvarsmaktens verksamhet så långt möjligt *samordnas*. Inom myndigheten bedrivs en omfattande utbildningsverksamhet vid ett stort antal skolor. Dessa skolor återspeglar i betydande utsträckning försvarsgrens- och truppslagsuppdelningen. Inom områden som teknik, informationsteknologi, skydd, hälso- och sjukvård, men även olika typer av mer generell officersutbildning, bedrivs utbildning vid flera skolor. Det kan ifrågasättas om inte sådan utbildning i högre grad dels bör ske gemensamt för Forsvarsmakten, dels kan samordnas eller samutnyttjas inom hela totalförsvaret. Skolverksamheten inom Forsvarsmakten har utretts tidigare, men något samlat grepp med utgångspunkt i totalförsvarets behov har inte tidigare tagits.

Det ligger nära till hands att låta Forsvarsmakten genomföra utredning-

För att fylla upp till i propositionen angivna tolv flygdivisioner (år 2006) behövs en tredje delserie av JAS 39 Gripen.



en. Skolverksamheten måste emellertid också bedömas i ett brett perspektiv med hänsyn till att mycket av den har betydande kopplingar till olika civila högskolor och annan civil utbildning. Regeringen avser därför att tillkalla en *särskild utredare* med uppgift att se över utbildningen för främst anställd militär och civil personal. Utredaren skall särskilt eftersträva ökad samordning inom Försvarsmakten men även pröva möjligheterna till samordning med totalförsvaret i övrigt. Utredningen skall ske i nära samarbete med Försvarsmakten.

Konsekvenser

Ovanstående medför att den utlokalisering av flygvapnets skolverksamhet som föreslås i FMP 97 inte genomförs med undantag av flygutbildningen som föreslås överföras till F 10 respektive F 16. Överföringen av flygutbildningen har medfört att flygvapenchefen (CFV) har gett chefen för F 10 i

uppgift att snarast organisera FlygS (Flygskolan) och chefen för F 16 att snarast organisera "GTU ny". Notera att GTU (grundläggande taktisk utbildning) skall omorganiseras och att det inte är frågan om någon flyttning av GTU 1 till F 16/Uppsala.

Regeringen föreslår i likhet med FMP 97 att F 5 och F 15 skall läggas ner. Kvarvarande verksamhet vid F 5 och F 14 ingår liksom övriga skolor i flygvapnet i den *särskilda utredningen* angående skolverksamhet.

F 14 kvarstår som skolförband. Det bör enligt propositionen ankomma på regeringen att fatta beslut om den framtida verksamheten vid F 14, när översynen av Försvarsmaktens skolor är genomförd.

● ● Enligt propositionen är de tyngsta motiven att lägga ner F 15 relativt andra förslag, främst F 10:

► **Möjligheterna att snabbt föra över flygutbildning från Ljungbyhed till Ängelholm som bl a har dubbla rullbanor.**

► **Verksamheter i Söderhamn behöver i mindre omfattning flyttas vid en avveckling.**

► **F 10 har miljötillstånd för flygning med tre divisioner JAS 39 Gripen.**

► **Besparingarna vid en avveckling av F 15 blir avsevärt större än om F 10 skulle ha lagts ned.**

Målflygdivisionen föreslås avvecklas enligt vad som sades i FMP 97.

Regeringen anser att förslaget till helhetslösning sammantaget inte innebär några ökade kostnader under försvarsbeslutsperioden jämfört med det förslag Försvarsmakten redovisat i FMP 97.

Trafikflygarhögskolan

Regeringen kan konstatera, att de civila flygbolagens efterfrågan på piloter nu har ökat. Prognoserna pekar vidare på att efterfrågan kommer att bestå under i vart fall ett antal år framöver.

Regeringen delar Försvarsmaktens uppfattning i frågan, nämligen att Trafikflygarhögskolan (TFHS) inte är någon garanti för att flygbolagen inte rekryterar flygvapenpiloter.

En kärnfråga i sammanhanget är, enligt regeringens mening, att utbildningen av civila trafikflygare inte är en uppgift för Försvarsmakten.

Inriktningen är att Försvarsmakten senast den 1 juli 1997 skall upphöra att vara huvudman för trafikflygarutbildningen. Det ankommer på Försvarsmakten att senast den 1 april 1997 till regeringen ha inkommit med förslag om överförande av TFHS till annan huvudman. Utbildningen av civila trafikflygare vid Försvarsmakten skall upphöra senast den 1 juli 1997. ■



Foto: Kenneth Dahlberg

9 JUNI: START FÖR FJÄRDE

Den 9 juni i år tog flygvapnet det definitiva steget in i den fjärde generationen flygvapen. Då invigdes läroanstalten Gripencentrum på F 7, Såtenäs – hela flygvapnets centrum för skolning och vidareutbildning av alla grundutbildade piloter till Gripen-förare. Ett Mekka för piloter från och med i år – skapat av piloter för piloter.



Text: Fahn Charleville, HKU/FNFO



Kung Carl XVI Gustaf

FlygvapenNytt har redan i nr 1/95 och 1/96 berättat om Gripencentrum, hur lokaliteterna är utrustade och hur utbildningsgången gestaltar sig för Gripen-eleverna. Dessa är placerade i centrum och runt om hittar man instruktörer, simulatorer, stridsledning, flygplan m m.

Gripencentrum har en nyhet för

Försvarsmakten: Två domesimulatorer, där piloten sitter inomhus i sin cockpit och på domesimulatorns innervägg ser en datogenererad omvärldsbild, t ex med andra flygande flygplan att öva luftstrid mot.

Till de två domesimulatorerna skall läggas Gripencentrums innehåll av fyra taktiska momentsimulatorer som årsvis

skall nyttjas av flygvapnets piloter, 2-3 veckor/år. Men denna typ av taktisk momentsimulator skall även finnas vid varje division – när alla omskolats till JAS 39 Gripen. – Först att låta omskola sig från Viggen till Gripen blir F 7:s andra division, Gustav Blå. Efter ett halvt år är man redo att helt sadla om och inleda Gripen-epoken.

GENERATIONEN FLYGVAPEN



Foto: Kenneth Dahlberg

Invigde Gripencenterum

● ● Detta om Gripencenterum som utbildningsanläggning. Vid dess invigning, som förrättades av kung Carl XVI Gustaf, hade drygt 700 personer inbjudits – t ex försvarsminister Tage G Peterson, kommunpolitiker, flygvapenchef och militärattachéer från hela Europa samt dessa länders massmedierepresentanter. Den gemensamma

lunchen i en Gripen-hangar var en sevärdhet och ära att få ta del i. Invigningen genomfördes inom evenemanget "JAS 39 Gripen introduceras i flygvapnet".

Högteknologin inom flygvapnet visades i två spektakulärt uppriggade utställningar.

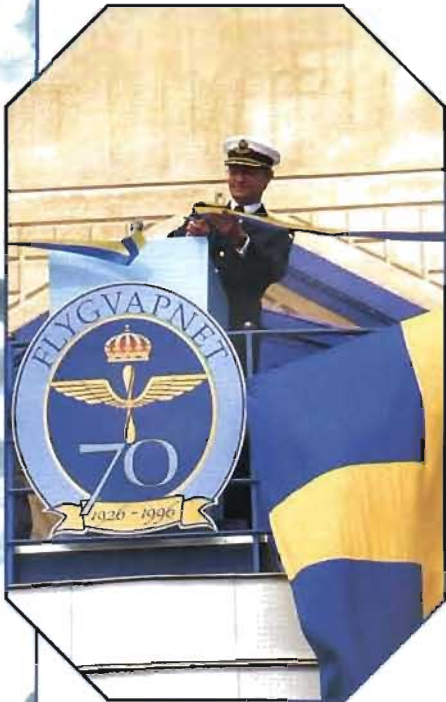
Avslutningsvis hölls ett seminarium

(på engelska) om fjärde generationens flygvapen. I talarstolen framträdde generallöjtnant Kent Harrskog (CFV), generalmajor Staffan Näsström (FMV), överste Jan Jonsson (FTC) och överstelöjtnant Jan Andersson (F 7/TU JAS). Symposiet leddes av Christer Åhström ("känd från TV") och behandlade visioner och koncept, hur man tek- ▶

T h: Flygvapenchefen, generallöjtnant Kent Harrskog, i talarstolen under seminariet om "Fjärde generationen flygvapen".

4th Generation Air Force Vision and Concept

Kent Harrskog
Chief of the Swedish Air Force
and the Air Force Staff



Ovan: HMK visar det exakta invigningsögonblicket ...

Nedan: ... och visar glatt upp sin Gripen-modell.



Foto: Ulf Fabiansson
Johan Falenud-Pärö
Stefan Kalm
Peter Liander
Jahn Charleville

niskt kommit fram till nu vald teknisk väg, taktiska flygoperationer, utmaningar vad avser träning av en flerrollspilot, etc.

Svaret på vad fjärde generationen flygvapen är kom alltså även på engelska och för alla gästande utlänningar. Med Gripen-systemet har Sverige och Försvarsmakten fått en plats på kartan. Ännu lite tydligare. Och respektfullare. ■





Ovan t h: Förutom konungen och drottningen sågs bl a försvarsminister Tage G Peterson med fru och ÖB, general Owe Wiktorin med fru som invigningsgäster.



Ovan: Huvudaktörerna invigningsdagen: Gripen-centrum, den internationella gästskaran och flygplan Gripen.



Ovan: Entrén till en av domesimulatorerna.

Nedan: Interiör från simulatorledarens arbetsplats; manöverbordet.



T v: I fjärde generationens flygvapen ingår bl a S 100B Argus, JAS 39A och B.

Hur F 4 firade



Redan den 15 juni i år passade F 4 på jämtländska Frösön på att smygcelebrera flygvapnets 70-årsdag med ett eget 70-årsjubileum i form av en flygdag. Men även den händelsen firades egentligen för tidigt, ty F 4:s verksamhetsstart 1926 kom inte i gång förrän den 15 oktober. Nåväl, även detta datum kom att hugfästas lokalt.

Thulin A (svenskbyggd kopia av Bleriot XI), 1910-talets luftpionjär, ses här spakad av Mikael Carlsson.

Foto: Peter Modigh



Planeringen inför flygdagen pågick i över 1 1/2 år. Det är inte snutet ur näsan (om uttrycket tillåts) att arrangera en flygdag. Men det är en bra övning och alla flottiljens krafter blir involverade. Sådant stärker sammanhållningen.

Vädret var inte det allra bästa på jubileumsflygdagsmorgonen, regnet hängde i luften och det var allmänt gråtrist och kallt.

Planeringsramen låg på 15.000 be-

sina 70 år på Frösön

Text: Överstelöjtnant Christer Pettersson, F 4



Foto: Mattias Pettersson

Flaggprydd
TP 84 Hercules
taxar förbi
åskåderleden.

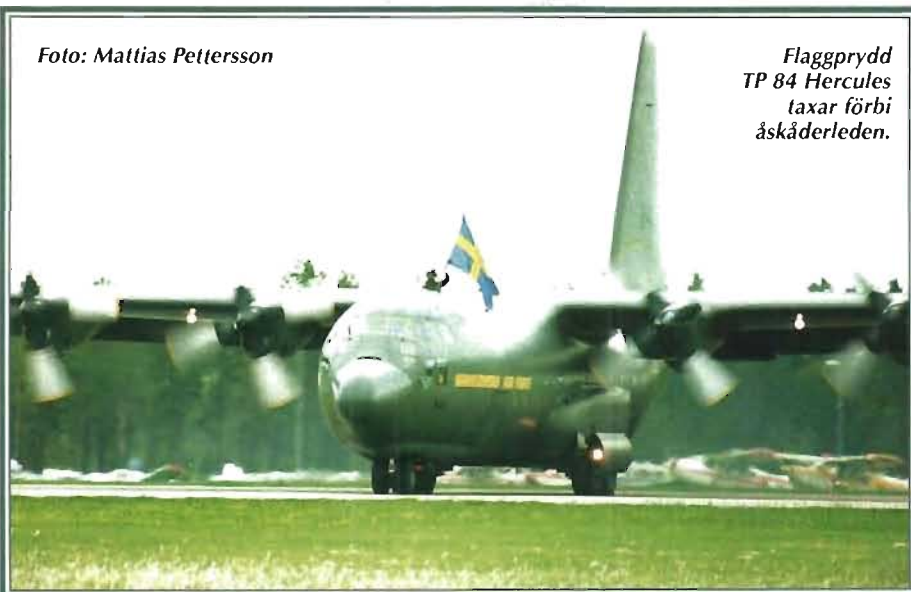


Foto: Peter Modigh

sökare och cirka 5.000 fordon. För att hålla bilarna från Frösön hade vi ordnat med gratisbussar från centrum ut till flottiljen.

Grindarna öppnade kl 09.00. På grund av vädret avvaktade många med att åka ut till F 4. Vid 10-tiden såg det därför ut att bli ett fiasko. Men så plötsligt började tillströmningen, köerna av fordon sträckte sig ibland ända in till brofästet på frösösidan, en sträcka på knappt en mil. Trafiken flöt enligt poli- ▶

Foto: Mattias Pettersson



En norsk F-16 Fighting Falcon hedrade flygdagen.

sen bra enligt deras sätt att se. Frågan är hur våra besökare uppfattade situationen.

● ● Uppskattningsvis besöktes flygdagen av 15.000 (enligt gällande planering alltså), medan antalet fordon stannade vid knappa 3.000.

Den historiska kavalkaden innehöll flygplan som Tummelisa, Bleriot, SK 16 Harvard, J 26 Mustang, J 28 Vampire, J 34 Hawker Hunter samt J 29 Flygande Tunnan.

När överstelöjtnant Rolf Rimsby i "Gul Kalle" (= F 10:s "musei-29:a") genomförde sitt program var det många ärrade kämpar som greps av nostalgins vemod.

Efter den historiska kavalkaden hälsade tjänsteförrättande flottiljchefen överstelöjtnant **Asbjörn Norling** gäster och besökare välkomna. I huvudprogrammet deltog flygvapnets samtliga operativa flygplan och helikoptrar.

*T h: General Harrskog (t v) konverserade med teckenspråk med tj f C F 4, överstelöjtnant Asbjörn Norling.
Nedan: Barnen köade gärna och länge för få se och helst sitta i jaktviggen.*

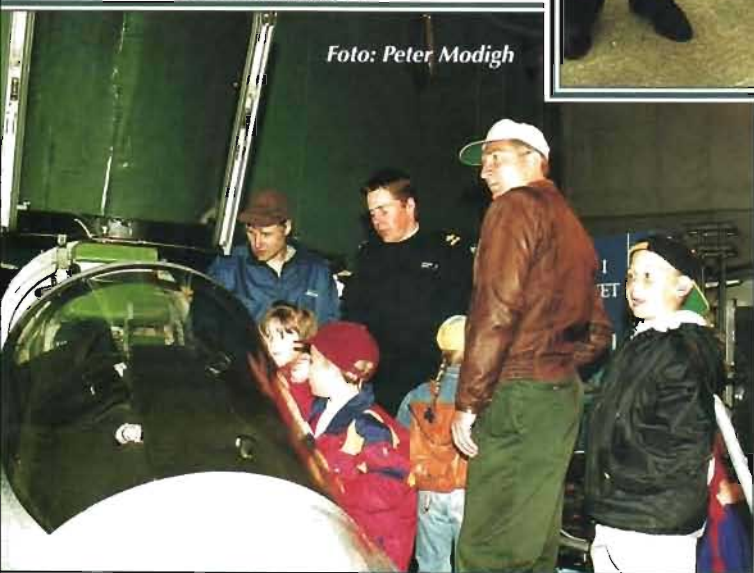


Foto: Peter Modigh

Team 60 i formering kallad Kors.

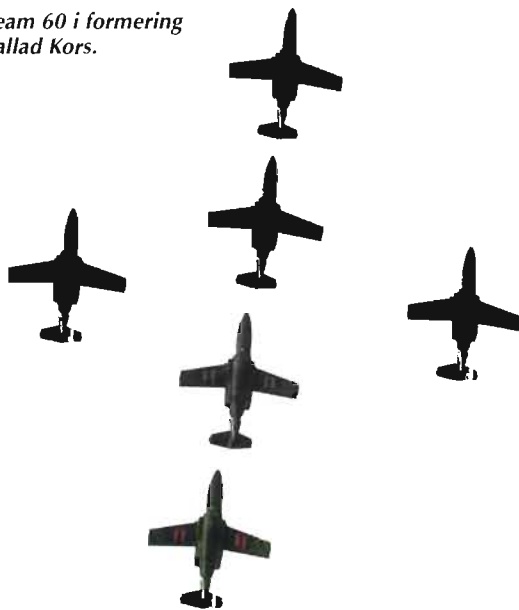


Foto: Peter Modigh

Foto: Mattias Pettersson



F 10:s flygande museiatraktion J 29 Flygande Tunnan / "Gul Rudolf" här i inverterat läge.

● ● På grund av att Östersundstravet firade 60-årsjubileum samma dag blev flygupvisningsprogrammet komprimerat till förfång för den markutställning som fanns på plats. (Den enda missen i den annars så träffsäkra planeringen.) En markutställning som prisades av många utifrån kommande experter. Lovord som vi gärna tar till oss och som kommer alla inblandade till heder.

Ett annat mycket uppskattat inslag var flygvapnets videogrotta, som uppskattningsvis besöktes av cirka 7.000 under dagen.

En stor del av flottiljens fast anställda och frivilliga personal var engagerade i försäljning och service till allmänheten. Alla serveringar, grillar, korvkiosker och glasstånd sköttes i egen regi allt för att dra in pengar till genomförande av flygdagen. En flygdag som gått i lågbudgetens tecken. ■

Jaktviggen drar iväg med tänd ebk.



Foto: Peter Liander

Ingen flyger ensam

Försvarmaktens yngsta försvarsgren, flygvapnet, startade sin verksamhet 1926 – med personal, materiel och erfarenhet från såväl marinen som armén. Startdatum sattes till den 1 juli.

I år har denna tilldragelse 70 år på nacken och nämnda datum hugfäste flygvapnet tvåfaldigt: 1) **Andaktsceremoni** i flygvapnets minneshall i den förra stabsbyggnaden Tre Vapen i Stockholm (idag husrum för FMV) samt 2) **jubileumsmottagning** på Karlbergs Slott (också i Stockholm).

● ● Måndagen den 1 juli inleddes gråmulen. Klockan 11 tog ceremonin sin början. Huvudaktör var flygvapenchefen, generallöjtnant Kent Harskog. Medverkade gjorde även chefen för FMV:s flygmaterielledning, generalmajor Stafan Näsström – bägge med representanter ur respektive ledning. Dessutom hade anhöriga till nyligen omkomna i ett flyghaveri inbjudits.

Inledningsvis spelades Flygvapnets Paradmarsch. Därefter följde kransnedläggning av flygvapenchefen och tal till alla de som slutat sin tjänst mitt i flykten. Sedan 1915 har



drygt 900 namn förts upp på väggen. Det var alla dessa kamrater som flygvapenchefen ville minnas och hedra.

Så följde en betraktelse och bön av prästen Lennart Koskinen. Akten avrundades med psalmsång och en tyst minut.

Under FBU-musikernas framförande av Flygvapnets Paradmarsch lämnade alla stilla Minneshallen.

● ● En kvart senare gjordes en överflygning av Tre Vapen. Det var en fyrgrupp Jaktviggen ur F 16 som hedrade minneshögtiden med att gestalta en manöver som går under namnet "Saknade Kamraters Formation". När gruppen var exakt över byggnadens innergård steg ett av planen rakt upp mot himlen, medan övriga tre fortsatte rakt fram – symboliserande flygvapenchefens rubrik i minnestelet: Ingen flyger ensam; det vill säga vi skall minnas och hedra våra kamrater som tvingas avbryta färden framåt.

Ceremonin i Minneshallen är en nytillkommen hyllning i jubileumssammanhang. Tidigare har kransnedläggning skett vid Flyggarmonumentet vid Karlaplan. Traditionen har nu ändrats. ■



Jubileums mottagning



Någonting att äta,
någonting
att ...



ÖB, general Owe Wiktorin
med hustru
gratulerar CFV
till de 70 åren ...



Avdelning två den 1 juli i flygvapnets firande av de 70 åren startade klockan 14. Samlingsplats var nu Karlbergs Slott, arméns anrika krigsskola i Stockholm.

Till eftermiddagen hade antalet deltagare i jubileumsarrangemangen mångfaldigats. Här sågs gräddan av Forsvarsmaktens toppar med ÖB i spetsen. Representanter för flygvapnets flottiljer och skolor sågs tillsammans med flygvapenledningens per-

sonal. Lägg därtill representanter för försvarskommittén, riksdagen, Svenska Kyrkan, försvarsindustrin, FMV med flera, med flera och feststämningen var påtaglig.

Mottagningen ägde rum dels i Riksalen (gåvors givande och mottagande), dels på den inre gården (intagande av lekamlig spis) till väljudande musik exekverad av FBU:s musikkår. Klockan 15:15 var så dags för dagens cause célèbre – en välarrangerad gimmick.

● När flygvapenchefen skulle inleda sitt jubileumstal (ute på den stora öppna gården framför slottet) visade



Kommen från skyarna,
major Olle Lack ...



... givande
flygvapen-
chefen jubi-
leumstalet.

med knorr 1 juli

Text & foto:
Fahn Charleville, HKU/FNFO



Försvarskommitténs
Britt Bohlin (s)
uppvaktar glatt.



Chefen för Saab MA
Hans Ahlinder
överlämnar en Gripen-
modell till CFV.

det sig att han glömt talpapperna på arbetskvamen. Goda råd var nu dyra. Vädjande vände general Harrskog sina blickar mot skyns makter. Och så vips dök där upp en välsignad helikopter, ur vilken lösgjorde sig en rökmarkerande fallskärmshoppare. I sirliga svängar sågs den djärve hopparen snabbt och målmedvetet leta sig ned strax intill den strandsatte talaren. Med en elegant nigning tog hopparen mark, samlade ihop skärmen och lät så hoppdräkten falla. Några sekunder senare stod så där en uniformerad major, Olle Lack (F 15), med talet i hand, vilket elegant överräcktes.

I talet erinrade general Harrskog bl a om Vapnets mödosamma utvecklingsarbete under gångna 70 år och om vår inhemska försvarsindustris stora betydelse såväl under krigsårens isolering som efterföljande kalla krigets dagar fram till idag.

● ● Precis då flygvapenchefen fram-sade sista meningen i talet sågs utmed Karlbergskanalen med riktning mot Stadshuset sex flygplan i "solfjädersformering" närma sig publiken vid slottet. När de blågula rökslingorna färgade den nu allt mörkgråare himlen svensk, såg vi alla att det var vår natio-

nella stolthet Team 60 från F 5 som kreerade den uppvaktningen. Mycket stilrent och anslående.

Tyvärre hann uppvisningsgruppen knappt försvinna vid horisonten förrän ett ymnigt regn fick gästerna att hasta in. Dock lagom för att hinna bese Försvarsmaktens/flygvapnets nya film. En timmes nonstopföreställning av en annorlunda film, som fick åskådarna att tänka och tycka till.

Och därmed var de 70 årens jubileumsdag till ända. Av flera samtal att döma hade dock det troliga innehållet i kommande försvarsbeslut lagt viss sordin på feststämningen. ■

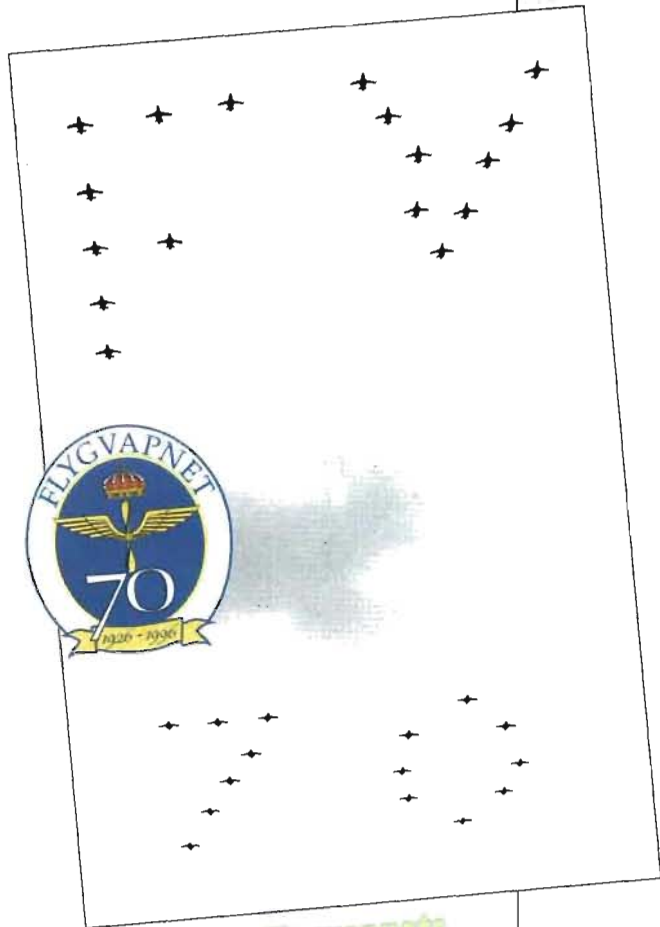


Jubileumsgästerna åhör det till CFV anlända talet.



Vårt blågula Team 60.

Århundradets flygdag i S



Flygvapnets
Innevärdigdag



Punkten för firandet av flygvapnets 70-åriga historia sattes genom F 5:s flygdag den 25 augusti. Det blev ett gemensamt luftigt kalas - Krigsflygskolan i Ljungbyhed har ju själv 70 år på nacken. Och folk gick därför man ur huse, man vallfärdade från när och fjärran - över 70.000 är den sannolika publiksiffran. Årets i särklass största militära attraktion!

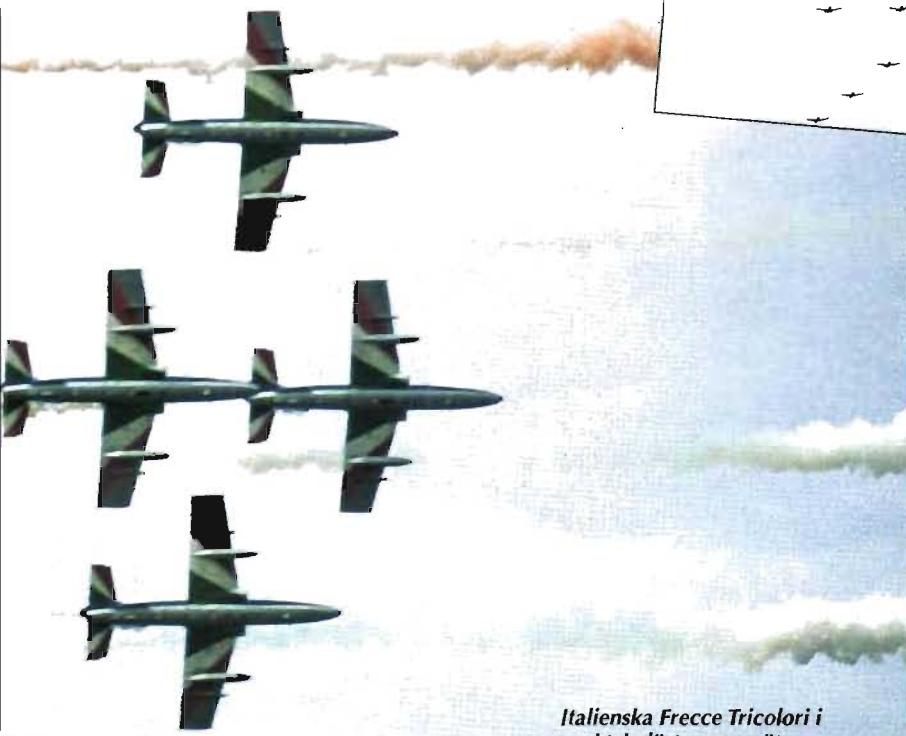
ÖVER 70.000

Det går inte att namnge dem alla, men i myllret urskiljdes vår kung, Carl XVI Gustaf, dagen till ära i flygvapnets generalsuniform. I närheten syntes överbefälhavaren, general Owe Wiktorin. Även flygvapenchefen generallöjtnant Kent Harrskog och F 5-chefen överste Sven Sjöling samt flera äldre flygvapenchefer avnjöt luftskådespelet. Militärbefälhavaren i Milo Syd, generallöjtnant Sven-Åke Jansson, fanns - tillsammans med ett



Foto: Kenneth Dahlberg
Rickard Nilsson
Dan Eliasson
Fjörgen Norrman
Patrik Sjöling
Per Fosse
Thomas Hugo
Fahn Charleville

Text: Fahn Charleville, HKU/7170



Italienska Frecce Tricolori i spektakulärt gruppmöte.



Fr v: Fru Sjöling, C F 5/överste Sven Sjöling, Carl XVI Gustaf, CFV/generallöjtnant Kent Harrskog.

KOM TILL F5



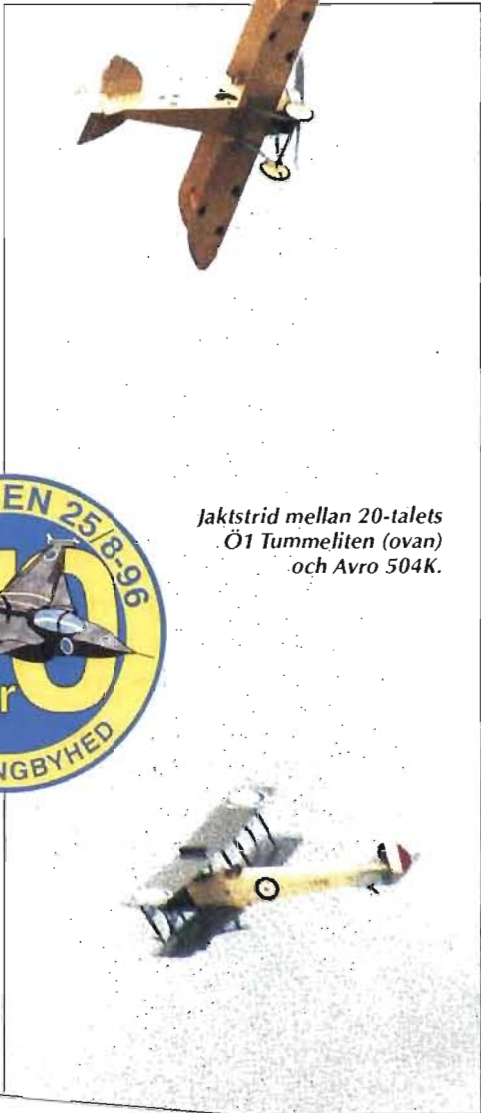
Och så här utförde franska Patrouille de France sitt rotemöte.

30-tal utländska militärattachéer, biskopen i Lund K G Hammar (mångas favorit till ny ärkebiskop) och flera hundra andra - med på hedersläktaren. Däremot fattades representation från rikspolitikerna ... ett dåligt omen inför höstens försvarsproposition, ansåg flera ur besöksskaran som Flygva-
penNytt pratade med.

Jubileumsflygdagen blev tvivelsutan en pangsuccé. Aldrig tidigare i flygflottiljernas långa flygdagshistoria har ▶



JAS 39 Gripen uppträdde även som formationsflytande 4-grupp.



Jaktstrid mellan 20-talets Ö1 Tummeliten (ovan) och Avro 504K.



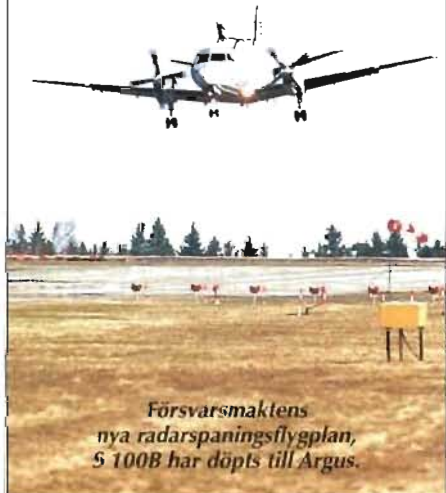
Med luftbromsen nedfälld och huvan öppen förevisades skönheten Hawker Hunter.

så många flygplan av så skiftande åldrar och typer kunnat presenterats för svenska skattebetalare.

Som om detta inte vore nog framträdde så för första gången i ett flygprogram annars helsvenska huvudavdelning (den efter lunch) två världsartister, uppvisningsgrupperna Frece Tricolori från Italien och Patrouille de France från Frankrike. Och nog var det italienska flyglynnet som knep de största applåddåskorna, även om fransmännen med sin kärleksfulla akrobatism med bland annat ett hjärta med amorpil elegant inprickad sannerligen inte var många fjät efter. Att få visa upp dessa proffsgrupper samtidigt inför en storpublik är en ära och glädje.

● ● Men frågan är om inte debuten inför skåningar, blekingar och halländare av flygplan JAS 39 Gripen i full uppvisningsfrihet ändå var dagens clou. Som det har pratats, som det har förtalats och så mycket okunnighet som det har fått spridas. Men nu kom svaret, det vill säga här gavs beviset att Gripen är en tusan till maskin att kunna flyga, t ex om "hon" spakas av major Ken Lindberg (F 7/Såtenäs). Det kan vara svårt för gemene man att rätt

**S 100B
Argus är
plattformen
för system
FSR 890.**



Försvarets nya radarspaningsflygplan, S 100B har döpts till Argus.



Major Ken Lindberg landar Gripen.

värdesätta Gripens alla snäva solopiruetter i lufthavets nedre regioner, men Kens demonstration av en "liten" stående åtta visar inte bara på pilotskicklighet utan likafullt på ett högst manövrerbart kraftpaket till flygmaskin. Gripen är inte bara unik i Sverige utan tveklöst en beundrad sevärdhet uti Europa. Morgondagens fjärde generations jetstridsflygplan redan idag! Och hon är svensk! Det är tillåtet att vara stolt. Vi svenskar kan minsann ... bara man har lite is i magen och ger sig den på att lyckas. En tusenårig sanning värd att leva efter.

Steket från dagens högvilt till pionjärtidens 1910-tal och småskuttande Thulin-maskin blev på F 5 kort. Svensk

En smakprov på det till cirka 70.000 uppskattade publikhavet.



Den franska åtta-manngruppen stod för mjukheten, den sirliga elegansen. Liksom de italienska kollegerna är fransmännen professionella ambassadörer i lufthavet.



ingenjörskonst nu och då med ett par timmars mellanrum. En lika svindlande som imponerande utveckling.

Flyguppsvisningarna var uppdelade i tre grupper. Den första, flygvapnet i förgår, ompändade 1920-40-tal, den andra 1950-70-tal (=flygvapnet i går) och den tredje 1980-90-tal = flygvapnet idag. Lägg så därtill våra italienska och franska uppvisningsteam och detta blev århundradets svenska flygdagsfest - flygvapnet och F5/Krigsflygskolan 70 år samt Team 60 20 år.

● ● Men tyvärr var nog detta F 5:s sista jubileum, då det i regeringens försvarsproposition står skrivet att Krigsflygskolan i Ljungbyhed skall börja avvecklas 1997 och vara helt bortflyttad 1999. Det hade inte gjort något om tårar fälltis denna dag från vädergudarna, men de föredrog solhärligt sensommarväder som tack för alla ihärdiga flygår från 1910 och framåt. Världens näst äldsta flygplats tvingas leva vidare i historiekronikorna. ■

Ovan: "Mamma får säga vad hon vill, jag bara ska bli pilot ...".

Den italienska niomangruppen Frece Tricolori satte utan tvekan färg på F 5:s flygdag. Storpubliken njöt.





Foto: Rickard Nilsson

Gunnel Ganneskog



Foto: Bengt Waldersten

Jakob Waldersten



Tor Karlsson

Foto: Rickard Nilsson

De döpte Argus, Korpen & Hugin, Munin

Som *FlygvapenNytt* tidigare informerat om har **Försvarsmaktens nya flygplanstyper S 100B och S 102B** givits officiella smeknamn - av läsekretsen i en namntävling i *FlygvapenNytt* (nr 2/95). **S 100B är döpt till Argus och S 102B till Korpen** (den senare kommer bara att finnas i två exemplar - individ 022 Hugin och 023 Munin). Alla fyra namnen har formellt godkänts inom **Försvarsmakten** och finns registrerade. Namnen kommer dessutom att målas på respektive flygplans nossida.

år/Täby) och Hugin & Munin **Tor Karlsson** (Visby). FlygvapenNytt gratulerar ånyo de tre pristagarna. Deras insatser är nu historiska.

● ● Utvecklingen av Försvarsmaktens flygburna spaningsradar, benämnd FSR 890, framskrider i stort i enlighet med fastlagd tidsplan. De första ra-

darantennbärande flygplanen, S 100 B Argus, beräknas levereras från Försvarsmaterielverket till Försvarsmakten/flygvapnet hösten 1997. Hela systemet avses vara klart vid sekelskiftet inklusive förband för flygande radarstationer samt personal för drift och underhåll inom basorganisationen.

Genomförda tekniska prov

och verifieringar av radar PS-890 har så här långt motsvarat förväntningarna. Inledande systemprov mot flygvapnets framtida stridsledningscentral, StriC, pågår. Proven utförs mot simulerad StriC-funktion. Framtagandet av taktikansats för det operativa och taktiska utnyttjandet av FSR 890 intensifieras. Olika lösningar för vidmakthållande diskuteras.

Personal till freds- och krigsorganisationen tillförs successivt och huvudsakligen inom arvet för flygvapnets resurser. Merparten av flygtekniker för fredsorganisation är grundutbildad. Flygförarbehovet har hitintills anpassats mot pågående provverksamhet. Vid leverans av flygplan S 100B Argus till flygvapnet tillförs principiellt två flygförare per flygplan. Dessa utgör sedan stammen för kaderförbandet i fred. Eftersom flygplanet S 100B kan ikläda sig två roller i fred, d v s rollen som radarspaningsflygplan och rollen som transportflygplan, kommer flygplanen inledningsvis att vara grundutrustade för dessa uppgifter. Till en början nyttjas fyra flygplan för radaruppgifter och två flygplan för transport. Under 1997 införs informativa och marknadsföringsmässiga åtgärder om system FSR 890. - FlygvapenNytt följer utvecklingen. ■

Fridberg & Charleville



Vid F 5:s jubileumsflygdag den 25 augusti överlämnades vid en ceremoni till de tre pristagarna var sin tavla som pris av flygvapenchefen, generallöjtnant Kent Harrskog.

Gudmor till S 100B Argus är **Gunnel Ganneskog** (Axvall) samt faddrar till S 102B Korpen: **Jakob Waldersten** (14



Nya SK 60: Inte W men A, B, C



I början av september levererade Saab Military Aircraft till Försvarets Materielverk det första serieflygplanet av SK 60 som försetts med nya motorer. Det var det flygplanet som flygdemonstrerades vid F 5:s jubileumsdag i augusti och som väckte sådan miljömässig förtjusning.

Ett tiotal nya SK 60 kommer att levereras till FMV:Prov före årsslutet. FMV planerar i sin tur leverans av det första serieflygplanet till flygvapnet kring årsskiftet 96/97.

De första flygeleverna (i grundläggande flygutbildning) på modifierad SK 60 beräknas bli GFU-omgång 971 hösten 1997.



Text:
Fahn Charleville, HKU/FNFO

Som FlygvapenNytt tidigare informerat om (bl a i nr 2/95) har flygvapnet beställt nya motorer åt 105 av sina 30-åriga skol- och sambandsflygplan av typ SK 60 (civilt = Saab 105). Den hittills använda motorn, franska Turbomeca-Aubisque (RM 9), har bl a blivit för dyr att underhålla och är behäftad med i SK 60 för svag enmotorprestanda, störande buller m m. Därför har flygvapnet köpt den modernare, amerikanska motorn Williams-Rolls FJ 44 – i Sverige benämnd RM 15.

Den nya, lättare motorn ger 25 procent mindre bränsleförbrukning (14 procent vid maxfart), 80-90 m kortare startsträcka, 30 procent bättre räckvidd vid distansekonomisk fart, bättre svängprestanda, bättre maxfart med 4 procent, reducerar stigtiden till 6 km med 30 procent OCH ger ifrån sig en



I väntan på nya motorer.

Foto: Rickard Nilsson

betydligt lägre bullernivå (något drygt 80 dBA, vilket t ex betyder lägre värden än vad som stipuleras för flygning på Bromma/Stockholm). Inte minst väsentligt är att modifieringen ökar tillgängligheten och minskar underhållskostnaderna.

Den nya motorns tillverkar-namn, Williams, har föranlett Saab MA att ge den nya SK 60-versionen arbetsbeteckningen SK 60W. Men i Försvarsmakten kommer ingen ny versionsbeteckning att införas, utan de 105 modifierade flygplanen kommer att behålla befintliga versionsbeteckningar, det vill säga SK 60 A, B och C.

Nu existerande versioner D och E kommer att utgå ur freds- och krigsorganisationen. Det rör sig om 13 (3+10) flygplans-individer, som (med viss avionikutrustning för att kunna flyga enligt civila luftfartsbestämmelser) flygvapnet/FMV avser skrota alternativt försälja. Ytterligare tio av det ursprungliga modifieringsantalet om 115 flygplan avses eventuellt att försäljas. Det finns intressenter.

De första tio "Williams-exemplaren" modifieras helt av Saab MA. Resterande 95 delar SMA (byte av luftintag) och F 5:s flygverkstad (motorbyte) på.

Parallellt med motorbytet genomförs även (vid F 5) viss modifiering av SK 60:s avionik. Bland annat byts nuvarande horisontgyron mot attitydindikatorer av LCD-typ. (ADI med ILS-presentation. ADI matas från ett gemensamt men separat lodgyro.) Som backup införas en tvåtums reservhorisont.

Modifieringsarbetet skall vara klart under 1998 och man räknar med att SK 60A, B, C därmed skall kunna tjäna Försvarsmakten fram till 2015. ■

I bakgrunden ses Team 60 under sin prisbelönta uppvisning.



Prisvärd svensk

Hade det delats ut ett pris för bästa markutställning hade Sverige säkert vunnit det också. Medan många andra länders guider lite lojt dåsade i sommarhettan, var svenska flygvapnets PR-män städs på bettet framför sina flygplan för att berätta och dela ut broschyrer. Dessutom oklanderligt iklädda sina gröna flygoveraller och åtsnörda silkeshalsdukar samt krönta av flygvapnets baseballkepsar. Det senare ett ursäktat avsteg från UniR FV, ty solgasset var intensivt.

Årets tema var Sea Search, något som i en vid tolkning kom att omfatta både havsövervakning och flygräddning. Åran att representera Sverige vid tattoos markutställning hade gått till F 15 i Söderhamn som deltog med AJSH 37 Viggen och HKP 10. Med fanns också F 7:s TP 84 Hercules som

svarade för personal- och materieltransporterna till Fairford. Exemplet var 841 – den äldsta Hercules i Europa, ett alltid lika eftersökt fotoobjekt för flygentusiaster.

Svenska(r) i fokus

Framför Spaningsviggen stod representanter ur F 15:s andra



Jordaniens prins Faisal hade särskilt brett om att få besöka den svenska markutställningen och AJSH 37 Viggen. Här visas han i sitsen av flygchefen vid F 15, överstelöjtnant Göran Hansson.

division ständigt på patrull för att berätta. Intresset var stort, inte minst från massmediernas sida. En och annan brittisk journalist undrade hur svenskarna burit sig åt för att ständigt förekomma i radio, TV och dagstidningarna under uppvisningsdagarna. Förklaringen ligger väl i att Viggen fortfarande är något av högvilt utomlands samt att fänrik *Anna Maltiner*, flygvapnets första kvinnliga stridsflygare, var en av guiderna. På Fairford fick hon för några dagar krypa ur rollen som "en i teamet" för att i stället föra jämlikhetens talan. Det gjorde hon mycket bra.

En annan förklaring till massmedieuppbudet var att flygvapnets tillförordnade pressofficer mer eller mindre tog pressfolken i hampan i deras presstämt och ledde dem till den svenska utställningen.

Helikoptergruppen från F 15 gjorde också en fin insats. Kap-



International Air Tattoo på flygbasen Fairford i England i mitten av juli befäste ånyo positionen som världens största militära flyguppvisning. Vår försvarsmakt med flygvapnet deltog för femte året i rad och tog hem sin tredje segrartitel! Det mest åtråvärda priset, The Douglas Bader Trophy för "best overall performance", gick hedersamt till vår uppvisningsgrupp Team 60, som i år har 20 år på nacken.

*Text: Överstelöjtnant Lennart Bennis,
flygvapenledningen*

Foto: Ulf Fabiansson & Lennart Bennis

flygkonst

ten Göran Bengtsson och hans mannar var ständigt överösta med frågor framför den prydligt exponerade helikoptern och dess utrustning. Särskilt imponerade de värnpliktiga ytbärgarna, som på bra engelska redogjorde för sitt understundom svåra värv. Framför TP 84:an stod kapten Anders Wahlström, känd från reportage i brittiska flygtidskrifter, och informerade. I den svenska markutställningen gick det åt närmare 200 kilo informationsmaterial som i ett nafs! Över allihopa vakade kontingentschefen överste Christer Hjort och flygchefen Göran Hansson. Höjdpunkten var när Jordaniens prins Faisal på egen begäran besökte den svenska utställningen för att bekanta sig med den havsövervakande Vigen. Han är själv pilot och visste att uppskatta den genomgång han fick i förarsitsen.

Ofantlig anslutning

Flygtattoos imponerande omfång kan beskrivas i några siffror.



Fänrik Anna Maltinger var en av F 15:s guider. Här beskriver hon AJSH för en brittisk flygjournalist. Hon fick även berätta om jämlikheten inom den svenska försvarsmakten, något som vissa besökare från avlägsna länder hade svårt att förstå.

417 flygplan från 25 nationer deltog. 31 olika flygvapen var representerade. Det flögs från morgon till kväll. Förutom från Europa kom det flygmaskiner från bland annat Brasilien,

Sydafrika och Australien. De allra bästa uppvisningsgrupperna var också med. 200 000 människor tittade och njöt av tillställningen som genomfördes utan några som helst incidenter. Enda smärre tillbudet var en Harrier som slukade en fågel och fick landa i förtid samt en tysk F-4 Phantom som inte fick ut bromsskärmen. 4033 frivilliga, många av dem tillhöriga RAF:s ungdomsorganisation, såg till att det fungerade med parkering, vägvisning, chaufförsysslor och liknande. 650 mobiltelefoner och tio kilometer telefonledningar klarade sambandet. 150 000 hamburgare och 250 000 burkar läsk gick åt.

Flyguppvisningarna var som vanligt enastående och gynnades dessutom av ett härligt väder. Tyvärr var inga ryssar på plats, de brukar ju imponera. I stället kom Ukraina med Su-27 Flanker. Som vanligt kryllade det av Tornado och Harrier, men så är det ju också till syvende og sist en brittisk flygshow. Härligt var att se den sista de Havilland Comet som sannolikt sjunger på sista versen. Civila överljudstrafikflygplanet Concorde var också med, ett de vackraste flygplan som byggts. Mest originella formationen var Spitfire och uppvisningsgruppen Red Arrows tillsammans. Det var också ett rikt inslag av nostalgiskt flyg. Medan det bullrande jetflyget fick folk att hålla för öronen, upplevdes spinnandet av historiska kolvmotorer som den skönaste musik. Bilderna till detta reportage ger en ytterligare hum om flyguppvisningarnas omfattning och innehåll.

Svenska framgångar

Det tävlas också på Fairford. Priset för vackraste och bäst ompysslade flygplan gick till svenska kustbevakningens CASA-flygplan. Försvarsmakten gratulerar. Besättningen var mäktigt stolt över utmärkelsen. Kul grej var tävlingen att döpa kustbevakningens maskot, en albatross. Alla barn under tolv år fick delta.

Deltagande flygbesättningar deltog också i allehanda idrottstävlingar. För att främja samvaron blandas lagen. De lag i vilka svenskar deltog fick mycket hedersamma placeringar. Tävlingsarna handlade bland annat om simning och löpning.

●● De tävlingar som emellertid väcker störst uppmärksamhet, ►



JAS 39 Gripen fanns på plats. Den här gången bara som markbunden fullskalemodell utförd i klatschig blå plast. – I förgrunden den flerstatsproducerade Eurofighter.



Turkiska uppvisningsgruppen Turkish Stars visade för första gången upp sig i den här delen av Europa. Bäst var speakern med sitt ständiga och jubilanta: "Ladies and gentlemen! The TURKISH STARS!"



En av tattoos mera spännande deltagare var ryska ubåtsjaktplanet Il-38, som är en utveckling av passagerarflygplanet Il-18 och Rysslands motsvarighet till brittiska Nimrod. Tyvärr var den bara med i markutställningen.

även internationellt, är de som handlar om flyguppvisningar. Dessa flyguppvisningar är även ett sorts mått på deltagande flygvapens förmåga och professionella kvalitet. Under de fem år som Försvarsmakten varit med på Fairford har flygvapnet under tre år kammat hem de mest åtråvärda priserna. Först var det kaptenen **Jan Fröjd** från F 4 på Frösön med Jaktviggen 1993 och året därefter kapten **Ingemar Axelsson** från ängelholmsflottillen F 10 med J 35 Draken.

Priset **Superkings Trophy**, som var det pris som vanns av

Ingemar Axelsson 1994, gick i år till översten **Nikolai Koval** från Ukraina med sin Su-27:a. Löjtnanterna **Praud** och **Boutron** från Frankrike erövrade Lockheed Cannestra Trophy med en rote jaguar-flygplan. Priset för allra bästa flyguppvisning, alla kategorier, gick till Sverige och **Team 60**, som leddes av major **Mats Lindskoog**. Detta var Team 60:s största internationella framgång någonsin. Efter många års harvande har äntligen Team 60 fått kvitto på att de är bäst i världen. (Se separat textruta.)



Svenska armén var representerad med Försvarsmaktens nya helikopeter, HKP 11, avsedd huvudsakligen för ambulansändamål.



Temat för årets flygtattoo i Fairford var Sea Search, innefattande både havsövervakning och flygräddning. Därför var HKP 10 med, förevisad av helikoptergruppen vid F 15. Särskilt imponerade ytbärgarna, eftersom inget annat land använder värnplik-tuga för den krävande uppgiften.



2. div/komp vid F 15 i Söderhamn hade fått förtroendet att visa flygvapnets flagg i Fairford med havsövervakningsversionen av Viggen. Framför flygplanet poserar piloter och tekniker samt kontingentschefen, överste **Christer Hjort**.

● Nu kommer det svenska deltagandet på Fairford att noggrant utvärderas. Framgången för Team 60 torde sannolikt leda till att uppvisningsgruppen ges chansen att visa upp sig i större utsträckning än tidigare, såväl i Sverige som internationellt. Det gäller nu att suga på PR-karamellen. Förhoppningsvis är Sverige med på International Air Tattoo även nästa år för att försvara de svenska färgerna. 1997 kan det vara vår internationellt uppmärksammade TP 84-uppvisning som tar hem ett av priserna ... ■

Jubileum i luften

Försvarsmaktens uppvisningsgrupp i lufthavet är sedan 20 brillianta år flygvapnets TEAM 60. Gruppen består av sex skolflygplan typ SK 60 och flygs av sex flyglärare från F 5 i Ljungbyhed. Därför har gruppen också fått smeknamnet En Sexa Skåne (ESS).

Att det är en stark sextett som representerar Sverige, numer allt oftare ute i Europa, visade sig med all tydlighet vid årets Air Tattoo på Fairford-basen i England. Gruppen erhöll där *Sir Douglas Bader Trophy* efter att ha presterat bästa flygprogrammet av alla uppvisningsflygare – "best overall flying display". (Ett slags VM-guld, skulle man kunna säga.)

Då max sex flygplan fick delta vid varje framträdande, tyckte dock gruppchefen, major Mats Lindskoog, att man ska ta givna äran med en nypa salt. Han sa detta till FlygvapenNytt precis då den italienska uppvisningsgruppen (tio flygplan) svepte in över Ljungbyhed-fältet inför F 5:s jubileumsdag.

Men en prestation är det likväl väl värd att saluera och vara stolt över. Eller för att låna några ord från flygvapenchefen: Grattis ni alla som har möjlighet att se gruppens eleganta omformeringar i luften.

Jahn Charleville

**Världens bästa sexmannalag i luften
är 15 på marken**



Nedan/bakre raden; fr v: Löjtnant Per Andersson, major Per-Olof Olsson, löjtnant Jonny Johansson, kapten Vincent Ahlin, löjtnant Alf Johansson, major Agne Persson och löjtnant Kurt Johansson.

– Mellanraden; fr v: Fänrik Jonas Larsson, kapten Fredrik Mühler, kapten Jonas Jakobsson och löjtnant Michael Mårtensson. – Främre raden; fr v: Major Mats Lindskoog och kapten Anders Rudolfsen. – Saknas på bilden: Löjtnant Kenneth Nilsson och kapten Nils-Ove Häggblad (speaker).



20

Laganda a & o
för framgång

figurativa år
i Försvarens tjänst

Främjat försvarsvetenskap

i 200 år

Kungliga Krigsvetenskapsakademien firar i år sina 200 år. Akademien instiftades den 12 november 1796 och dess valspråk är: Fäderneslandets försvar. Akademien har till ändamål att främja vetenskap av betydelse för fäderneslandets försvar.

Akademien

- uppmärksammar säkerhetspolitik, strategi, operationskonst, teknik och samordning inom försvaret;
- anordnar symposier, seminarier och föreläsningar;
- stöder forskning och utgivning av skrifter;
- utger akademiens handlingar och tidskrift;
- belönar insatser inom verksamhetsområdet.

Akademien står under Hans Majestät Konungens höga beskydd. Kungl Krigsvetenskapsakademien (KKrVA) är indelad i sex avdelningar:

- 1) Lantkrigsvetenskap
- 2) Sjökrigsvetenskap
- 3) Luftkrigsvetenskap
- 4) Militärteknisk vetenskap
- 5) Annan vetenskap av betydelse för totalförsvaret
- 6) Säkerhetspolitisk vetenskap

KKrVA består av högst 150 valda ledamöter yngre än 62 år. Därutöver kan akademien kalla till ledamot utländska och svenska medborgare. Antalet utländska ledamöter är för närvarande 16. Totalt har akademien 360 ledamöter.

KKrVA har under de gångna 200 årens lopp utgjort ett forum

med hög prestige för diskussion och överläggning om frågor av stort intresse för landets försvar. Akademien har varit noga med att förmedla information om och synpunkter på utvecklingen av försvaret under de olika skeden.

När KKrVA under 1996 firar sitt 200-årsjubileum är det naturligt, dels att vi blickar tillbaka, dels att vi samtidigt som vi diskuterar dagens situation inom landets säkerhet också funderar över vad den framtida utvecklingen kan komma att innebära.

● ● För att kunna blicka tillbaka har vi gett några historiska forskare i uppdrag att framställa **Historik över Kungl Krigsvetenskapsakademien 1796-1996**. Denna bok kommer att föreligga vid högtidsdagen i november.

Vi har som tema för vårt jubileumsfirande valt: *Europas säkerhet och svenskt försvar inför 2000-talet*. Akademiens sex avdelningar anordnar under

året internationella jubileumsseminarier inom sina intresseområden och resultatet av dessa seminarier kommer också att föreligga i bokform inför högtidsdagen.

Akademiens högtidsdag infaller tisdagen den 12 november 1996. På eftermiddagen den 11 november anordnas ett internationellt symposium kring jubileets huvudtema. Symposiet kommer att öppnas av försvarministern och har som huvudledare de båda akademiledamöterna Sir Michael Howard, Utrikespolitiska Institutet i London över ämnet Det nya Europa och general Bengt Gustafsson över ämnet Försvaret i Norden och östersjöområdet. Vi anlitar våra ledamöter runt Östersjön som respondenter.

På förmiddagen den 12 november anordnas seminarium med redovisning av resultaten från höstens avdelningsvisa seminarier varvid även ÖB, general Ove Wiktorin, ger sin syn på Kungl. Krigsvetenskapsakademien och utvecklingen av ett framtida svenskt försvar.

På eftermiddagen den 12 november anordnas Akademiens högtidssammankomst i Stads huset med högtidsföredrag av Carl Bildt samt av ambassadören i Rom, Torsten Örn. Under högtidssammankomsten kommer dessutom bl a ett antal utmärkelser att utdelas. Högtidssamman-

komsten följs av bankett i Stads huset.

Under hela dagen den 13 november anordnas ett internationellt försvarsindustrisymposium över temat: *Nordisk försvarsindustri i ett europeiskt perspektiv under de närmaste decennierna*. Symposiet består av två delar, ett avsnitt med inledning från höga experter från England, Frankrike, Tyskland, Sverige, USA och WEAG samt ett avsnitt med paneldiskussion mellan inledarna, varvid även representanter från EU och Norge deltar. ■

Carl-Olof Ternryd

Ny rysk flygtaktik

När detta läses har redan några punkter i jubileumsprogrammet hunnit betas av. Bland annat ett seminarium vid Militärhögskolan i Stockholm den 17 september: *European security and Nordic air defence/Europeisk säkerhet och nordiskt luftförsvar inför 2000-talet*.

Huvudtalare var de nordiska flygvapencheferna. Vid diskussionen framkom en samstämmig syn att ryssarna sedan kommunismens fall ändrat sina flygövningars taktiska uppträdande. Vad som gällde vid 1990-talets början är nu passé. Utbildningen inom luftförsvaret har antagit ett mer "västinspirerat" uppträdande. M m. Faktum som omvärlden tvingats ta hänsyn till vad gäller det egna försvarsuppträdandet. Ny taktik i öst har därför medfört dito i väst. ■

J. Cb



FÄDERNESLANDETS FÖRSVAR

Viggen på piedestal



Kommunstyrelsens ordförande Stig Wigren och flottiljchefen Christer Hjort är de som ytterst fått hålla i projektets trådar. – Foto: Kenth S. Almé.

Det första Viggen-flygplanet monterat på piedestal på allmän plats överlämnades formellt till Söderhamns kommun vid en ceremoni den 15 juni. Chefen för F 15, överste Christer Hjort, gjorde en kort resumé av flygplanets tid i flygvapnet och överlämnade därefter flygplanets loggbok som en symbol på gåvan till kommunstyrelsens ordförande Stig Wigren. Efter det formella överlämnandet genomfördes en flyguppvisning i form av överflygning med flygplan från flottiljen.

Flygplanet är ett utrangeerat exemplar av typ Attack-Viggen = AJ 37. Uppställningsplatsen ligger intill E 4 i anslutning till avfarten till Söderhamn och till Söderhamns köpcenter. Uppställningen av flygplanet har möjliggjorts tack vare frivilliga insatser av personal vid flottiljen och F 15:s kamratförening. Sockel och stativ har sponsrats av företag i Söderhamn. ■

Dags

att söka Volvo Aero Stipendiet

I samband med flygvapnets 70-årsjubileum överlämnade VD för Volvo Aero Corporation ett gåvbrev till flygvapenchefen.

Gåvan omfattar ett stipendium om 20.000 kronor att årligen utdelas till en officer inom flygvapnet. Medlen skall användas för studier inom flygmotorområdet för militära flygplan. Gåvan skall manifestera det goda samarbete mellan Volvo och flygvapnet som pågått under i stort sett hela denna 70-årsperiod.

Stipendiet skall utdelas i samband med de årliga flygmässorna i Paris respektive Farnborough.

Första stipendiat utses således före **juni 1997** inför Paris-salongen.

Ansökan kan utgöras av egenansökan eller som förslagsansökan där någon annan föreslår stipendiat. Endast kandidat som är yrkes- eller reservofficer kan komma ifråga.

Hur gör Du om Du vill söka eller föreslå kandidat till stipendiet? Standardformulär finns inte utan

ansökan formuleras av den sökande själv eller den som föreslår och skall minst innehålla följande:

- ▶ Personuppgifter.
- ▶ Motiv för ansökan.
- ▶ Avsett studieområde.
- ▶ Plan över studiernas omfattning, innehåll.
- ▶ Helst också en kostnadskalkyl m m.

Stipendiat förbinder sig att efter genomförda studier skriva en rapport om erfarenheterna.

Chef (-er) eller annan sakkunnig skall ha yttrat sig över ansökan.

Vill Du veta mer ring major Mattsson **08-788 45 48**, eller använd **fax 08-788 76 20**.

Ansökan insändes tjänstevägen **senast den 15 februari** till:

Högkvarteret
Att: Major Mats Mattsson
PERS bem
107 85 STOCKHOLM

SÖK Volvo Aero Stipendiet NU!

Ledarskapskurs vid MHS

Militärhögskolans Ledarskapsinstitution inbjuder till kursdeltagande i KLOK 97, det vill säga Kurs i Ledarskap för Ledare i Organisationer och Krigsförband.

Kursen har sin utgångspunkt i det problembaserade lärandet. Syftet är att deltagaren inhämtar:

- ▶ Ökad personlig kompetens som ledare.
- ▶ Ökad förmåga att bidra till att ledarskapet inom organisationen ständigt motsvarar de krav som ställs av personal och verksamhetens effektivitet.

Detta uppnås genom att studera och analysera ledarskapets förutsättningar, genomförande och effekter. Erfarenhetsbaserade inslag och vetenskapliga teorier kring ledarskap, professionalitet, organisationslära, individual- och socialpsykologi skall utgöra kursens bas.

Kurstid: 3 mars – 30 maj 1997 (varannan vecka är hemstudier och varannan internat) och 2 – 5 februari 1998. Mellan dessa båda skeden genomförs projektarbete.

Kursen vänder sig till försvaret men är också öppen för näringsliv och offentlig sektor.

Kursinformation: Maj Tibom tel: 08-788 95 84; fax: 08-788 94 64.

Anmälan görs före den 17 januari 1997.

Kurskostnad: 60.000 kr inklusive mat och logi, exklusive moms och resor.

Kursplats: Bosöns Idrottsfolk-högskola, Lidingö. ■



GRIPEN en höjdare

Av Fahn Charleville, HKU/7170



Foto: Kenneth Dahlberg

Överstelöjtnant Jan Andersson ger sittandes i JAS 39 Gripen information till en av OSSE-delegaterna.



Major Per Nilsson visar i den nya Gripen-hangaren beväpningsalternativ, här kapsel för 13,5 cm sprängraketer.



för OSSE



Enda kvinnliga OSSE-deltagaren (t h) överstelöjtnant Karen Daneu (USA), lyssnar till vad kapten Ola Höglund (t v) har att säga.

T v: C F 7, överste Krister Backryd, hälsar alla OSSE-deltagarna välkomna.

Den 20 - 21 augusti stod F 7 i Såtenäs som värd för ett annorlunda besök. Till västgötaflottiljen anlände då 47 representanter för 24 OSSE-länder inbjudna av Forsvarsmakten i enlighet med Wiendokumentet av år 1994.

OSSE står för Organisationen för Säkerhet och Samarbete i Europa, före 1994 benämnd ESK.

Wiendokumentet föreskrivs att när en stat inför ett nytt större vapen- eller materielsystem i sina väpnade styrkor, skall denna stat inbjuda övriga medlemsstater till demonstration av systemet i fråga. Och så har nu skett i Sverige, inom Forsvarsmakten. I juni hade ju F 7 invigt Gripencentrum, som är flygutbildningens Mekka vad avser JAS 39 Gripen, och därmed även för världen förbandsmässigt introducerat Gripen-systemet – huvudingrediensen i den fjärde generationens flygvapen.

Syftet med dylika redovisningar för OSSE-staterna är att skapa ökat förtroende och ökad säkerhet genom att övriga medlemsstater får chans att studera materielen och verksamheten, så att dessa inte står i strid med Wiendokumentet. Med denna förpliktande grundsyn hoppas man kunna minska konfliktriskerna i Europa. Största möjliga öppenhet och positivitet präglade därför umgänget med gästerna på F 7. – Även massmedierna gavs samma studiechans.

Höjdpunkten för OSSE-besökarna var naturligtvis flyguppvisningen med JAS 39 Gripen, excellent eksekverad av major **Ken Lindberg**. Blev en bra träning inför då stundande uppvisningsflygningar vid F 5:s 70-årsjubileum och flygmässan i Farnborough/England.

Före denna höjdarprogrampunkt hade F 7 dag 1 hållit genomgångar avseende svensk säkerhetspolitik, Forsvarsmakten, flygvapnet och F 7:s uppgifter och pågående verksamhet. Detta infopaket avlöstes av luftdemonstrationer av AJS 37, SK 60, SK 61, HKP 10, TP 84 samt TP 101. Dag 2 inleddes med materieldemonstration av Gripen, start och landning på riksväg 44 (Vägbas 90-standard) med Viggen inklusive klagöring och attackanfall med skarp ammunition mot Hattefurans skjutmålsområde.

Hela besöket blev mycket uppskattat. ■



Fr v: Överste Peter Grunditz (FM/HKV), överste Scott Sonnerberg (USA), överstelöjtnant Jiri Schonmann (Tjeckien).



Fr v: Major Ákos Kezér och överstelöjtnant János Sebök (bäggé Ungern) + överstelöjtnant Lars-Erik Blad.

Svensk marknadsföring i C

Gripen visas i Ungern & Polen



Av major Anders Linnér, F 7

Foto: Håkan Brandt
Håkan Högstadius
Peter Karlzon

I samband med flygvapenchefens officiella besök genomförde under sista veckan i september svensk flygindustri med stöd från Försvarmakten en demonstration av JAS 39 Gripen i Ungern och Polen.

Det ligger i Sveriges och Försvarmaktens intresse att stödja försvarsindustrins exportansträngningar av JAS 39 Gripen. Flygvapnets roll i denna samverkan går ut på att tydligt visa för ett presumtivt kundland att vi har ett mycket kompetent och kravställande flygvapen som idag är nöjd med Gripen.

F 7 gavs uppdraget att genomföra demonstration både på marken och i luften.

Det är självfallet bra för Sverige och försvarsindustrin om Gripen kan exporteras. Men en export är även av största vikt för Försvarmakten och flygvapnet. Vi äger idag den viktiga förmågan att i samarbete med försvarsindustrin typutveckla, mo-

difiera och modernisera våra flygssystem. Man kan befara att denna förmåga kan försämrats eller gå förlorad om flygindustrin inte har en exportorder. Vi skall verka med Gripen-systemet i vart fall 30 år (alltså runt 2025).

Samtidigt som chefen F 7 med ett an-

tal nyckelpersoner genomförde en rekognoseringsresa till aktuella baser veckan före huvudbesöken, pågick förberedelser på alla nivåer. Representanter från flygvapenledningen och industrin fastställde tillsammans med ambassaderna i respektive land målsättning och ambitionsnivå för besöken samtidigt som F 7 på hemmaplan förberedde personal och materiel. En markutställning togs fram med viktiga budskap på ungerska och polska. Målgrupper fastställdes och rankades i samverkan med industrins representanter före avfärd.

I Ungern

Åtta timmar efter avfärd från F 7/Såtenäs med mellanlandning på SAAB, stod utställningen klar i en nybyggd hangar på MiG-29-basen Kecskemét, 8 mil sydost om Budapest.

Allt var klart för att ta emot tre Gripen-flygplan ur F 7 dagen efter. Denna dag bjöd tyvärr på sämsta tänkbara höstväder. I brist på alternativa landningsplatser i Ungern sköts ombase-

Centraleuropa



Ovan: Vår Gripen-pilot, major Ken Lindberg, tillsammans med polska förarkolleger.



Ovan: Flygvapenchefen, general Harrskog (i mitten), tackar den ungerske piloten efter ett pass med MiG-29. T h den ungerske flygvapenchefen.

ringen fram till nästföljande dag. Griparna fick avvakta i Sverige. Men även den dagen regnade bort. Reservplanen, att genomföra demonstrationen på samma dag som ombaseringen till Polen var planerad, sattes i verket.

För personal redan i Ungern genomfördes på kvällen en mycket lyckad och uppskattad förbrödringsmiddag tillsammans med officerare från Kecskemét-basen. Vård var F 7-chefen, överste Krister Backryd.

● ● På morgonen nästa dag vaknade vi till en strålande sol med klarblå himmel. Beslut fattades att två Gripen-flygplan skulle ombasera till Ungern och det tredje skulle gå direkt till Polen, dit vi samtidigt sände personal med TP 101 för mottagandet.

Klockan 10 landade major Ken Lindberg med sin Gripen. Den blev snabbt klargjord för uppvisning. Någon timma därefter var press och andra VIP-grupper på plats för att beskåda en mycket spektakulär uppvisning. Höghöjdsprogram följt av "snabbklargöring" (cirka 5 min!) med motorn igång som i sin tur följdes av låghöjdsprogram med robotar hängda i samtliga balklägen. Efterföl-

jande briefingar tolkades till ungerska av medhavd tolk major Laci Bonivart från F 21, vilket uppskattades mycket av åhörarna.

Klockan 18 samma dag var Hercules-flygplanen lastade och klara för ombasering till marin-flygbasen Babie-Doly i norra Polen.

I Polen

Dagen efter förbereddes demonstrationen med briefingar, pressmiddag m m inför nästföljande dag som var öppningsdag för mässan "MILITARY ARMS 96", vilken var förlagd till basen. Polackerna fick en lika bejublade demonstration som den som genomförts i Ungern. Flera hundra VIP, bl a Polens flygvapenchef i sällskap med en märkbart stolt generallöjtnant Kent Harrskog, besökte evenemanget. Även industrins representanter var nöjda



Ovan: Överste Backryds tal översätts till ungerska.



Ovan: General Harrskog talar med sin ungerska chefskollega.



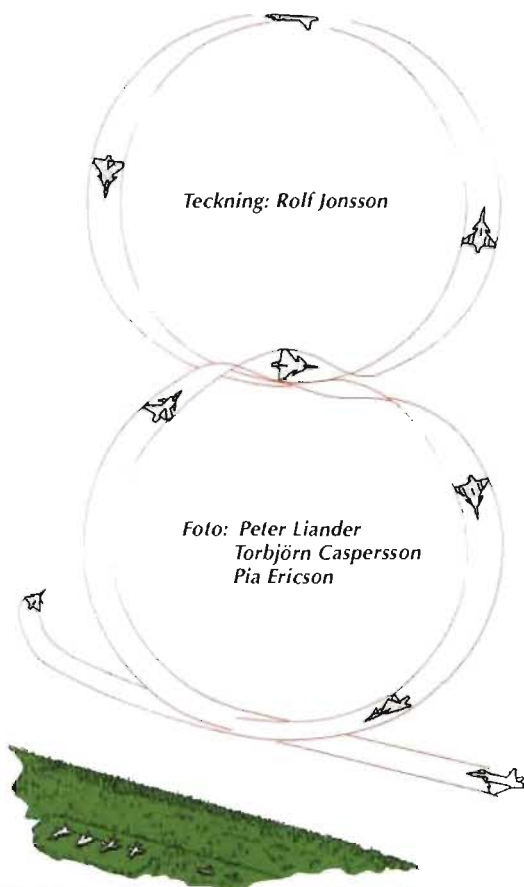
Nedan: Överstelöjtnant Leif Åström leder genomgången av PLA.

över att försvarsministrarna från Polen, Ungern, Tjeckien och Slovakien var närvarande.

Klockan 21 samma dag landade våra Hercules-flygplan i Sverige efter en mycket intensiv vecka. Vid denna tidpunkt stod våra Gripar sedan länge i tryggt förvar i Malmens hangarer.

● ● Flygindustrin har visat att Gripen-systemet är ett attraktivt alternativ och Försvarsmakten har bevisat att vårt flygvapen är en mycket kompetent och kravställande kund som är nöjd med fjärde generationens jetflygplan, JAS 39 Gripen. En vecka präglad av flygvapnets adelsmärken – flexibilitet, professionalism och förmåga till kraftsamling vid behov – var tillända. ■

Gripens uppvisningspilot



Major Ken Lindberg

... heter Försvarsmaktens förste uppvisningspilot med JAS 39 Gripen. Ken arbetar som instruktör/taktisk utbildare vid TU JAS på F 7, Såtenäs. Nöjet att få uppvisningspaka Gripen ligger utanför de egentliga vardagsuppgifterna.

Det har gått rasande bra för Ken med sina höghöjds- och låghöjdsprogram. Konässörer världen över har låtit sig imponeras av Gripens prestanda.

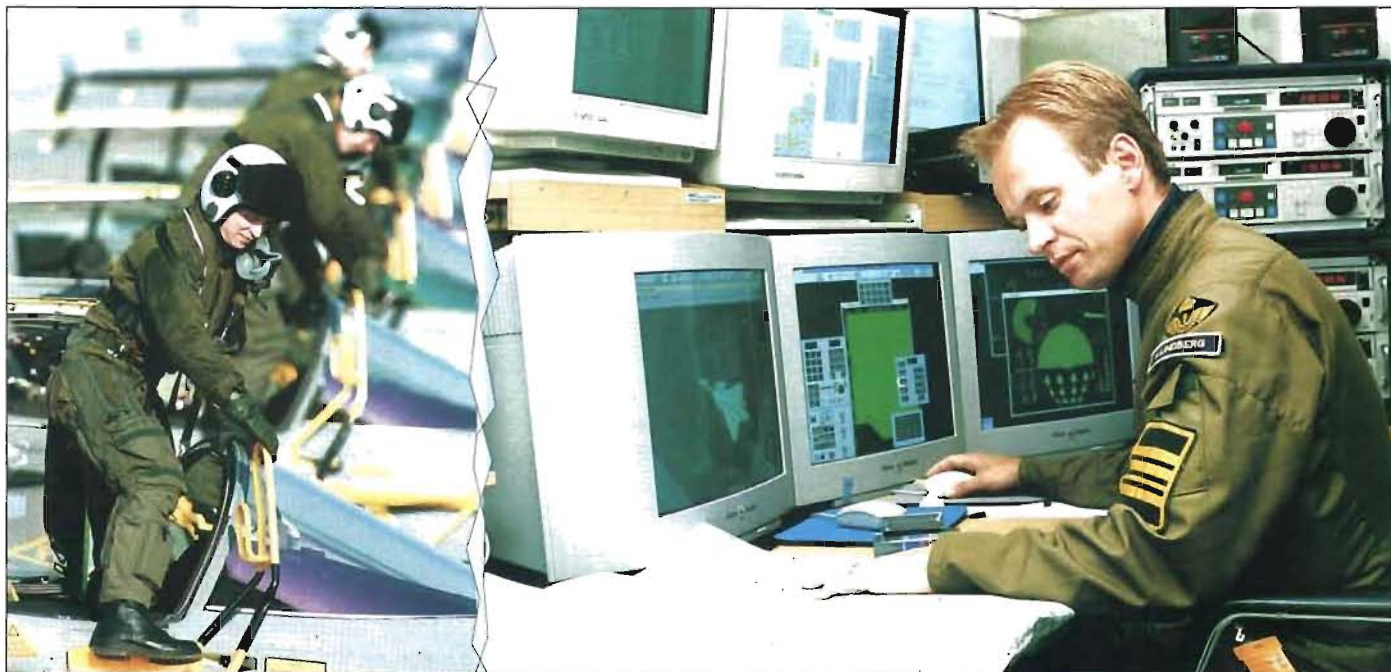
Ken är blygsam och säger: Mina manövrer kan vilken Gripen-pilot som helst göra. De gör dem på hög höjd, medan jag specialtränat dem på låg höjd.

Det gäller att vara lugn och väl förberedd så att iakttagarna väl kan se vad flygplanet

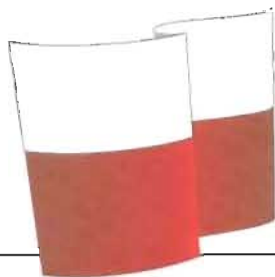
kan prestera. Varje manöver måste tränas separat, precis som t ex en elitgymnast. Dumdristigheter är en styggelse. Kanske tänker han då på vad den amerikanske F 18-piloten sysslade med vid höstens Farnborough-utställning.

Ur Ken Lindbergs alerta Farnborough-program visas ovan hans applåderade stående åtta. ■

Jahn Charleville



Tjugo minuter har gått sedan vi startade med våra Viggas från den polska flygbasen Powidz. Det är tisdag förmiddag och vädret över Polen är i det närmaste perfekt. En rote Su-22 flyger strax framför och vi närmar oss vägbasen vid Kliniska. Efter en passage över området på låg höjd stiger vi till trafikvarvshöjd och tar ut avstånd mellan oss och Su-22-roten. Vi landar sedan med cirka en minuts intervall mellan flygplanen. Banan, som är 16 m bred och 2000 m lång, är i mycket bra skick. Efter landning taxar vi in på en uppställningsplats i "framom" och tas där emot av vår egen klagöringspersonal från 1. kompaniet/F 7.



Text: Överstelöjtnant
Anders Nyström, F 7

Foto: F 7 &
polska flygvapnet



Historisk landning i Polen

Detta är en historisk händelse! För första gången – nota bene: på inbjudan av det polska flygvapnet – har ett annat lands stridsflygplan landat på en polsk vägbas. Något som inte ens sovjetiska flygplan gjorde under WP-tiden.

Händelsen har rönt en viss uppståndelse. Det dröjer inte länge förrän vi står uppställda i skogsbrynet framför den polske flygvapenchefen. Efter att ha pratat med polska journalister, visat våra flygplan och diskuterat återflygning till Powidz med de polska Su-22-piloterna, startar vi med våra Viggas. Vi samlar ihop gruppen och saluterar tillfället med en överflygning.

Några veckor tidigare

Några veckor tidigare hade F 7



Efter Viggarnas landning på Powidz. Från vänster: Kapten Cezary Wasser, överstelöjtnant Anders Nyström, Polens ÖB general Wielecki, major Michal Erdmánski, vår ÖB general Owe Wiktorin, kapten Jósef Karnyski, major Dag Kjellberg och major Robert Björklund.

och 1. divisionen/Gustav Röd fått en inbjudan från Polen med anledning av ett ökat intresse för svensk flygmateriel. Därför framställde Polens för

svarsmakt en önskan om att AJS 37 skulle genomföra demonstrationslandning med fyra flygplan på en vägbas i övningsområdet Kliniska. I samband med demonstrationen skulle samtidigt svarsbesök på polska flygvapnets besök på F 7 under 1995 göras.

Efter en hektisk planeeringsperiod blev allt klart. Huvuddelen av svenska kontingenten (totalt 29 man och med "tjänsteförrättande" kontingentschef överste Kjell Öfverberg (F 10) i spetsen) kunde lämna F 7/Såtenäs med en Hercules tidigt den 28 maj. Någon timme därefter startade vi med en grupp AJS 37. Destination Powidz!

Basen Powidz byggdes 1946 av Sovjetunionen. ►

Det var sedermera tänkt att basen skulle utnyttjas som en reservlandningsbas för den ryska rymdfärjan. Därför består basen av tre banor, varav två är mycket långa (3.500 m) och därav en extremt bred (80 m). Basen sägs vara en av de största i Europa. Dessutom är 7. regementet i Powidz relativt stort med sina cirka 1.500 anställda och 1.500 värnpliktiga. Vid regementet finns tre divisioner. En division Su-20 Fitter och två divisioner Su-22. Varje division består av tre grupper om vardera fyra flygplan. Regementet ingår i en eskader om tre regementen.

Att flyga Su-22

Vi möter vår eskort strax utanför polskt territorialhav – två Su-22:or som ligger och väntar på cirka 6.000 m höjd. Molntäcket nedanför oss är tjockt och helslutet. Det har regnat på natten och morgonen, men vädret håller stadigt på att bli bättre. Vi ansluter till de polska flygplanen och eskorteras lugnt ned mot Powidz.

Efter landning möts vi av en välkomstkommitté som bl a består av polska överbefälhavaren och vår svenske dito, general Owe Wiktorin. Dessutom återser vi de flesta av de kamrater som vi lärde känna året innan under det polska besöket vid Såtenäs.

Under hela besöket blev vi mycket väl omhändertagna. Våra polska värdar visade oss både en stor gästfrihet och mycken generositet under veckan. En av höjdpunkterna i det digra programmet var naturligtvis baksitsflygningen i den tvåsitsiga skolversionen av Su-22.

Under onsdagseftermiddagen provade vi ut flygutrustning, fick genomgång om säkerhetsmaterielutrustning och erhöll briefing inför flygningen. Passen var upplagda som demonstrationsflygningar med avancerad flygning – både från fram- och baksits – och dessutom ett avslutande attackanfall mot basen. Hela upplägget var mycket professionellt och flygningarna genomfördes plan enligt till punkt och pricka.

Bevingad stridsvagn

Flygningarna utfördes med tre tvåsitsiga Su-22:or under 30 minuters pass. Totalt blev det åtta flygningar. Överste Öfverberg fick medfölja regementschefen i Su-22 under väder-

Planering med polacker och svenskar inför flygninen till vägbasen Kliniska.

flygningen för övningsmomentet vid Kliniska. Vi som flög upplevde Su-22 som ett robust, kraftfullt och mycket fältmässigt attackflygplan. En flygande stridsvagn kort och gott. Kanske något svårflugget i vissa lägen men med en god roderharmonik och flygkänsla.



Samling efter den intressanta Su-22 flygninen. Fr v: Kapten Marek Zarembski, kapten Ulf Axelsson, överste Smutniak Zenon och kapten Carl-Johan Frödin.



Svenske kontingentschefen, överste Kjell Öfverberg, delar ut en Viggem-modell till regementschefen överstelöjtnant Leszek Cwojdzinski. I förgrunden skymtar den ena av de två svenska tolkarna, kapten Diana Sendlak.





Kapten Carl-Johan Frödin provar ut polsk raketstol. Fänrik Elisabeth Karlsson har tolkat situation så att allt står rätt till.

På kvällen, då vi under spexartade former fick våra Su-22 diplom, visade det sig att en hel del parametrar under flygningarna hade registrerats genom en utvärderingsutrustning ombord. Vi fick varsin utskrift och kunde jämföra bl a g-belastning, gasspakshante-

ring och alfa. Kvällen blev både sen och mycket trevlig med en fantastisk middag med bl a helstekt spädgris.

● Morgonen efter genomfördes veckans idrottsevenemang med "fotbollslandskamp" på stadion i Witkowo (15 minuters bilresa från Powidz). Vi i det svenska laget blev lite snopna när vi märkte att ingen av de polska kamrater som deltog i festligheterna kvällen innan fanns på plan. Det polska laget slog oss därmed i grunden trots att vi gav allt. (Tyvärr räckte det inte speciellt långt denna dag; men som "bortförklaring" lysande). Statistikerna är nu 1-1 i matcher – vi vann ju hemma på F 7 1995.

På kvällen bjöds en avskedsmiddag på officersklubben i Witkowo. Som vanligt var bordet dukat överdådigt. Gåvor överlämnades, bl a gav de generösa polackerna oss tre oljemålningar föreställande Su-22 från 7. regementet. En av dessa tavlor finns för beskådande hos Gustav Röd (alltså hos oss på 1. divisionen, F 7).



Piloterna som landade på vägbasen Kliniska. Fr v: Major Dag Kjellberg, major Michal Erdmänski, kapten Marek Zaremski, överstelöjtnant Lars-Eric Blad, major Robert Björklund och överstelöjtnant Anders Nyström.

Fint slutintryck

Dagen därefter var det dags för uppbrott. Efter en intensiv och mycket intressant vecka lämnade vi Powidz och våra polska vänner. Det är naturligtvis ganska svårt att sammanfatta alla intryck och tankar efter en sådan här vecka. Något som dock är lätt att konstatera, är att våra polska flygvapenkollegor är mycket professionella. Visst finns det skillnader i både kultur och arbetsmetoder mellan våra respektive flygvapen. Trots detta överväger likheterna. Vilket inte minst kan exemplifieras av att vi kunde genomföra ganska avancerade flygövningar tillsammans efter relativt korta förberedelser.

Besöket hade naturligtvis inte kunnat genomföras på samma professionella sätt om vi inte fått hjälp av våra duktiga tolkar kapten Diana Sendlack och fänrik Elisabet Karlsson, som genom sina kunskaper i polska kunde överbrygga alla språkproblem. Dessutom vill jag ge en eloge till 1. kompaniet/F 7, som genom sin flexibla inställning och proffsiga attityd lyckades klargöra våra flygplan över halva Polen. Bra gjort!

Min förhoppning är att vårt återbesök bara var början på ett fortsatt gott samarbete mellan våra länders flygvapen. ■

Överste Smutniak Zenon får en Gripenmodell av F 7:s flygchef, överstelöjtnant Lars-Eric Blad. Fänrik Elisabeth Karlsson (t v) tolkar, dvs agerar och översätter.





Historiska vingslag över "Fredens hav"

Tidigt i somras skrevs ett nytt kapitel i flygvapnets historia. Genom Försvarsmaktens deltagande i den årliga BaltOps-övningen (Baltic Operations) kom det i år att bli den första gången sedan J 29 Tunnan tjänstgjorde i Kongo under 60-talets början som svenskt stridsflyg deltagit i internationell verksamhet. Övningen genomfördes i farvattnen och luftrummet kring Bornholm och engagerade sammanlagt 13 nationer.

Flygvapnets medverkan utgjordes av en rote AJS 37 Viggen ur F 10:s första division samt HKP 10 ur F 17:s tredje division.

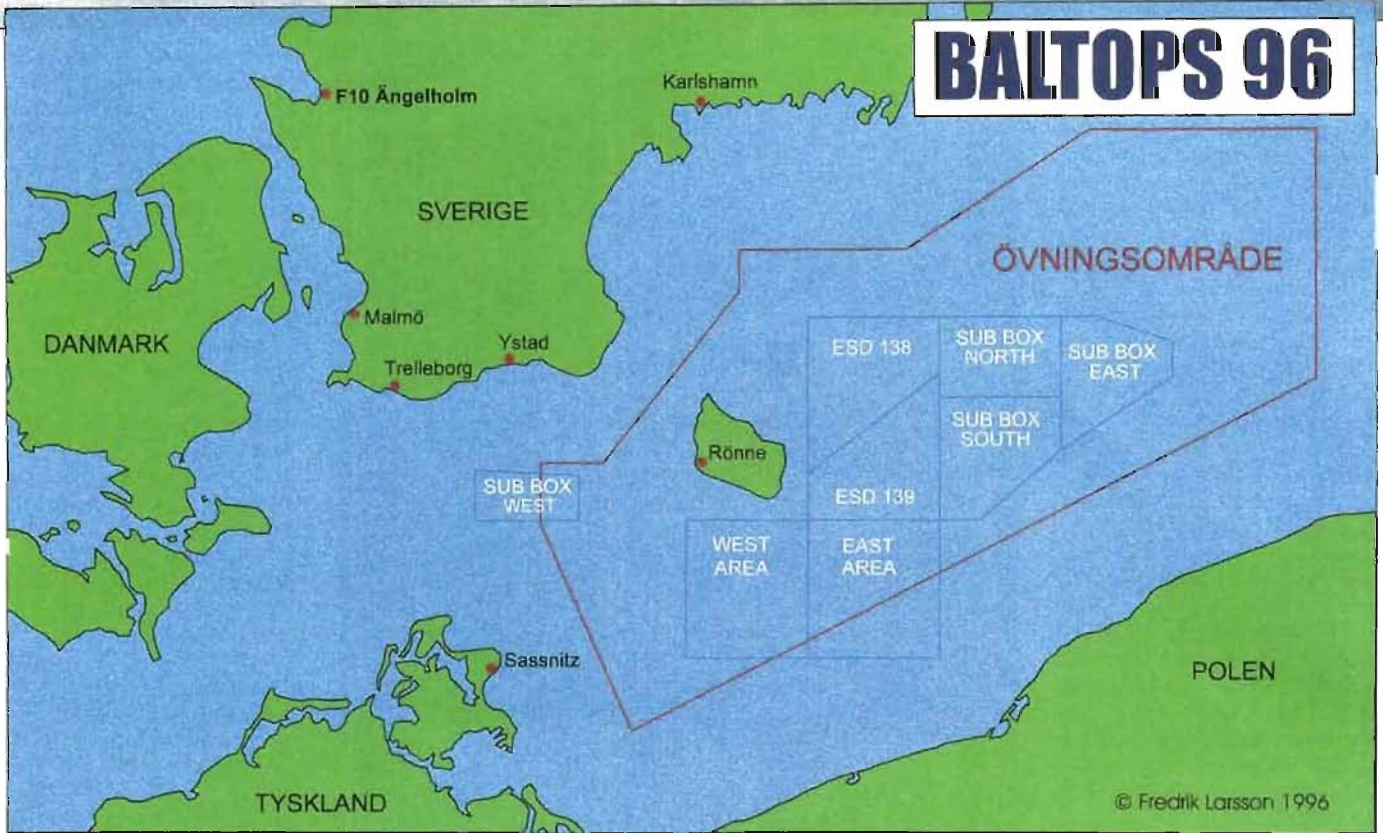
Försvarsmakten representerades också av enheter ur marinen – en ubåt, två kustkorvetter, ett minjaktfartyg samt helikoptrar.

Av kapten Henric Svensson, F 10

Övningen, som numera är uppdelad i två huvudfaser, genomfördes för 24:e gången! Ursprungligen övade endast NATO-anslutna länder. Men sedan tre år tillbaka är även till PFF (Partnerskap För Fred) anslutna länder välkomna att delta. PFF-delen av övningen, där

Försvarsmakten deltog, genomfördes den 10-14 juni. Efter ett regeringsbeslut i februari fick Försvarsmakten uppdraget att delta i BaltOps -96 "Partnership phase" samt att stå som värd för slutgenomgång och örlogsbesök i Karlskrona efter avslutad övning.

I första fasen deltog, förutom



Övningsområdets utsträckning.

Sverige och NATO-nationer, även de baltiska staterna, Finland, Polen och Ryssland. – Utöver tidigare nämnda enheter ur flygvapnet representerades Försvarsmakten av kustkorvetterna "Stockholm" och "Malmö", minjaktfartyget "Kullen", ubåten "Neptun" samt Marinens HKP 4 ur 13. helikopterdivisionen.

Fas 2 är en övning exklusivt för NATO-länder.

Rigorösa förberedelser

Under BaltOps -96 Partnerskapsfas ingick 48 marina enheter samt ett tjugotal flygplan och helikoptrar. För att deltagarna skulle beredas möjlighet till ett gott övningsutbyte, genomfört med största möjliga säkerhet, påbörjades planeringsarbetet för övningen redan under hösten 1995. Ytterst ansvarig chef för övningen var CCG 2 (Commander Carrier Group n:o 2), Rear admiral **Robert C Williamson**.

Efter ett antal "Planning-/ Pre sail conferences" under våren 1996 lades det komplicerade pusslet successivt till rätta. Övningen gavs struktur. Att få en övning av denna komplexitet att fungera kräver minutlös planering. Vid dessa planeringsmöten underströk amiral Williamson och övningsledningen vikten av att alla delta-



Foto: Wyn Engqvist

Den svenska kustkorvetten "Stockholm" övervakar ryska marinens "Nastoychiviy" (Sovremenny nr 610) i Karlshamn.

gande parter skulle göra sitt yttersta för att säkerheten inte skulle åsidosättas. Detta tänkande genomsyrade hela övningen och gjorde den till en stor framgång vad beträffar flyg-/sjösäkerhet. Mötena avhölls i bland annat London och Flensburg och samtliga deltagande nationer fanns representerade. Dessutom fanns det företrädare från majoriteten av de medverkande funktionerna/enheterna.

Chefen för F 10:s första division, major **Christian Christensen** gavs därvid tillfälle att lämna synpunkter på övnings-

upplägget, flygområdet (se med överlämning av data på bild), samt önskemål om typ av intressanta objekt till fartyg verksamhet som F 10:s första samt Investigation of targets division ("Johan Röd") önskade (eller objects som den mer fredsbetonade definitionen lyder).

Övningsinriktningar

Övningsledningen agerade lyhörd och sade sig uppskatta svensk representation, eftersom ett ömsesidigt utbildningsbehov föreligger! Två huvudtyper av inriktning fastställdes: Surface surveillance (fredsmässig havsövervakning) och F 17:s helikopteruppgifter

bestod av förutom transport av journalister och riksdagsmän i eftersökning av fingerat saknat flygplan, räddnings-/vinschöningar i samverkan med andra helikoptrar/fartyg, samt givetvis även här en "fly-by" – avslutningsflygning med nio helikopertyper från sex nationer.

Värt att nämna var F 17:s helikopterdivisions framskjutna basering. Under mer än två dygn nyttjades Rönne på Bornholm som bas för att snabbt kunna verka i aktuellt område.

Sammanfattningsvis var övningarna av tämligen elementär karaktär för såväl våra Vigar som helikoptrar. Den stora utmaningen (och övningsutbytet) låg därför i att kunna tolka och använda sig av korrekt engelsk terminologi och få till stånd en fungerande kommunikation. Värde i att få samöva och utbyta erfarenheter med kolleger, om än under väldigt strikta och övningsmässigt enkla former, är givetvis svårt att mäta.

Fredsbevarande operationer

Den övergripande målsättningen för BaltOps är att samöva med marina enheter, marinflyg och flygvapen från olika PFF-länder tillsammans med NATO:s och USA:s styrkor i Östersjön. Deltagande enheter skall övas i havsövervakning, landning på- och bordning av andra fartyg, underhållshjälp vid blockad samt snabb hjälp vid inträffade katastrofer.

Problem uppkomna beroen-



Flygvapenchefen Kent Harrskog (nr 2 fr v) drar på sig en amerikansk isolerdräkt före flygtur med Sikorsky SH-60F.

Foto: Wyn Enqvist

de på olikheter i standardisering, doktriner, procedurer, taktik eller utrustning ägnas särskild uppmärksamhet. Genom samövning och erfarenhetsutbyte skall deltagande nationer förbättras i förmågan att i framtiden gemensamt kunna lösa FN-ledda fredsbevarande operationer!

● ● För att i detalj styra övningens moment gavs för medverkande flygenheter ett "An-

nex G-air operations" ut. I denna publikation reglerades verksamheten utifrån ICAO:s regler och lägsta värden för molnbas och sikt etc fastställdes. Skulle värdena skilja från de nationella reglerna (AIP, OSF etc), skulle den mest stringenta tolkningen tillämpas.

Ett flödesschema med blocktider möjliggjorde att vi med god förhållning kunde fördela uppdragen inom divisionen och ge kompaniet handlings-

beredskap. Målsättningen, som vi också uppnådde, var att ge all ordinarie personal på divisionen minst ett pass i övningen. Vi genomförde totalt 16 flygpass. De flesta av dessa som roteföretag.

Övningarna, som var samordnade i lokal tid, innebar att vi hade blocktider på en timma åt gången i "övningsboxarna". På grund av F 10:s strategiska placering löstes uppgiften från hemmabasen; dvs Ängelholm. Vissa företag innebar två timmars uppdrag, varvid vi löste av varandra efter en timme i "boxen" med en ny rote.

Färdplaneringen för våra företag distribuerades till ett tillfälligt upprättat trafiksamordningsorgan benämnt "ICE-CAP", beläget på ARP Bornholm. Övergripande flygsäkerhetsansvar i övningsområdet innehades av den amerikanska robotkryssaren "USS Hue city" (se bild). Denna Ticonderoga kryssare benämndes ASC = (Air Safety Cell) med anropsignalen "Eagle".

Varje flygplansrörelse in i övningsområdet skulle anmälas till "Eagle", som gav flygtillstånd. "Eagle" hade också befogenhet att vid behov ändra inriktning på företaget för att optimera flygplansnyttjandet eller att i värsta fall avbryta det.

Radiodisciplin

"Eagle" överlämnade efter anmälan i sin tur vidare företaget till en ACU (Aircraft Controlling Unit). ACU:s uppgift var att företagsleda övningarna. Ansvaret för denna instans som i princip agerade radarjaktledare skiftade från gång till gång mellan de deltagande marina enheterna. ACU:n var även ledningsfartyg för ett multinationellt sammansatt förband.

Totalt opererade sex sådana grupper av fartyg parallellt. Vi jobbade tillsammans med "vår egen" kustkorvett "Stockholm" samt fregatterna "Van Nes" respektive "Van Amstel"/Holland, "Rheinland-Pfalz"/Tyskland och "Hvidbjörnen"/Danmark under veckan.

Kvaliteten på ledning var av hög standard och det upplevdes generellt som aningen enklare att förstå de icke infödda engelskspråkiga nationerna, som i sin ambition att vara tydliga pratade långsamt och artikulerat. Något störande upplevdes ibland problemen som uppstod för några av de deltagande flygförbanden och vars radiotrafik



Fr v: Flygvapenchefen, två män ur F 15:s HKP 10-besättning samt två amerikanska officerare från "USS Hue city".

Foto: Wyn Enqvist

då fördes på modersmål och ibland överdrivet ordrikt.

Ett absolut krav på en övning av denna karaktär är att de deltagande behärskar engelsk terminologi fullt ut. En konflikt mellan å ena sidan en vilja att öva/föreina nationer och å andra sidan ett högt säkerhetstänkande!

Av övningstekniska/säkerhetsmässiga skäl framstod övningsrutorna som något underdimensionerade för AJS 37:s kapacitet till havsövervakning. Det skall dock poängteras att genom en effektiv och entusiastisk ledning från ACU:s sida, blev aldrig de övade Viggen-flygplanen underutnyttjade. Snarare tvärtom!

Fix på Bornholm

För att lösa separationen mellan helikopter/marinflyg och övrig flygverksamhet delades övningsområdet in i höjdblock. Höjdmässigt styrdes verksamheten upp enligt följande modell:

- Helikoptrar under 200 feet MSL
- MPA (Marine Patrol Aircraft) mellan 1-1800 feet MSL.
- Fixed wing tactical a/c
 - * "low block": 4-800 feet MSL
 - * "high block": över 2000 feet MSL.

Inget hoppande mellan blocken utan samråd med ACU fick förekomma!

SAR- (Search And Rescue) verksamheten förblev en nationell angelägenhet. Som tidigare framgått baserades F 17:s HKP 10 på Rönne. Utöver de fartygsbaserade helikoptrarna hade även Polen två i beredskap på det polska fastlandet.

Som kuriosas kan nämnas att Bornholm var möjligt att överflyga under övningen och många piloter tog därför chansen att för första gången optiskt fixa upp sitt navigeringssystem över plats Hammerodde eller Christiansö.

En kväll skulle en "Fly by procedure" äga rum över de då koncentrerade marina enheterna. Efter en rendez-vous-punkt strax söder om Bornholm flögs förbandet bestående av två Tornado, två MiG-21, två AJS 37, två F-16 och två lufttankande (!) Tornado norrut.

Ett strålande väder kombinerat med lite språkförbistringar/missförstånd, gjorde det hela till en minnesvärd föreställning.

- ● Sammanfattningsvis genomfördes PFF-delen av US



Försvarmaktens räddningshelikopter HKP 10 ur F 15 landar på "USS Hue city".

Foto: 1 div/F 10.

vad gäller planering, genomförande och utvärdering av en övning av detta slag. BaltOps 96 är förhoppningsvis ett första steg för flygvapnet mot ett utökad deltagande i internationella sammanhang.

Ombord på "Eagle"

I enlighet med regeringens beslut stod Försvarmakten/Marinkommando Syd som värd för ett mycket omfattande örlogsbesök efter slutförd övning. Totalt skulle 33 fartyg beredas kajplats i Karlskrona och i Karlshamn. En grannliga uppgift med tanke på logistik/underhåll(ning)/säkerhet/förläggning/lots m m.

Övningsledningen och deltagande funktioner gavs tillfälle att delge under övningen vunna erfarenheter under "PXD" (Post Exercise Discussion). På fritid/kvällstid gavs möjlighet att under mera avslappnade former vidareutveckla dessa diskussioner och förbrödras.

Under Lördagen var det "Open ship" ombord på de flesta av fartygen och allmänheten var välkomna ombord. F 10:s "Johan Röd" fick därmed möjlighet att presentera sig för "Eagle". Ombord på "USS Hue city" visades divisionen runt på en omfattande och ogenerad visning och fick då tillfälle att samspråka med underofficern som "stridslett" samtliga våra pass under veckan.

"F 10 wing should be justifiably proud of it's effectiveness during US BaltOps 96 You have been a superb representative of your country and Air Force. Congratulations!"

Dessa blygsamma rader anlände per fax till divisionen undertecknat av amiral Williamson och får ses som en intäkt för att flygvapnets medverkan uppskattades i övningen.



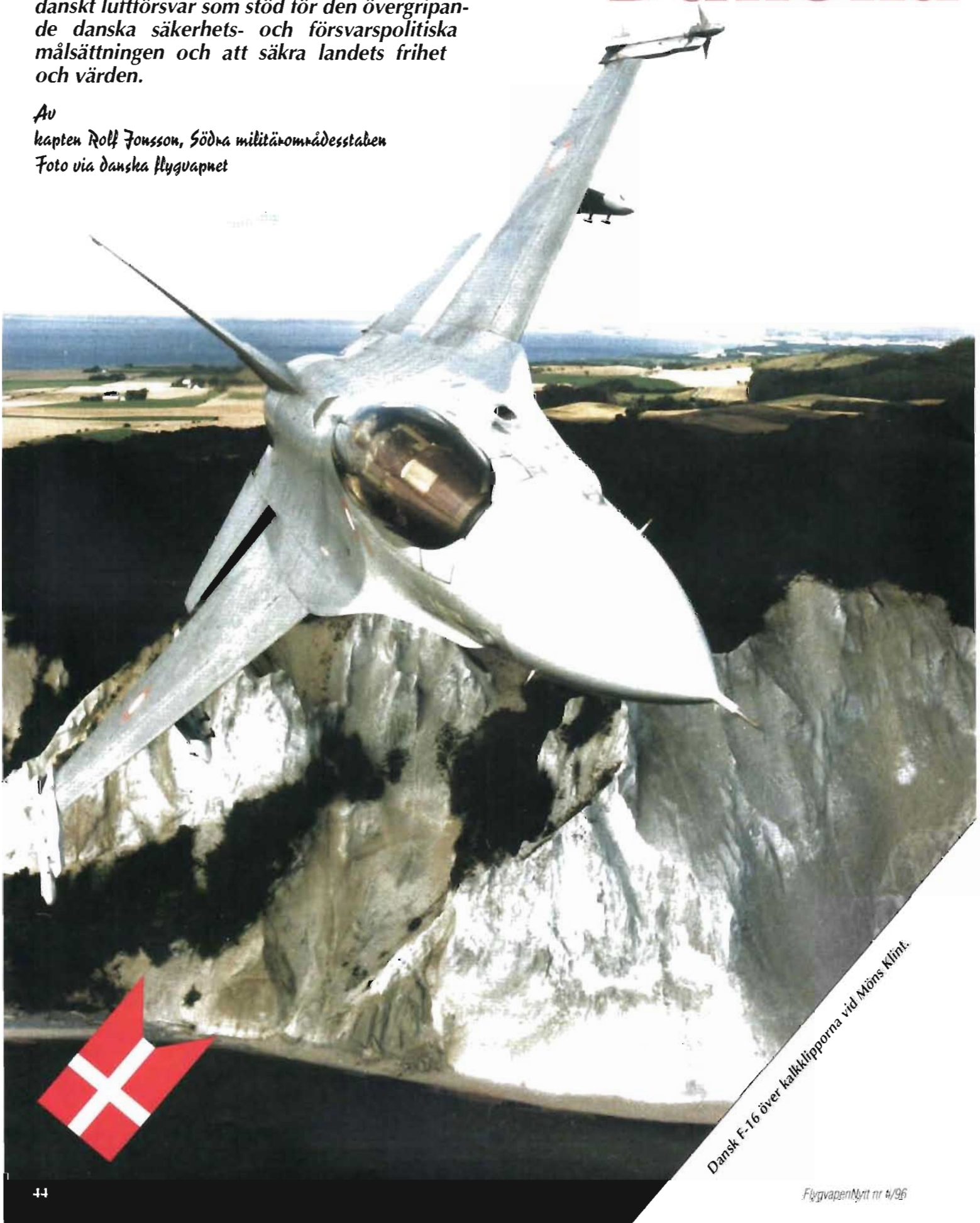
Delar ur 1. div/F 10 samlade på "USS Hue city:s" däck.

Foto: 1 div/F 10.

Danska flygvapnets nuvarande struktur är ett resultat av en löpande anpassning till den säkerhetspolitiska och tekniska utvecklingen. Den dimensionerande målsättningen har varit att upprätthålla danskt luftförsvar som stöd för den övergripande danska säkerhets- och försvarspolitiska målsättningen och att säkra landets frihet och värden.

Av
kapten Rolf Jonsson, Södra militärområdesstaben
Foto via danska flygvapnet

Danska



Dansk F-16 över kalkklipporna vid Möns Klint.

LUFTFÖRSVARET

inför sekelskiftet

inom BALTAP:s område (Baltic Approaches).

BALTAP:s stab är grupperad i en nyupprustad bunker vid Finderup väster om Viborg på Jylland. I denna anläggning är ICAOC 1 Finderup (Interim Combined Air Operation Centre) samgrupperad. Att BALTAP bibehölls som en multinationell stab är ett uttryck för att det i östersjöområdet krävs samordnade land-, sjö- och flygoperationer.

Strategiska krav på reaktionssnabbhet, mobilitet, utvecklad flexibilitet och multinationalitet har utvecklat följande styrkestruktur i NATO där danska flygförband deltar:

► Reaktionsstyrkor (Reaction Force/RF) som med kort varsel skall kunna insättas överallt inom NATO-området.

Styrkorna indelas i omedelbara (Immediate Reaction Force/IRF) och snabbinsatsstyrkor (Rapid Reaction Force/RRF).

722 räddningshelikopterdivisionen vid Værløse svarar för räddningstjänsten med åtta Sea King-helikoptrar. Totalt genomför divisionen cirka 130 räddningsflygningar av nästan 450 övriga uppdrag per år. Räddningshelikoptrar finns vanligen i räddningsberedskap på Værløse, Aalborg eller Skrydstrup.

Danmarks bidrag till IRF är tolv F-16 och till RRF tolv F-16, en Hawk luftvärnsrobotdivision, ett transportflygplan och Gulfstream G.3 (insatser inom SACLANT-området/Supreme Allied Command Atlantic). Från och med 1997 ingår också en C-130 Hercules som stöd-enhet till RRF (NATO on call airlift pool).

Danska flygstationer

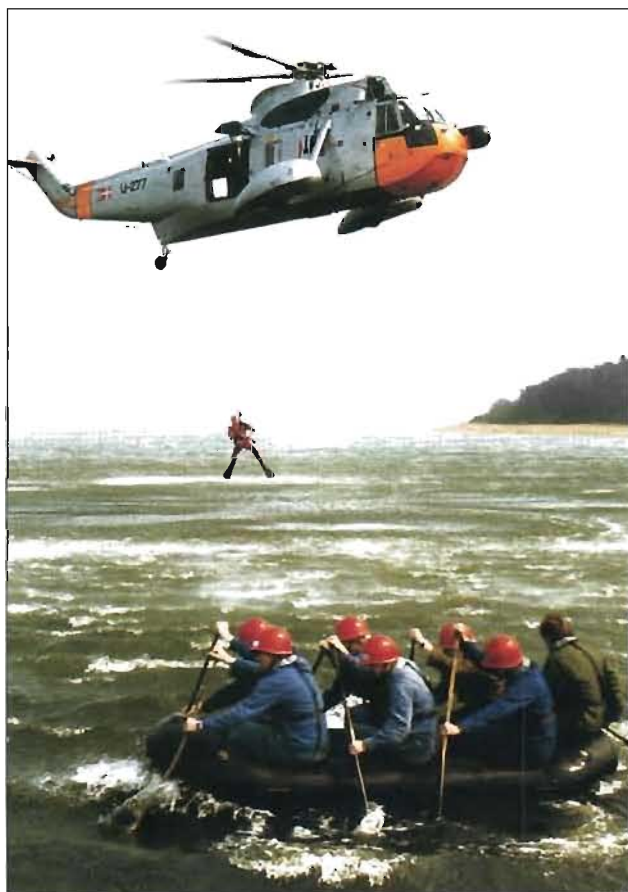
Danmark har sex operativa flygstationer. Skrydstrup och Aalborg är ordinarie bas för de fyra F-16-divisionerna (eskadriljer). Værløse är bas för transportflyg- och räddningshelikopterdivi- ►

Som medlemmland i NATO har det danska flygvapnet dessutom utvecklats mot att kunna stödja den nya NATO-doktrinen och delta i multinationella operationer. En annan viktig del är att kunna erbjuda mottagningskapacitet för de allierades flygförstärkningar på danskt territorium i händelse av kris eller krig.

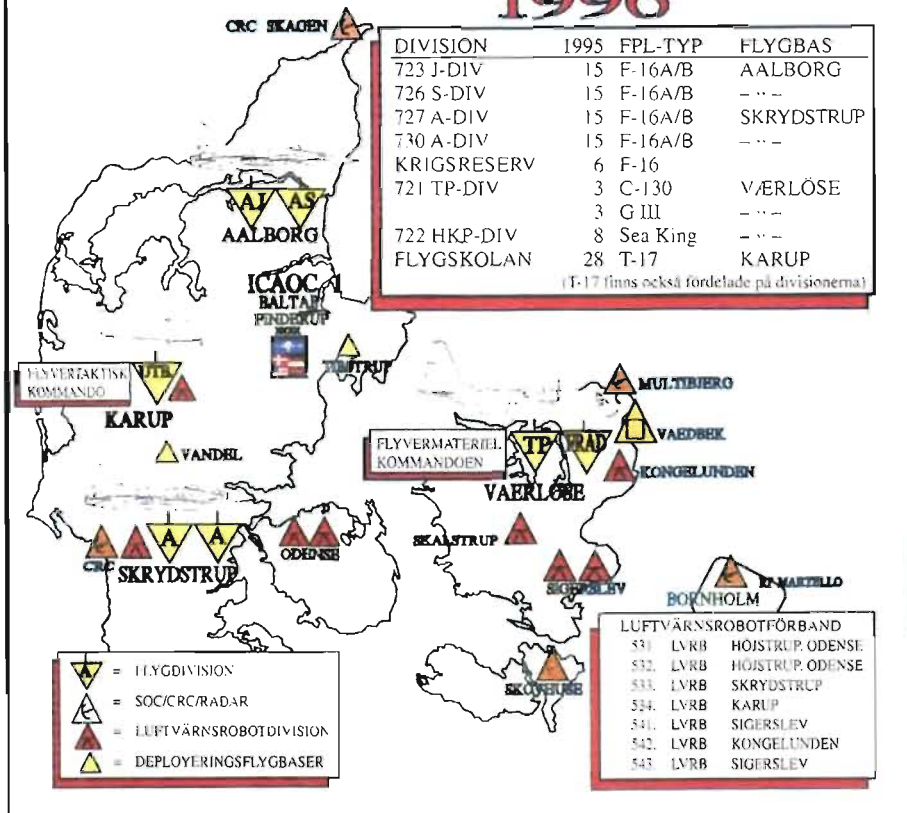
I fred har de dimensionerande uppgifterna varit flygövervakning av danskt luftrum, underrättelseinhämtning, flygräddning, flygtransport samt en rad civila uppgifter som övervakning av fiskeområden.

NATO-anpassningen

Den väsentligaste förändringen i NATO:s ledningsstruktur genomfördes 1994, då det danska försvaret överfördes från NATO:s Nordkommando och i stället underordnades centralkommandot AFCENT (Allied Force Central Europe). Alla danska flygförband lyder således i krig under NATO-kommandot AIRCENT (Air Forces Central Europe). De är främst avsedda för uppgifter



DANSKA FLYGVAPNET 1996



sionerna. Deployeringsbaser – d v s flygbaser med mottagningsresurser för NATO-flyg i händelse av konflikter, ofred eller krig – är Karup, Vandel och Tirstrup. Karup hyser Flygskolan (utrustad med SAAB T-17 Supporter) och en stor civil och militär flygverkstad – Danish AeroTech AS.

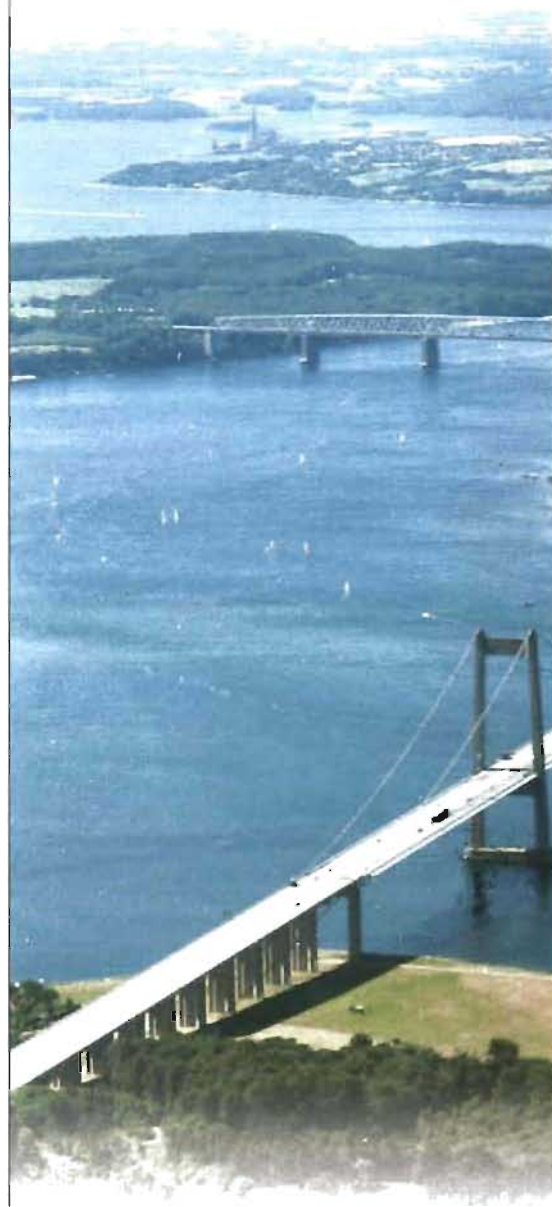
Tirstrup- och Vandelbaserna skall avvecklas för flygvapnet. Vandelbasen behålls dock för Haerens Flyvetjeneste (armén), som bedriver tjänst med tolv Fennec- och tolv Cayuse-helikoptrar. På bägge baserna finns ett 50-tal stål-betongvärn. Samtliga militära flygbaser i Danmark har ett stort antal stål-betongvärn som fortifikatoriska skydd för flygplan och materiel.

Flyvertaktisk Kommando (Karup). – Kommandot svarar för den övergripande fredsmässiga taktiska planeringen och produktionsledningen för flygvapnets flygförband. (Kan jämföras

721. transportflygdivisionen har tre C-130 Hercules och tre Gulfstream GIII baserade vid Værløse. Dessa löser bl a regelmässiga personal- och godstransportflygningar till och från Färöarna och Grönland. Flygplanen har god teknisk standard och förväntas med MLU-uppgraderingar kunna vara i drift cirka 20 år till = till omkring år 2015.

med vår flygvapenledning inom Försvarsmaktens högkvarter.)

Flyvemateriel Kommando. – Centralledningen för flygvapnets materielkommando är lokaliserad på Værløse. Främsta uppgiften är att planlägga och genomföra ledning av flygvapnets logistik i samarbete med Flyvertaktisk Kommando. Utöver ledningen finns två huvudverkstäder på Aalborg och Værløse, tre förrådsdepoter på Skrydstrup, Aalborg och Værløse samt en POL-division. Förrådsdepoterna försörjer flygvapnets enheter med förnödenheter. POL-divisionen driver och





vidmakthåller delar av NATOS:s permanenta bränsledepoter, som utnyttjas av alla försvarsgrenar.

F-16:s Mid Life Update

Danmark har 66 F-16A/B Fighting Falcon varav sex är i reserv. Tre begagnade F-16 inköptes så sent som 1994 för 161 milj danska kronor som ersättning för havererade F-16. De sist köpta har genomgått en stor översyn på Hovedværksted i Aalborg inför det stora modifieringsprogrammet "Mid Life Update" (MLU).

Den första F-16 MLU blev färdig i sommar och operativa flygprov genom-



En ny dansk kapsel (pod) för fotospaning (Modular Reconnaissance Pod, MRP, den stora pjäsen under flygkroppen) har beställts av fyra NATO-länder. Kapseln är ett unikt danskt projekt. 20 är beställda hos Per Udsen Co (ca 100 miljoner SEK) och man räknar med att ytterligare 40-50 spaningskapslar kommer att beställas till ett värde av mellan ca 200-250 milj SEK. Terma Electronic A/S i Lystrup vid Århus levererar elektroniken till MRP.



fördes med början i juli från holländska flygbasen Leeuwarden. Moderniseringsprogrammet MLU innebär att F-16 förblir operativ till år 2010-15.

Med uppgraderade Sidewinder och nya AMRAAM-robotar, en förbättrad radar, ny cockpit-miljö, bibehållna flygegenskaper och övriga modifieringar blir F-16 ett helt "nytt" vapensystem – nästan i klass med nya generationens flygplan.

Materielinköp moderniserar flygvapnet. – Fortlöpande modifieringar och uppgraderingar av materiel samt ersättningsköp krävs. Bland annat genomförs följande åtgärder och inköp fram till sekelskiftet:

- STRIL-systemet och luftbevakningen moderniseras.
- Nytt igenkännings-/IK-system anskaffas.
- HAWK-robotsystemet moderniseras.
- Sea King-helikoptrarna ersätts före år 2000.
- Precisionsstyrda bomber anskaffas.
- Hjälsikten med mörkerkapacitet anskaffas.
- Ny spaningcontainer (kapsel) till F-16 anskaffas.
- Cirka 150 AMRAAM-robotar har inköpts.
- Civila och militära radarinformationer inköps – integreras ytterligare och ger driftbesparingar.

T-17 (Saab Supporter) utnyttjas främst för grundläggande flygutbildning av piloter från alla tre vapenslagen på Karup. För sambandsflygningar på divisionerna finns också några av de 28 Supportrarna fördelade. – Här flyger en T-17 över fornborgen Hammershus.



Danska flygvapnet har utvecklat ett sjukcontainersystem där två specialbyggda, ljudisolerade containers kan transporteras med en C-130 Hercules till/från krisområden. Under optimala förhållanden skall man kunna transportera mellan 12-48 sårade. Hercules kan lastas med t ex en container och en ambulans. Inledningsvis består dock containersystemet av 2 x 2 containers i en Hercules. Den nyupprättade Luftevakueringsavdelningen vid 590. divisionen vid Værlöse arbetar för högtryck för att färdigställa fyra nya containers för hemtransport av skadade danska soldater i ex-Jugoslavien.

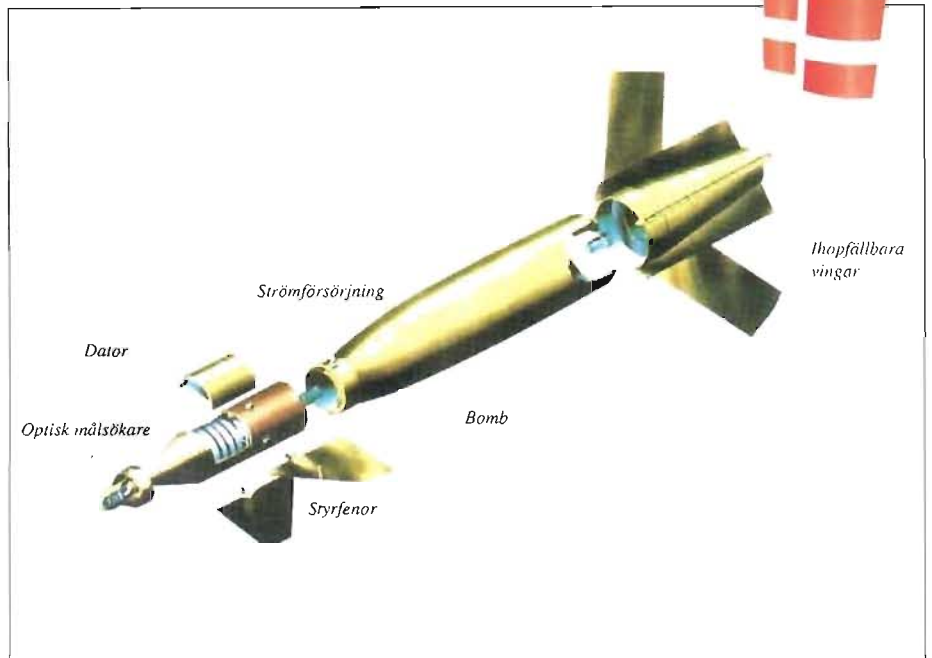
Laserstyrda bomber till F-16

Danska Flyvematerielkommandoen (FMK) har köpt 400 modifieringssatser för laserstyrning av bomber för F-16-bruk. En konventionell ostyrd bomb kostar cirka 5000 kronor. En laserstyrd bomb går löst på nästan 400.000 kronor.

Danmark är med i NATO och måste medverka i paktens övningar och andra insatser. Utan kunskap i utnyttjandet av laserbomber kan de danska F-16-planen inte göra avsedd tjänst. Med vanliga så kallade dumma bomber måste bombfällning ske på 4-5 km från målet och blir därmed ett begärligt mål för marksidans luftvärnsrobotar. Med laserstyrda bomber ökas fällnings- och säkerhetsavståndet med tio upp till 30 km (m h t fällningshöjden).

FMK har köpt amerikanska Paveway 2-lasersatser till sina Mark 82-bomber och Paveway 3-satser till sina Mark 84-bomber. I köpet ingår också provutrustning, träningsbomber, reservdelar samt utbildning hos Texas Instrument.

Med laserstyrda precisionsbomber minskas behovet av stora lager med "dumma" bomber. Den ökade precisionen minimerar också skadorna runt/kring de militära målen. Civila kan lättare undgå att skadas. Laserstyrda bomber når sina utpekade mål på maximalt tre meter när. Direktträffar är inte ovanliga. ■



Red



De två bilderna ovan: Danska flygvapnet har också byggt upp ett unikt container-system som kan transporteras med flyg (C-130) till mindre flygplatser, på vilka man snabbt kan bygga upp en mindre flygbasgrupp med det understöd som behövs för att hålla fyra F-16 operativa. I enheten följer också en bromswireutrustning för utnyttjande av korta landningsbanor. Systemet medger flexibelt utnyttjande som t ex vid snabba ombaseringar inom ramen för RRF/IRF. Systemet har prövats på danska småflygplatser.

- Flyghemvärnets framtida och traditionella uppgifter värderas där behovet för ett mer flexibelt utnyttjande inom givna ekonomiska ramar ökas.
- Gulfstream III moderniseras (MLU).
- Precisionslandningssystem införs.

STRIL/stridsledning

Kontrol- og Varslingstjenesten är en integrerad del av NATO:s NADGERadarkedja, som sträcker sig från Turkiet i söder till Nordkap i norr. Den är föremål för en omfattande upprustnings- och moderniseringsprocess till ny teknik. Materiellet finansieras systemet av NATO. Driften är dock en nationell kostnad.

Strukturen består av sex geografiskt spridda divisioner, varav en division finns på Färöarna (av typ Martello). Den ingår i det brittiska radarvarningssystemet.

En ny radarstation planeras ersätta radarstationen på Skagen. Radarstationen på Bornholm (Martello) är modern med en mycket god radartäckning över södra Östersjön. Stationen kommer att fjärrstyras, vilket medför en viss personalreducering.

Luftvärnsgruppen. – Danmark har åtta HAWK-divisioner. Dessa är organisatoriskt uppdelade på två avdelningar med fyra divisioner på Själland, två på Fyn och två på Jylland. Av närluftsvärnets sex divisioner är fyra utrustade med både L/70 och L/60 40 mm luftvärnskanoner. Dessa skall ersättas av Stingerrobotsystem, som kommer att lösa luftförsvarsuppgifterna vid de sex flygbaserna. ■

Ryska

SU-37

gör det omöjliga möjligt



Vektoriserad dragkraft

Årets flygmässa i Farnborough/England ägde rum den 2-8 september. Den utan tvekan största begivenheten var den ryska konstruktionsfirman Suchojs remarkabla uppvisningsflygning med Su-37, ett flygplan som inte bara har rörliga nosvingar utan även rörliga utblåsmunstycken, så kallad vektoriserad dragkraft. Omöjlig flygning har blivit möjlig!

Efter flygmässan på Le Bourget 1995 med bl a det amerikanska experimentflygplanet X-31:s uppvisning och inte minst i samband med årets Farnborough-utställning med det

ryska provflygplanet Su-37 har det skrivits och diskuterats mycket kring det som på svenska ska benämnas **vektorerad dragkraft (VD)**; det vill säga möjligheten att vrida motorernas

utloppsmunstycken och därmed avlänka jetstrålen, så att större manöverbarhet uppnås.

Forskningen och utvecklingen kring VD har pågått länge. VD har även använts operativt i både väst och öst sedan länge på de vertikalt startande och landande flygplanen (VTOL) Harrier och Jak-38. Forskningen att även utnyttja VD på konventionella stridsflygplan har på allvar pågått sedan mitten av 1980-talet. 1984 offentliggjordes i USA att McDonnell Douglas avsåg modifiera en F-15B Eagle med tvådimensionella vektormunstycken. Flygplanet, F-15S/MTD (STOL/Manoeuv-

Årets flygsensation

Text: Avdelningsdirektör Ulf Hugo, FMV

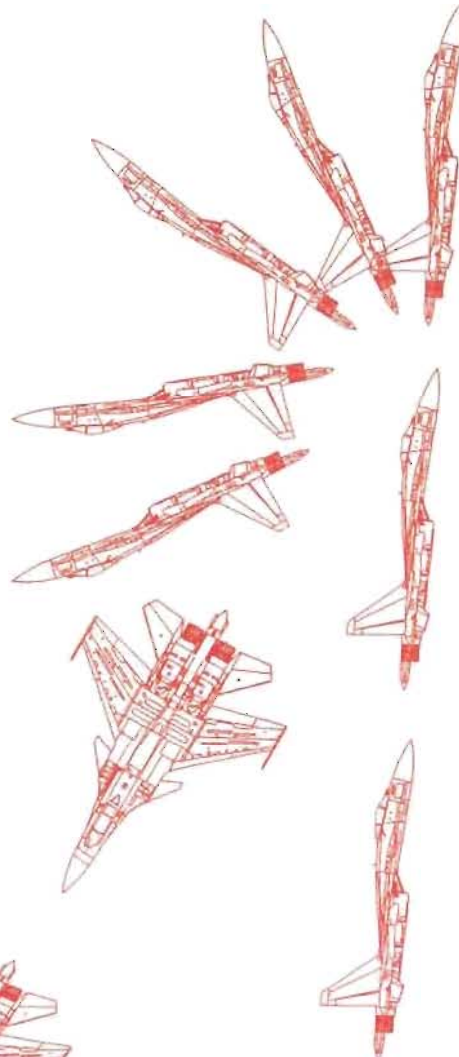
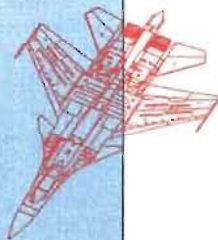
Foto: Owe Björnelund, FMV

Motor AL-37 FU.



Ovan: Motorutbläset är bara rörligt i tipped.

T v: Notera hur utblåsmunstyckena har olika riktning – det vänstra upp, det högra snett ned.



Stjärtlidning



ring Technology Demonstrator) flög för första gången i september 1988.

Därefter har man provat vektoriserad dragkraft i olika skepnader även på F-18, F-16 och på X-31 (det senare är experimentprojekt lett av amerikanska Rockwell tillsammans med tyska DASA. Nya intressenter är på väg in i samarbetet).

Ryssarna ikapp ... och ...

I dåvarande Sovjetunionen påbörjades utvecklingen vid motorkonstruktions-

byrån Ljulka-Saturn 1985. De första flygproven gjordes 1989 med den ena motorn på en Su-27 Flanker utrustad med ett vektormunstycke. Under 1995 installerades två modifierade AL-31-motorer (Su-27-motorer) i en modifierad Su-35-prototyp. Motorerna hade försetts med tvådimensionella vektormunstycken, vilka kan vridas $\pm 15^\circ$ i tipped. Den första provflygningen ägde sedan rum i april i år med flygplan "711", vilket Suchoj nu givit beteckningen Su-37.

I samband med modifieringen till Su-37 har ett nytt styrsystem installerats, sannolikt till största delen digi-

talt. Förarutrymmet har gjorts om och har försetts med en styrspak på höger sidopanel. Presentationen sker med hjälp av fyra monitorer från franska Sextant Avionique!!

Ljulka-Saturn visade vid motorutställningen "Dvigatel 96" i Moskva i juni i år upp en nyutvecklad version av AL-31 med samma vektormunstycke som på Su-37. Motorn, med beteckningen AL-37FU, är sannolikt ämnad för Su-37 i framtiden. Jämfört med AL-31 ger den nya motorn 14.000 kp jämfört med 12.500 för AL-31. Dragkraftsökningen har åstadkom-

mits genom en något större inloppsdi-
meter och en ny fläkt.

Då Su-37 endast har rörliga vektor-
mynstycken i tipped kan den vektoriserade dragkraften inte utnyttjas för att parera för försämrade girstabilitet i höga anfallsvinklar. Detta har Suchoj, Ljulka-Saturn och Avionika (som utvecklar styrsystemet) löst genom differentierad dragkraft på de två motorerna. Detta manövreras genom sidroderpedalerna.

Nya flyglagar

Innan Suchoj:s provflygare **Evgenij Frolov** kom med Su-37 till årets Farnborough-utställning hade flygplanet enligt uppgift provflugits 30-35 pass. (!) I samband med "uppflygningen" för utställningens flygsäkerhetskommission lades restriktioner på uppvisningen beroende på de manövrer som utfördes. Inledningsvis fick inte Frolov delta i flygprogrammet utan han fick göra extra uppflygningar efter utställningen både på måndag- och tisdagkvällen. Från onsdagen deltog Su-37 med ett något "förenklat" program.

De nya manövrer som kunde visas med hjälp av den vektoriserade dragkraften var "kullerbyttan" – en looping med låg fart och mycket snäv svängradie, en "superkobra" – där flygplanet momentant har 150° – 160° anfallsvinkel, en stjärtglidning – där flygplanet står stilla med nosen rakt upp i cirka fyra sekunder. (!) Åskådarna trodde inte sina ögon. Det är ingen tvekan om att VD ger flygningen en helt ny dimension.

Nu är ju syftet med vektoriserad dragkraft naturligtvis inte att vinna poäng vid flyguppvisningar utan att förbättra prestanda och egenskaper för det taktiska flygutnyttjandet. Då gäller det inte enbart så kallad pek-siktning och möjligheten att styra flygplanet kring dess fartvektor. Andra fördelar som framkommit är minskat motstånd, eftersom flygplanet kan trimmas ut vilket i sin tur leder till minskad bränsleförbrukning vid sträckflygningar. VD kan också utnyttjas för att få kortare start- och landningssträckor.

T h: Här syns tydligt hur det högra motorns utblås riktas uppåt och den vänstra nedåt.



"Kobran" i huggattityd.



Fenan onödig ...

Ett område som man i USA nu forskar mycket kring inför det nya projektet JSF (Joint Strike Fighter) är minskade ytor på stjärtstyrverk (stabilisator och fena). Detta antas innebära framtida koncept som helt saknar fena eller både fena och stabilisator/höjdroder. Även minskade eller helt avsaknad av stjärtstyrverk bidrar ju till minskat luftmotstånd och minskad vikt, vilket därmed ger bättre bränsleekonomi och utökade räckvidder och aktionstider.

En "stjärtlös" konfiguration bidrar också till en lägre signatur (radarmålyta).

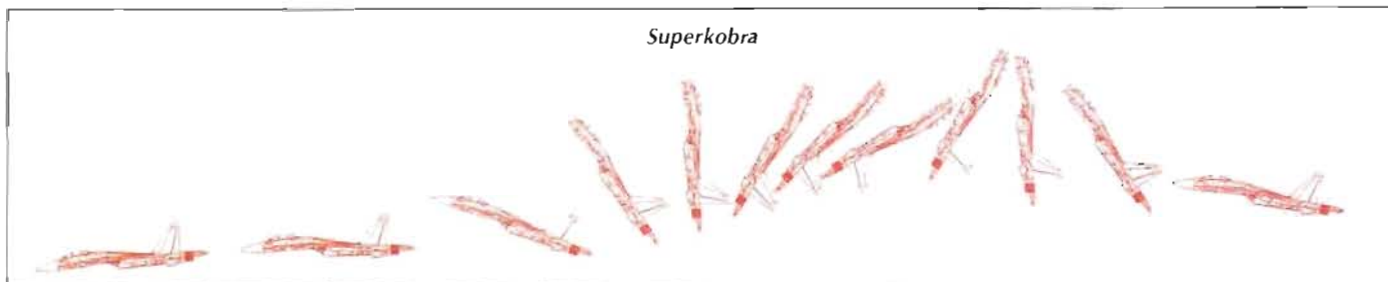
En motor som förses med VD kan i vissa fall utgöra ett alternativ till att byta till en starkare motor för att få bättre prestanda på flygplan; t ex start-, landnings- och manöverprestanda. VD bidrar också till ökad flygsäkerhet eftersom "kontrollerad" flygning kan ske inom en mycket större envelop (flygkurvor). – Tekniken är inte bara intressant för svenskt vidkommande. Sannolikt nödvändig om vårt stridsflyg i början av 2000-talet ska vara konkurrenskraftigt i kris och krig. En kostnadseffektiv lösning.

På minussidan för flygplan med VD gäller att de har ett mycket mer komplicerat styr- och reglersystem för såväl flygplan som motorer. Det finns idag fortfarande många okända faktorer vad gäller integrering av VD. Vissa hävdar också att den ökade vikten som VD innebär har en negativ påverkan. Dock hjälper den ju till att förflytta tyngdpunkten bakåt för instabila plattformar.

I Ryssland pågår också utvecklingen hos MAPO-MiG och Klimov av en ny version av MiG-29 Fulcrum med vektoriserad dragkraft. Det rör sig om en utveckling av motorn RD-33, som kommer att utrustas med ett tredimensionellt vektormynestycke. Beteckningarna RD-133 för en motor med samma dragkraft som RD-33 och RD-333 för en version med utökad dragkraft har nämnts. Flygplanet har fått beteckningen MiG-35 och sades under årets Farnborough-mässa komma att premiärvisas på Farnborough om två år.

Det finns otvivelaktigt anledning att återkomma i ämnet VD! Redan i "julnumret", nr 5/96, t ex. ■

Superkobra



För första gången har JAS 39 Gripen landat, klargjorts och startat på en vägbas. En sådan procedur med våra värnpliktiga tekniker tog under demonstrationsresan i Centraleuropa (då med motorn igång!) bara 4-5 minuter. En presentation som applåderades. Gripen-systemet är helt klart både kostnads- som stridseffektivt.



GRIPEN PÅ VÄGBAS



Foto: Peter Liander
Johnny Lindahl

30 JAS 39 Gripen, det vill säga alla i delserie ett, kommer före årskiftet att vara levererade till flygvapnet. Det första exemplaret i delserie två gjorde sin jungfruflygning den 20 augusti, då i omålad men gulartad fabrikationston. Leveranser till FMV ur denna delserie har inletts.



Första integrerade attack-, jakt- och spaningsutbildning

Vid F 15:s 2:a division har under snart två år sex GFSU-elever¹ tränats för att bli flerrollspiloter – det vill säga proffs på såväl jakt, attack som spaning. Premiärlejon var fänrikarna Björn, Petter och Andréas från Stockholm, Magnus från Ystad samt två flygingenjörer, Claes från Västerås och Thomas från Linköping.

Text: Fänrik Andréas Brink, F 15
Foto: Kenth S Almé



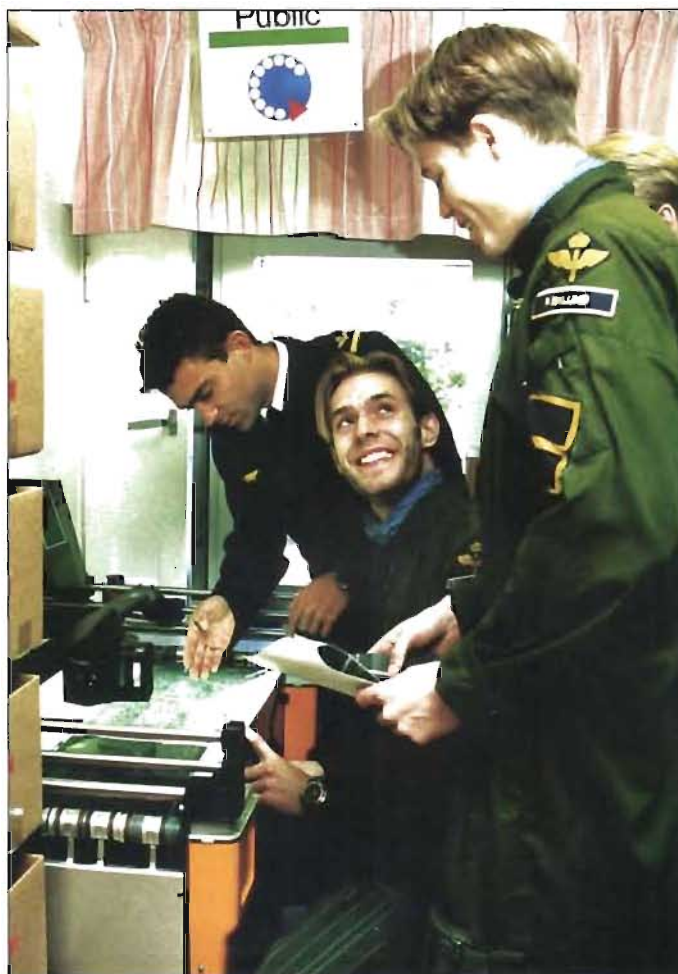
Divisionschefen (t v), major Jan Setterberg, går igenom ett attackföretag med sina divisionskamrater.

I februari 1994 inledde vi vår karriär mot blivande Gripenpiloter med typinflygning på Viggen. Även den genomfördes vid 2:a divisionen – Olle Blå kallad. Därefter började vi att tillsammans med den "skarpa" krigsdivisionen genomföra den första taktiska utbildningen enligt de nya utbildningsräderna.

Utbildningen var uppdelad i block: Attack, jakt och spaning. Detta för att ordentligt få träna in de olika momenten innan vidare avancemang till nästa skede. Vi började så smått att nosa på attackrollen i den taktiska flygningen med att flyga på låg höjd, att själv hitta mål i terrängen för att sedan fälla övningsbomber och skjuta övningsraketer. Därefter ökade vi på med att flyga i rote och i grupp. De andra blocken genomförde vi på liknande sätt. Först grundläggande träning för att sedan öka på svårighetsgraderna successivt. Fler mål, mindre mål, högre fart, lägre höjd, fler flygplan i kontaktövningarna och så vidare.

Samma men olika

Attack- och Spaningsviggen har, för att passa in i flygvapnets nya AJS-system med bäring på JAS 39 Gripen, genomgått en stor modifiering. Under den pågående modifieringen har



Här utvärderar AJS-piloterna ett fotospaningsuppdrag.

flygplansläget vid F 15 gjort att planeringen inte alltid kunnat följas. Framst beroende på antal flygplan och typer. Flygövningsledaren har slitit sitt hår många gånger för att pussla ihop programmet. Vi har haft många olika versioner av Viggen under tiden. Vi har

flygit med SK 37, AJ 37, SF 37, SH 37, AJS 37 m m. I en del fall har vi haft likartade flygplansversioner men

m e d olika data-program. En knapptryckning i ett flygplan kan betyda något helt annat i ett annat flygplan av samma version! Läge för att "knappa bort sig" alltså. Ska man t ex iväg med en fyrgrupp för att fälla bomber och ett flygplan "går ur" kan den inte bytas ut mot ett spaningsflygplan. (Med flerrollsflygplanet JAS 39 Gripen löses ett sådant problem med en knapptryckning.)

Det har varit en del att bita i för dem som har hållit i flygtjänsten. När det var som mörkast med flygtidsproduktionen trodde vi GFSU-elever, att vi aldrig skulle bli färdiga som krigsplacerade piloter. Vi tyckte att utbildningen inte kunde gå fort nog. Men plötsligt lossnade det. Flygmaskinerna stod på linjen modifierade och klara. Vi kom planenligt i hamn med utbildningen. Även om "hornen" hos oss vuxit till sig en hel del på den sista tiden vet vi att vi fortfarande har mycket kvar att lära.

Krävande inläring

Vad gäller vapen och taktik finns mycket att hålla reda på. Flygsystemen har en mängd olika attackvapen – två olika sjömålsrobotar, bombkapsel, attack- och övningsraketer, bomber av olika slag (övnings-

¹ GFSU = grundläggande flygslagsutbildning.

gen genomförd

bomber, 120 kg sprängbomber och lysbomber), TV-målsökande Maverickrobot, 30 mm automatkanon och markrobot 05. Alla har givetvis olika prestanda och anfallsprofiler som ska hållas fräscht i minnet.

Det finns även många olika sätt att spana på. Lågfoto, anfallsfoto, resultatfoto, avståndsfoto, högfoto, mörkerfoto, incidentfoto. Radarspaning över hav är också något vi tränar. Att tänka på vid fotografering är vilka kameror man vill/bör använda. Varifrån kommer ljuset? Vilket avstånd ska man ha från målet? Vilken fart? Vilken höjd?

I luftförsvarsrollen tränade vi att slåss en mot en, två mot två, att nå skjutläge och "få ton" på vår IR-robot. Detta är nyttig plattformsträning där vi flög ut till prestandagränserna. Det här är den klassiska "dog fight". Vi tränade även på att anfalla målkolonner på olika sätt med radiostörning, m m.



Trots tillgången på moderna datorer finns det inget som går upp mot ett "klassiskt" fikarumssnack efter ett hårt flygpas. Här analyseras dagens jaktövning.

PLA:n ovärderlig

Det finns sannerligen en hel del man ska kunna. Det är krävande. Det är svårt att vara lika bra på allt samtidigt. Det minskade flygtidsuttaget och de

färre övningarna gör att vi fått koncentrera oss periodvis på att vässa våra talanger på de olika flygslagen. För att underlätta övningsplaneringen samt att efteråt kunna utvärdera vad vi egentligen har lyckats med i luften har vi till vår hjälp en kraftfull dator, PLA². Den

använder vi till att detaljplanera vår flygning. Via en sk datastav tar vi med oss alla tänkbara parametrar ut till flygplanet. När vi flugit klart tar vi med oss staven tillbaka till divisionen igen. Vi ser direkt på PLA:n om vi har klarat oss mot det fiktiva luftvärdet eller om vi lyckades komma i skjutläge på just den kontakten.

Ett viktigt komplement till den komplicerade tekniken har varit vårt duktiga underrättelsebefäl, Michael Söderberg. Han har hjälpt oss elever att hålla reda på och utvärdera våra foton. Han har också sett till att datorn fungerat på avsett sätt. En frustrerad ung pilot går gärna lös på tangentbordet, när datorn inte gör som han vill.

● Sammanfattningsvis kan vi säga, att det har varit både upp och ner i utbildningen. Det har varit stimulerande men frusturerande, mest med tanke på flygplanstillgången. Nu är vi dock redo för större och tyngre uppgifter, nämligen att bli rotechefer och flyga in oss på Gripen. Vi tycker att vi har fått en bred och bra grund att stå på, en grund som kommer att hålla hela vår flygarkarriär. Vi ser på framtiden med tillförsikt. Vi vet att Försvarsmakten inte klarar sig utan oss sex, världens bästa GFSU:are. ■



I dag AJS 37 Viggen, i morgon JAS 39 Gripen.

²PLA = Planering, ledning och analysenhet.



VM i flygfemkamp – PAIM -96:

Spanskt storslam

Det 40:de PAIM-mästerskapet arrangerades av Norrbotten flygflottilj, F 21. Tävligen avgjordes den juni och hade samlat tolv länder, varav Sydafrika som observatör. Hemmaplan hade väckt förhoppningar om svenska framgångar. Det såg bra ut i början, men slutresultat visar, att mer träning behövs för att Sverige ska hitta tillbaka till 70-/80-talens glansdagar.



En tävlings uppgift är att kora segrare under så rättvisa förhållanden som möjligt. I Luleå segrade spanjoren **Enrique Cuenca** individuellt och han blev tillsammans med **Torres, Oton** och **Elices** även lagetta. Samtliga fyra har deltagit i den internationella flygfemkampskursen som arrangerats i jämtländska fjällvärlden; i år för 42:a gången och alltid med världskända specialtränare. Kursen är av många ansedd som PAIM:s överlevnadsorsak nummer ett. I Sverige och andra länder.

kamp betraktat. Att arrangera den 35:e tävlingen som Sverige deltagit i – av totalt 40 – med att kunna dela ut två bilar som pris är skickligt.

Ett värdskaps uppgift är att utöva detta så bra som möjligt för alla gäster. Så skedde vid F 21. Man fick stöttning från

hela Nordsverige. Det växte under jubileet genom alla anställdas positiva medverkan fram konturen av många segrare i ämnet värdskap. Störst naturligtvis den som hade ansvaret och som fördelade uppgifterna så skickligt nämligen F 21:s flottiljchef, överste **Roland Sterner**.

belt så stort som Belgien och Nederländerna tillsammans.

I Belgien 1995 troddes det att övre gränsen för VIP-programmet var nådd. Kanske är det så. VIP-programmet vid PAIM 96 var som ett statsbesök i miniatyr trots tolv nationers representanter. August Strindberg kallade sådana människor för "de övre" i boken En blå bok.

För att fortsätta tala med Strindberg var CISM:s ordförande den "mest övre" av alla. Ett tjugotal till hörde dit. Närheten till Finland medförde att "alla övre" hade egen bastu till varje rum. Flygdagsbesök på Frösön. Storforsen. Vidsel. Marinens Combat boat 841 till löjromsriket. SSAB midnattssol på Kebnekaise. Jokkmokk. Chefsmiddag. Tävlingsbesök förstås. Det gläder oss alla att **Lennart Carlsson** från flygva-penledningen upphöjdes till "övre" och tillhör nu VIP-folket. En ringa belöning för 20-årigt enormt arbete – ibland avgörande för hela PAIM:s överlevnad.

► Det skall noteras att det 40:e PAIM-mästerskapet hade den första kvinnan som tävlade. (En norska! Vad annars, dristar man sig fundera.) Hon tog poäng i alla fem grenarna.

Perfekta arrangemang

Utsökt omhändertagande inte minst genom PAIM Club. Gästfritt och hjälpsamt under 18 timmar varje dag. Den dagliga tidningen PAIM-journalen utklassade sina föregångare i kulturellt avseende med väl genomtänkt information. Artiklar stora eller små var väl-skrivna historiektioner om övre Norrland. Med mycket intressanta dokumentationer om vad F 21 gjort och gör inom sitt rejält stora geografiska område. Ambulansflygning och andra unika verksamheter i fred och beredskapstid. F 21 luftförsvaret ett område dub-



VM-segraren spanjoren Cuenca.

Man kan inte annat än jubla åt det fantastiska att två VOLVO-bilar typ S 40 delades ut som segerpris. (De utdelades senare på riktigt vid en större ceremoni i Spanien.) Priserna har naturligtvis väckt avund.

Tävlingsformen är utomordentligt svår. Utöver att kunna flyga jetplan skall fem vitt skilda grenar behärskas. Världens smalaste idrottsdisciplin? Javisst, men med förvånande hög klass som mång-

Sverige sladdar

Text:
Hans-Erik Hansson,
(legendar och orakel)
Foto:
Ivan Blixt

Chefen F 21, överste Roland Sterner, gratulerar segrarlaget Spanien. T v silverlaget Finland och t h bronslaget Brasilien.



Spaniens VM-trupp. (Senare också bilburna...)

Kom dessutom 6:a i orienteringsmomentet. Strongt gjort då PAIM inte alls är anpassad för kvinnor.

Knepig framtid

Pilotgrenen flygfemkamp inom CISM har kämpat mot många svårigheter genom åren. Det har krävts krafttag för att hitta arrangörer. Nio gånger sedan starten har det saknats arrangör. Vid tre av dessa tillfällen har Sverige gått in som räddare och alltså inbjudit till inofficiellt PAIM. Nordiskt mästerskap har vi fördelen att ha = ett

extra tävlingstillfälle varje år. Sverige har inbjudit till 20-talet landskamper från 1959 och framåt. Berlinmurens fall synes ha säkerställt framtida existens för PAIM.

Det är inte svårt att se de nya problem som uppstår med öststaternas inträde i CISM. Warschavapaktens idrottsmästerskap är nedlagda. I år på F 21 deltog elva lag, 51 tävlande och 16 reserver tävlade samtidigt i alla grenar. Men hur blir det i framtiden med 15-20 deltagarländer? Ändring till tre man i laget? Enstöttsfäktning står redan i reglementet. Behövs en ny tävlingsform? Där alla tävlar hela tiden, men där alla inte

möter alla, vilket kräver en helt ny poängtabell för fäktning! Inga reserver? Och många andra frågor måste lösas. Det finns ju även möjligheten att ha regionala kvalificeringstävlingar.

F 5-chefen, överste *Sven Sjöling*, med framgångar i sitt ledarskap kommer nästa år att lämna över till den finske översten *Hannes Bjurström* från Kauhava. Denne har ett långt och gediget kunnande i flygfemkampen och dess problem och klarar säkert att lösa de förmodade nya. Dåvarande femkampsleda-

T v: Sensation på språng = bäste norrman i terränglöpningen blev en tjejl, löjtnant Ingvid Jensrud.



Ovan: Brasiliens trupp hälsar fanan.

Nedan: Det stronga, finska manskapet.



ren *Sven Lampell* och under-tecknad skrev 1968 i danska Værlöse de regler som gäller för Permanenta PAIM-kommittén. Flygledningen insåg att det krävdes direktpåverkan på ländernas flygvapen. Militäridrotten var ju ganska armédominerad fram till 70-talet i alla länder. Kamp om idrottens egna pengar sker mellan alla intressenter. Sveriges system med en

ledare på överstenivå är genial och framgångsrik. Finland, Norge, Brasilien och Spanien har följt efter, vilket resultaten alltför ofta bekräftar.

Och nu tävlingarna

Kunnigt och perfekt genomförda. Det är naturligt att oriente- ▶

Slutceremoni – C F 21 m fl saluterar.



ringsmomentet ofta varit föremål för diskussion och ändringar. Det är (var) en nordisk gren. Banan kan bli för lätt? Eller för svår; som tyvärr varit fallet några gånger. De skogfartiga länderna vill ha lättare bana. Finland vill ha mer poäng i grenen. Men för närvarande råder en bra lösning. I varje fall så i år. F 21:s välkände skidveteran *Nore Westins* enorma kunnande präglade en absolut rättvis tävling. Därtill på gångavstånd inom flottiljen.

Tyvärr satte vädret denna gång stopp för inledningsgrenen flygrally.

Fäktningen tog lång tid – för att vara i Sverige. Största boven var att reserverna tävlade samtidigt och minskade resurserna som skulle ha kunnat påskynda ordinarie tävlingen. Domarna var bra så trivseln på golvet var ändå stor. Centrala materielen har viss ålderskröplighet.

Tävling för reserverna bör bli föremål för granskning. Den tillkom för att säkerställa flygrallys genomförande. Alla fem flygplanen startades upp. Fyra startade. Med tvåsitsare är detta passé. Brasilien som åker till Sverige/Europa 4-5 veckor före tävlingarna krävde att få ha med två reserver. Skäligt. Det blev tre och krav på att de skulle få tävla då det var möjligt. Totalt deltog inte mindre än 16 på F 21. Tävlingen ses som ett ärofyllt B-mästerskap av de aktiva.

Baskettävlingen använde "Söderhamnsmetoden". Dvs att två tävlande gör sina moment samtidigt. Det sker i den först startandes paus. Stor tidsvinst till priset av en domare extra. Bravo!

► Ett *världsrekord* noterades. Sveriges medaljhopp *Peter Carlsson* nådde 194 poäng i pistolskyttet. Mycket bra. 4000 skott och massor med tävlingar var hans förberedelser. Rekommenderas.

Hur bli bättre?

Sveriges insats var godkänd. Förväntningarna var för stora. Vi är sedan länge ett litet land. Flygvapnets allmänt höga kvalitet är omvitnad. (Vår flyguppsyningsgrupp Team 60 blev t ex världsmästare 1996.) Pilot-tillförseln är liten. Femkampsförångarna har förstärkt uppfattningen om vår pilotkvalitet i utlandet.

Med Rosén och Söderström i laget hade resultatlistan blivit annorlunda. Rohlén kan bli en

ny vinnare, om han vill. Träning räcker inte. Det måste till tävlingar mot elitfolk också. Sverige har lärt nästan alla länder att flygfemkamp framgångsrikt ... för att överhuvudtaget ha några att slå.

I reservernas tävling (16 deltagare) vann brasilianaren Randoval. Som trea, fyra och femma kom svenskarna Isaksson, Carlqvist och Edström. Doverfors blev 12:a.

● ● Epoken med *Lennart Petersson*, olympisk bronsmedaljör, väckte stor uppmärksamhet i militäridrottsvärlden. Han korades för till den bästa militäridrottsmannen i världen; som den allra första dessutom. Lennart deltog i tolv PAIM. Han vann guld tio gånger plus ett silver och ett brons. Lagguld var han med och kämpade hem nio gånger. Totalt gör detta 19 VM-guldmedaljer. Det är i storleksordningen vad alla övriga nationer förmått erövra sedan Sverige kom med i bilden.

Utan Lennart skulle det som idag uppfattas som svaga prestationer ha inträffat redan i mitten av 70-talet. Lelle var nästan alltid vågskålstyngden i lagtävlingen. Sverige vann så sent som 1994 i norska Bodö två guld. Den svenska storhetstiden var i mycket en fråga om PeO Nilssons fyra segrar av fyra möjliga och så Lennart P. Det går att spekulera i om de bakom Lennart hade satsat mer om den individuella segerchansen funnits då. Helt lika stor hade nog inte utdelningen blivit. – Vårt svenska lag kommer säkert igen. Viljan heter egenskapen. Kapacitet finns och femkampstränaren *Göran Larsson* har receptet.

Det är svårt att skapa segrare i femkamp. USA och Ryssland har i alla fall hittills inte mäktat. De har (troligen) en felsyn på hur det skall gå till.

Minnen som sporrar

Vad minns man från Sveriges 35 arrangemang? Som övre att det kanske inte var en dröm de hade utan verklighet. Som *ickespanjor* att det var f-n att man inte var tränad för att vinna en VOLVO. Som *Peter Carlsson* att det blev såväl

världsrekord som ett barn till. Som *funktionär*, hög som låg, att det som gjordes var tydligen uppskattat och alltså bra. Som *PAIM Club-arbetare* att det var skönt att se folk trivas på klubben 18 tim/dag. Som *journalredaktör* att förstå att produkten var mycket uppskattad. Som *undertecknad* att uppleva hur glatt och vänligt bemött man kan bli av gamla vänner, som kan vara unga nog.

Som *slutkläm* att 40:e PAIM blev en triumf för två länder,

Spanien och Sverige. Vi som arrangerat mest av alla PAIM-länder har gjort det åtta gånger. Och varje gång med överbetyg. 1956 i Uppsala, 1959 i Göteborg, 1965 i Ljungbyhed, 1971 i Söderhamn, 1977 på Frösön, 1983 i Sätenäs, 1990 i Karlsborg och 1996 i Luleå. Vi har räddat flygfemkampen från att ha dött sotsdöden och vi vill driva verksamheten vidare och framåt. Viljan att segra. ■

Resultat – individuellt:

1) Cuenca, Spanien	5.074,0 p
2) Antila, Finland	4.879,0 p
3) Carlos, Brasilien	4.844,5 p
4) Torres, Spanien	4.813,0 p
5) Carlsson, Sverige	4.776,0 p
6) Oton, Spanien	4.591,0 p
16) Rohlén, Sverige	4.134,0 p
18) Brink, Sverige	3.962,5 p
20) Eriksson, Sverige	3.823,0 p

Resultat – lag:

1) Spanien	14.478,0 p
2) Finland	13.957,5 p
3) Brasilien	13.720,5 p
4) Sverige	12.872,5 p
5) Ryssland	11.041,5 p
6) Belgien	10.944,5 p
7) Norge	10.621,0 p
8) Tjeckien	10.614,5 p
9) Turkiet	10.007,5 p
10) Frankrike	9.920,5 p
11) Nederländerna	4.103,0 p



Ovan: PTC-presidenten (chefen F 5) överste *Sven Sjöling* i samtalsfunderingar med 5:te placerade *Peter Carlsson*.

Nedan: Svensklaget ... som lovat komma igen ... än bättre förberedda. Åter på pallen är det som gäller!

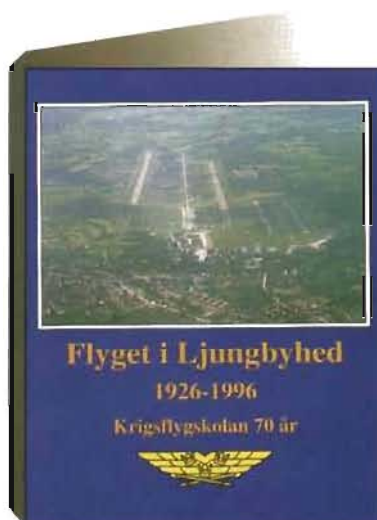




F 4 berättar

"Flyget på Frösön" heter F 4:s jubileumsbok och behandlar den 70-åriga verksamheten från 1926 och framåt. Boken är rikt illustrerad – med många unika bilder bl a från den tidigaste perioden (tack Carl-Åke Bergman, fotograf) – och omspanner drygt 270 sidor.

Priset inklusive fraktporto är 314 kr (260 + 54), som insättes på postgiro 31 39 04-5, F 4. Skriv "Jubileumsbok" + namn och adress på talongen. – Eller beställ via tel: 063-19 70 33.



Berättelsen om F 5

"Flyget i Ljungbyhed" är Krigsflygskolans jubileumsbok om de 70 åren, 1926-96. De drygt 190 sidorna fylls med spänniga och intressanta beskrivningar läckert ackompanjerade av värdefulla bilder från då och nu (Frithiof Hallström var stor pionjär som flygfotograf).

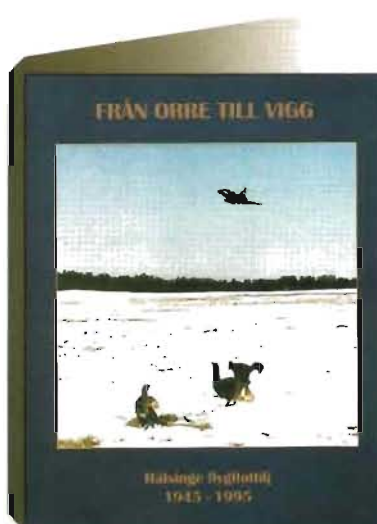
Boken kostar 214 kr (inkl moms och frakt) vid beställning via postgiro 31 39 05-2, Krigsflygskolan. Ange "Jubileumsbok" + konto nr 010/1204 och namn + adress på talongen. – Eller beställ via tel: 0435-455 90.



F 7 tar befälet

Den största i år utgivna flottiljboken bär namnet "F 7 – Gripenflottiljen" och handlar om en betydligt yngre flottilj

än 70-åringarna F 4 och F 5. Men den är nu den modernaste – anförare av fjärde generationens flygvapen. Den mycket innehållsrika boken – över 300 sidor med cirka 660 (!) bilder kostar bara 295 kr och säljs av F 7 Gårds- och Flottiljmuseum genom tel: 0510-871 12. Fax nr = 0510-871 91.



Som vi minns F 15

Hälsinge flygflottilj 50-årsjubilerade 1995. Då utkom boken "Från orre till vigg". Den är av FV-Nytt inte tidigare anmäld, men dess 230 sidor är absolut väl värda att ta del av.

Priset är 240 kr (200 + porto) och beställs via tel: 0270-780 18 eller fax: 0270-784 26.

Legendarisk tunna

En ren flygplansbok är antologin "Flygande Tunnan". Det är verkligen en inspirerande läsning som på 320 sidor återger flera författares syn på och erfarenheter av J 29:an.

Priset är 280 kr exklusive frakt. Gynna gärna någon av våra flottiljers kamratföreningar, kan bli billigare än i vanlig bokhandel. – Utgivare är Allt om Hobby; tel: 08-99 93 33. Bokhandlarna tar cirka 320 kr.

Vår svenska Biggles

En helt annorlunda flygbok än övriga här anmälda är "Biggles i folkhemmet". Det är historien om ett flygvapen och dess officerskår med fakta hämtade ur arkiv och memoarer plus en mängd intervjuer. Bokens huvudsyfte är att närmare karaktärisera andan och stilen samt peka på de egna reglerna

och idealen. Inga "riktiga" militärer anser lite fantasilöst många yrkesbröder ur de övriga två försvarsgrenarna om flygarna.

Dessa 233 sidor, författade av etnologdocenten Sören Jansson och utgiven av Flygvapenmuseum, kostar endast 185 kr. Beställ genom tel: 013-28 35 64. Eller fax: 013- 29 93 04.



Pampigt 300 årsjubileum

Text: John Charleville, HKU 7H70
Foto: Wyn Enquist, HKU 7H70

Försvarsmakten har under året deltagit i flera, olika engagemang i Europa. Den 28 juli var deltagandet präglat av feststämning av sällan skådat slag – ryska flottans 300-årsjubileum. Försvarsmaktens representant var marinens flaggskepp, minfartyget HMS Visborg.

Jubileet ägde rum i Baltijsk, som ligger längst ut på en isolerad och mycket välbevarad halvö i Kaliningrads Oblast (ryska Baltikum). Förutom från Sverige fanns marina enheter från Danmark, Polen, Litauen, Tyskland, Storbritannien och USA. Läggs därtill ett stort antal fartyg från

den ryska översjöflottan plus deltagande av flygblåsar från 689. jaktregementet i Nivenskoye (Su-27 Flanker B+C) och från 4. marinflygregementet i Cherniakhorsk (Su-24M Fencher D). Lägg därtill ubåtsjaktflygplanet Be-12 Mail, ubåtsjakthelikoptern Ka-27 Helix (med VGS-3 Ros-V sänksönar) + räddningshelikoptern Ka-27 PS.

Det kanske mest spektakulära inslaget i den avslutande "flygparaden" var förbipassage "på lägsta" (i däckshöjd över hamnvattnet) plus kraftig hissning med utskjutning av facklor i stora kaskadlar. Artister var Su-24 och Su-27.

Ur den ryska flottstyrkan märktes robotjagaren "Nastoychiviy" (dagen till ära värdfartyg för VIP-gäster), korvetten "Pauk", attackkorvetter av Nanutjka-klass, svävare typ Aist och Pomornik, en ubåt av Kilo-klass, landstigningsfartyg av Ropucha-klass (demon-



Materiel- & persontransportsvävarer typ AIST var en av många ryska marina enheter som visades upp. – Bilden överst: Även en fyrgrupp Su-27 Flanker fällde facklor. Ett spektakulärt skådespel.

stration) och Serna-klass (S har vattenjetdrift).

I en intervju med president Jeltsin gjord av den ryska byrån Interfax kan följande hämtas: "Ryssland kommer inte att överge Östersjön och vi skall stärka och utveckla marinbasen Baltijsk. Vi skall inte stänga fönstret till Europa, vilket öppnades av Peter den Store via östersjökusten."

Det var därför helt i sin ordning att man spelade upp en 300-årig scen, där en ny Peter den Store i tidstypisk kostymering förnöjt sågs hantera sin tubkikare med gillande granskandes detta nutida skådespel. ■

Världsunik simulator



Världsunik teknik har gjort att Saab Military Aircraft kunnat installera en domesimulator med dagsljus och full sikt, även bakåt. Det har tagit nio månader från det att kontrakt skrevs med leverantörerna till dess att premiärflygningen kunde göras. Den totala projektkostnaden är 52 miljoner kronor.

Simulatorn är uppbyggd av en Gripen-cockpit som står i ett klot med tre meters radie. På klotets insida projiceras "verkligheten" med hjälp av åtta olika projektorer. De kan också placera in olika

mål, t ex i form av främmande flygplan. Det unika är att projektorerna klarar av att ge en skarp bild, trots att det är ljusst i klotet, domen. På så sätt får piloten samma upplevelser som i verkligheten. Dessutom är en

av projektorerna riktade för att ge en bild bakåt, så att pilotens hela synfält täcks. Displaysystemet är levererat av SEOS Display Ltd, bildgeneratoren kommer från Silicon Graphics och Equipe Electronics Ltd står för projektledning, integration och arbetet med databasen.

Den "verklighet" som nu finns lagrad i simulatorns dator är ett 100 gånger 100 kilometer stort område mellan Linköping och Västervik. Med hjälp av kartblad, satellitbilder och digital data från lantmåteriverket finns inte bara skogar, sjöar och åkrar utan till och med

enstaka hus och träd med på den tredimensionella bilden. Detta skapar realistiska förutsättningar för piloter som ska simulera lågflygningar. Nya markområden kan lätt programmeras in i simulatorn.

Simulatorn ska på Saab bli användas till utveckling av styr- och avioniksystem, taktisk utveckling, utprovning av nya vapen och träning av piloter. Den ska dessutom användas i marknadsföringssyfte för att kunder på ett enkelt sätt ska få känna på hur det är att flyga Gripen. ■

Till salu: "Kungaboxen"

Den 2 maj 1996 – första vardagen efter Hans Majestät Konung Carl XVI Gustafs 50-årsdag – släpptes den kungliga jubileumsskivan; en CD.

Första exemplaret av denna jubileumsutgåva, som består av specialbox med 52-sidigt häfte i fyrfärgstryck, överlämnades till Konungen på hans högtidsdag.

Musiken, som framförs av Arméns Musikkår med Mats Janhagen som dirigent, har på ett eller annat sätt anknytning till det svenska kungahuset. En

stor del av innehållet har aldrig tidigare utgivits på skiva.

Här kan man höra Arméns Musikkår både som "wienklassisk" blåsaroktett av 1700-talstyp och som kavallerimusikkår med ren mässingsbesättning vid sidan av "vanlig" militärmusikkår av olika sammansättning.

Du beställer exemplar av Serpent SERCD 9 - "Kungaboxen" genom att ringa eller faxa till Försvarmusikcentrum, tfn 0152-287 11, fax 0152-287 13. – Priset är cirka 160 kr. ■





Ottsjöveckan – höjdpunkt

Utbildningen vid Ottsjö har blivit en höjdpunkt för flera av våra duktiga ungdomar. Till Ottsjö får FV-ungdomar åka som varit aktiva i den centrala eller lokala ungdomsutbildningen. Ett av flera samarbeten med KSAK.

Krigsförbandsövning inom LOMOS

Krigsförbandskurser (KFK) ersätter krigsförbandsövningar (KFÖ) inom LOMOS. Över hela landet, året runt genomförs dessa kurser.

Det är ett mycket bra sätt att hålla intresset uppe och öka engagemanget hos de frivilliga. Sedan behövs övningarna för att få fungerande förband. Exempel är övningen vid F 15.

I maj genomförde F 15:s LOMOS-enhet sin andra övning med flyg i luften. Övningsledaren kapten H-G Petersson hade i år planerat för ännu fler deltagare jämfört med i fjol. Deltagare från flera tjänstegrenar deltog, totalt 65. På grund av indragna teleförlbindelser till Obs-platserna användes endast fyra av dessa.

Övningen startade på fre-

dagkvällen med genomgång av kompaniledningen. Därefter fick plutonchefer och troppchefer planera sin verksamhet. Lördagsmorgonen inleddes övningen med hämtning av material i mob-förråd.

Ett flertal övnings- och utbildningsmoment ingick bl a sjukvård och kontroll/avvisning av obehöriga. Eftersom endast fyra Obs-platser användes blev



Löjtnant Anders Jonth (i mitten) försöker lösa telefonproblemen vid en Obs-plats.

Foto: Jan Robertsson

Stockholms Flygvapenförbund 50 år

Vid bildandet den 10 april 1946 deltog 40 personer i en supé på hotel Reisen. Årsavgiften var då 2 kr. 50-års-kalaset den 13 april 1996 hade lockat 120 personer till en supé på Karlbergs slott. Årsavgiften är nu 70 kr.

Redan vid entrén till slottet medvetandegjordes jubileumsstämningen genom att en he-

dersvakt av militärpolis tog emot.

En efter en anlände gästerna. 30 totalt med flygvapenchefen, generallöjtnant Kent Harrskog, i spetsen. Vackert dukat bord med flaggor och blommor, spännande meny och bra dansmusik till storband. Jubileumskvällen blev en stor succé!

Naturligtvis blev det medaljregn till förtjänta funktionärer – 22 delades ut. ■

Birgitta Andersson

flygrapporteringen intensiv. Därigenom gavs många möjligheter till att lära sig telefonknappandets ädla konst. Rapporterna gick in till simulatorutrustningen, som var placerad vid F 15. Övningen pågick till söndag lunch. Därefter gjordes en utvärdering, där mycket positivt framkom. Men även några negativa erfarenheter som är allmängiltiga och bör studeras. T ex:

- Problem med telefonkontakten mellan Obs-plats och lält.
- Problem med "pil in och pil ut"-knapparna på telefonen.

- Vår övningsanläggningsväx- el är ganska långsam.
- Posttjänst och vapenhant- ring behöver tränas mera.

Totalt sett fungerade övning- en mycket bra. Alla parter var nöjda. En erfarenhet är att det är nödvändigt att man ger andra grupper än Obs-folket möjligheter att öva.

En uppföljning för att bli klara ut vissa brister genomförs under hösten i form av en ny krigsförbandskurs. ■

Jan-Erik Ohlsson



för FV-ungdom



FV-ungdomar vid det av FVRF sponsrade segelflygplanet. Foto: Hanna Hulth

Återigen har vinterlägret för Flygvapenungdom genomförts i Ottsjö. Denna gång under ledning av kapten *Ingvar Inge-mansson*, (F 14) och löjtnant *Mats Liss*, (F 4).

Under två marsveckor fick sammanlagt 28 ungdomar från hela Sverige chansen att uppleva fjällvärlden på nära håll. Och känna luften under vingarna! Lägret genomförs i samarbete mellan flygvapnet och KSAK:s segelflygläger. Här får man verkligen känna på hur det känns att flyga. "Ottsjöhis-sen" tar en högt upp bland molnen; om det finns några?

Att 14 levnadsglada ungdomar bodde och levde tillsammans fungerade bra. Vi kände direkt en sammanhållning och alla ställde upp på alla. Samarbetet fungerade, vi kunde verkligen komma överens.

Längdskidåkningen! – Det fanns några i gruppen som aldrig stått på ett par skidor förut. Det var ganska mycket begärt av oss andra att de skulle klara av att åka upp i en skidlift. Det är svårt även om man är van långdskidåkare. Men de klarade det.

Utförsåkning! – Ja, det är inte heller lätt att veta vilken fot som ska i vilken pjäxa, om man aldrig åkt slalom tidigare. Ni som vill veta exakt vad som hände oss kan se filmen SOS-sällskapsresan. Vi hade nämligen "Stig-Helmer 2"!

Under våra utflykter i fjällvärlden lärde vi oss mycket.

Allmänt fjällvett och t ex hur man ska handla om något oförberett inträffar. Vi byggde snöbivacker och lärde oss an-

vända vindsäckar. Vi lärde oss packa rätt i ryggsäcken, hur man ska dra en pulka och förebygga och behandla köldska-dor och skavsår.

● ● Kursen gick inte bara ut på vinterkunskap utan också **segelflyg**. Först var det teori om bland annat vindar och instrument. Men som de flesta ej flygkunniga ville vi också veta vad man skulle göra om man var tvungen att hoppa. Allt kändes bra, men nere på isen var det dock inte bara flygning som gällde. På morgonen monterade vi ihop plan-et och rullade ut det till land-ningsbanorna. På eftermiddagen plockade vi isär det. Under dagen fick vi hjälpa till att hämta plan vid landning

och ta fram dem till start.

När man äntligen kom upp i luften kände man sig fri! Vil-ken utsikt! Jag kunde ha stan-nat där uppe hur länge som helst. Men tiden var begränsad för att alla skulle hinna med att flyga. Efter några loopar och lite G-svängar som kändes i magen var det tryggt att kunna stå med båda benen på isen igen.

Efter en fantastisk vecka var det då dags att åka hem. När man äntligen hunnit lära kän-na varandra är det dags att åka hem. Förhoppningsvis träffas vi snart igen.

Tack Ingvar och Mats för ett härligt engagemang och stort intresse för oss flygvapenung-domar. ■

Hanna Hulth

Frivilligeffekt -96

Arbetsgruppen "Frivilligeffekt -96" tillsattes sommaren 1995 för att försöka visa vilken betydelsefull resurs de frivilliga inom FVRF utgör. Målgruppen är riksdagspolitiker och försvarsanställda. Samtidigt vill vi skapa förståelse hos politiker och andra samhällsansvariga för att satsningen på frivilliga inom försvaret måste bibehållas och om möjligt ökas, för att bland annat bibehålla trovärdigheten bland icke försvarsanställda och utgöra den positiva kontaktytan mellan det militära och civila.

Arbetsgruppen består av **Jan Henriksson**, Västernorrlands FVf, **Jan-Erik Ohlsson**, Dala-Hälsinge FVf och **Tommy Wendel**, Västra Sveriges FVf. FVRF centralt stödjer gruppens arbete ekonomiskt och med vissa arbetsinsatser.

Arbetsgruppen har redan ut-sänt ett informationsblad till alla medlemmar som det står FRI-VILLIGEFFECT -96 på adress-sidan och FLYGVAPNET på framsidan. Senare har arbets-gruppen skickat ut en diskett med flygvapenfrivilliginforma-tion till samtliga riksdagspoliti-ker. Samma diskett kommer att distribueras till ordföranden och rekryteringsledare i förbund/fö-reningar.

Meningen med detta är att vi inom FVRF ska bjuda in alla politiker och andra makthavare till våra lokala och regionala kurser för att visa vilken hög

ambitionsnivå vi befinner oss på när det gäller motivation och kunskap. Detta sammanta-get bevisar vår ekonomiska effektivitet.

Frivilligeffekt -96 vill också påvisa konkreta exempel på satsningar som gjorts på flyg-vapenfrivilliga. Där är LOMOS det bästa exemplet, som ge-nom övergång till enbart frivil-ligpersonal inneburit bespara-ningar på 100 miljoner kronor per år för försvaret.

Ett annat exempel är frivillig utbildning av biträdande vakt-havande befäl i kommando-centralen på flygbaserna. Tidi-gare utbildades dessa under sin grundutbildning och kosta-de närmare två miljoner. Genom frivillig utbildning kos-tar detta ca 300.000 kronor. Kvaliteten har absolut inte för-sämrats. Enligt ansvariga för utbildningen vid F 14/Halm-

stad har den till och med för-bättrats.

● ● Förklaringen till varför de frivilliga är så mycket effektiva-re och därför lönsammare är ändå ganska enkel: Den frivil-lige är rekryterad i hård konkurrens bland många presumti-va kandidater. För det första måste ett vitsord ligga på "övernivå" från grundutbild-ningen, minimum 10 7 7. För det andra är det bara de som är fullt ut motiverade för en frivilligutbildning som deltar i verksamheten. Vidare sköts mycket av planering och rekry-tering på ideell bas.

Intresset för frivillig utbild-ning inom FVRF är mycket stort och det finns idag inte möjlighet att ta emot alla intresserade, trots att det finns behov av personal i krigsorga-nisationen. Det är samtidigt viktigt att understryka att frivil-liga inte är en ersättning för anställd personal, men ett mycket lönsamt komplement. Därför bör samarbetet förbät-tras och förståelsen öka från båda sidor. Först om detta kan uppfyllas kan vi nå maximal effekt av vår verksamhet. Inte minst viktigt i vårt framtida reducerade försvar.

Frivilligeffekt -96 vill visa att flygvapenfrivilliga är en resurs i Försvarsmakten/flygvapnet som mycket väl kan motiveras både ekonomiskt och kvalitetsmäs-sigt. ■

Jan Henriksson

Både kvalitén och antalet deltagare ökar nu behöver vi fler kurschefer och instruktörer

De senaste åren har frivilligutbildningen utvecklats. Kraven från krigsförbandscheferna, men även från eleverna, har ökat. Eleverna som rekryteras till vår centrala utbildning har oftast en mycket kvalificerad bakgrund. Främst den civila utbildningsnivån har ökat, men även den militära utbildningen som eleverna har med sig från sin grundutbildning visar bra kvalitet. Detta är en positiv trend som vi försöker att ta vara på på bästa möjliga sätt. Sommaren 1996 gav klara signaler att utbildningen gör framsteg. Det problem vi ser framför oss, är tillgången på tillräckligt kvalificerade utbildare för de olika befälsnivåerna.



Sjukvårdsutbildning – De flesta eleverna på F 4 kommer från lottorna, men vi genomför våra befattningskurser för sjukvårdsväblar och sjuktransportbefäl. Tyvärr har inte alla intresserade kunnat göra sina befattningskurser beroende på att det inte funnits elevplatser till ledarskapskurserna. Vi ska diskutera detta problem med representanter från F 4:s frivilligavdelning för att kunna förbättra elevantalet 1997. Sjukvårdsmanakursen planeras för FVRF:s del att komprimeras till en vecka för att möjliggöra att fler elever kan genomföra kursen. Behovet i krigsorganisationen är stort.

Flygbasjägare, hundtjänst – F 7 genomför sina centrala kurser bl a på Kråk, där hundtjänstutbildningen för frivilliga inom Svenska Brukshundklubben (SBK) och FVRF genomförs. Vi samordnar hundtjänstutbildningen med SBK, som är huvudman för kurserna. Många elever sökte till kurserna, men tyvärr inställde sig inte alla och därför nyttjades inte resurserna på bästa sätt. En så bra utbildning och med så många sökande måste genomföras med fullt antal elever. Vi ska diskutera detta vid erfarenhetssammanträdet i oktober och få en bra lösning på problemet.

Flygbasjägarna höll till på sin egen skola vid F 7 och dessa kurser genomförs med högsta engagemang av såväl lärare som elever.

Ledarskap, TFU – F 10 genomför traditionellt ledar-

skaps- och allmänmilitära kurser (numera benämnd TFU = Totalförsvarsutbildning). F 10 har mer och mer etablerat sig som central sommarskola och är mycket omtyckt som sådan. F 10 är också en bra plats för andra kurser som t ex kompani-

befälskurs inom LOMOS. Här kan TELUB:s anläggning i Växjö nyttjas på ett utmärkt sätt.

Ledarskap, instruktörsutbildning, närskydd, LOMOS/expedition, TFU – F 14 svarade åter för den största skolan antalsmässigt och gjorde detta på ett utmärkt sätt. Här finns, som vi tidigare konstaterat, ett etablerat kunnande och erforderliga utrymmen för att klara en stor frivilligskolas behov. Särskilt bör nämnas att det aldrig är några förläggningsproblem, för vare sig instruktörer eller elever. Många lärare kommer från F 14:s personal och detta ger en bra grund för att klara av alla kurser.

Tyvärr är det för få frivilliginstruktörer på F 14. Vi hoppas på en förbättring till 1997. I år genomfördes endast tre veckor vid F 14, en vecka mindre än 1995. Orsaken till detta var att flera kurser med elever från

andra frivilligorganisationer flyttats till andra utbildningsplatser eller utgått.

LOMOS/Obs 1 – F 16 genomförde för tredje året kurser inom observations- och observationscentraltjänst. Kursplatsen var den ändamålsenliga strilskolan på F 20. Att en observationscentral är placerad vid denna skola är avgörande för att utbildningen ska kunna genomföras i sin helhet. Utbildningen har utvecklats efter hand och stödet för att genomföra utbildningen har blivit allt bättre.

Det finns ändå en del som kan förbättras för att skolan förhoppningsvis ska kunna ta emot fler elever sommaren 1997. Vi har många elever som väntar på att få genomföra kurser inom LOMOS. Det är främst förläggningsproblemet i slutet av vår skolperiod som måste lösas. Många nya in-

Flygvapenungdomsledare möts på To

Årligen träffas samtliga flygvapenungdomsledare på F 20. För genomförandet ansvarar FUC (Flygvapnets Uttagningscentrum) och FVRF. Målet för träffen detta år var att diskutera och föreslå förändringar i ungdomsverksamheten, ge svar på frågor och ge aktuell information samt förbättra förståelsen för problem på olika nivåer.

Chefen för tolkskolan, överstelöjtnant **Lars Wiklund**, inledde med att berätta om verksamheten vid Tolkskolan. Det engagemang som krävs från eleverna vid Tolkskolan kan myc-

ket väl överföras på ungdomsledarna. Och Wiklunds inledande ord kom att prägla hela veckoslutet, högt tempo, stort intresse och deltagare som var särskilt uttagna för sin uppgift.



Samtliga ungdomsledare inom flygvapnet samlade på Tolkskolan, F 20/Uppsala. Foto Lennart Andersson.

Vad handlade då årets ledartäff om? – Förutom information och svar på insända frågor genomfördes ett grupparbete som handlade om framtidsfrågor. Instruktörsutbildning och utveckling av redan utbildade instruktörer, ansvarsfrågan i framtiden, anpassning till flygvapnets minskade organisation samt ålderskraven var de ämnen som grupparbetet omfattade.

Ledarna var positiva till en särskild ungdomsinstruktörsutbildning och att en vidareutveckling ska finnas för de som redan är instruktörer. Hur vi kan lösa ungdomsverksamheten med en minskad fredsorganisation fanns det många lösningar på. I stort sett samtliga vidhöll att åldersgränsen för att påbörja ungdomsutbildningen ska vara 15 år. Frågan diskuteras på olika håll just nu, bl a har både 16- och 18-årsgräns nämnts. Vi tror på 15 år.

Efter lördagens program åkte samtliga till Uppsala gamla kyrka för det kulturella inslaget för att sedan fortsätta med en motionsrunda på den nyanlagda och utmärkta terrängbanan på F 16.

Söndagsmorgonen inleddes med en enkel lagfälttävlan för

Med IACE ut i världen

(F 16-Frankfurt-Washington-New York-Washington-Frankfurt-F 16)

När jag anlände till F 16 den 10 juli var jag förväntansfull och på väldigt bra humör. Vi var 36 flygvapenungdomar som blivit uttagna att delta i årets IACE-utbyte. För min egen del gick resan till USA, tillsammans med sju andra kadetter och vår ledareskort kapten Johan Broman, F 15.

De första sex dagarna på F 16 var alla kadetter, eskorter och juniorvärdar samlade. Först och

främst för att lära känna varandra, men även för att repetera en del kunskaper och öva våra

struktörer tjänstgjorde på F 20, speciellt trevligt var det att så många nya yrkesofficerare fanns med. Våra egna instruktörer ställde som vanligt upp med ett stort engagemang.

LOMOS/Obs 2. – F 17 genomförde för andra året utbildning av armébefäl, som rekryterats för att krigsplaceras inom observationstjänst i LOMOS. Tyvärr kunde inte antalet ele-

ver komma upp till det planerade. Dels valde flera elever (som gick på F 17 i fjol) att denna sommar gå på F 20. Dels har FVRF inte haft resurser under våren att ta till vara alla intresserade, så att de hann med att gå kurs under denna sommar.

LK1/LK2 Flygvapen-ungdom.

– Både F 5 och F 15 genomförde sommarkurs och ledarkurser samtidigt, vilket är klart positivt och kan utvecklas ännu mer. Text bör kurserna vara lika långa samt instruktörer och andra resurser samutnyttjas än mer. Positivt att konstatera den mycket höga kvaliteten som kurschefer och instruktörer håller. Därtill en mycket hög ambition och stort engagemang för eleverna under hela kurstiden.

● ● Sommaren 1996 har varit en mycket framgångsrik utbildningssommar för FVRF. Vi ska nu fortsätta med denna höga ambition. Det enda som kan hindra denna utveckling är att tillgången på kvalificerade kurschefer och instruktörer inte är tillräcklig. Vi ska påverka nya instruktörer både bland frivilliga, yrkes- och reservofficerare att ställa upp inför kommande centrala kurser.

Eleverna står på kö för att utbildas sig för krigsbefattningar inom flygvapnet. Ett positivt faktum och problem för vi måste se till att deras intresse bibehålls så att vi inte tappar dessa frivilliga. Detta kräver personella resurser som FVRF måste se till att det finns, annars kan den positiva utvecklingen avstanna. Det förlorar försvaret på.

Tore Bertilsson



Svenskgruppen framför en amerikansk specialversion av C-130H Hercules vid besöket på New York Air National Guard, 106th wing. Fr v: Amerikansk "guide", Håkan Jorsell, Alexander Arvidsson, Gustaf Jönsson, Erica Carlsson, Ann-Louise Philip, Emelie Robertsson, Erik Melin, Jenny Isaksson samt vår eskort Johan Broman.

färdigheter i engelska. Ansvarig för förberedelseveckan var löjtnant Broman. Han var mån om att vi skulle bli ett sammansvetsat lag innan vi lämnade F 16.

Tidigt den 16 juli åkte vi till Hässlö, varifrån vi flög till Frankfurt. I år stod norska flygvapnet för transporten i en C-130 Hercules. När vi landade i Frankfurt på den amerikanska flygvapenbasen Rhein-Main splittrades vi upp beroende på i vilket land vi skulle genomföra vårt utbyte. – Vi som skulle till USA kunde varva ner lite, eftersom vi skulle övernatta i Frankfurt och åka vidare först dagen efter.

Vårt plan lyfte morgonen därpå och vi anlände till vårt hotell i Washington DC den 17 juli på kvällen, amerikansk tid. Vi möttes av ansvariga från Civil Air Patrol, som tog oss till hotellet.

Dagen därpå välkomnades vi på riktigt av värdarna i Civil Air Patrol. De följande dagarna besökte vi flera monument och kända byggnader, som till exempel Lincoln Memorial, The US Capitol och The White House. Vi fick också gå en guidad rundtur hos FBI, som verkligen kändes "amerikanskt".

Det mest flygrelaterade besöket i Washington DC var på National Air and Space Museum. Där fick vi bland annat se Charles Lindberghs Spirit of St Louis, kapseln till Apollo 11, satelliterna Sputnik 1 och Explorer 1. Vår sista dag i Washington DC innefattade en guidad rundtur i det väldiga försvarshögkvarteret Pentagon. Vi avslutade kvällen med en utomhusföreställning av The US Marine Corps Band.

Flera av de följande dagarna tillbringade vi i New York City. Det var en verklig upplevelse bara att se staden på håll med alla dess skyskrapor. I NY City besökte vi ett hangarfartyg som fungerade som museum: Intrepid Sea-Air-Space Museum. På däck och inuti fartyget fanns många olika flygplanstyper som till exempel Lockheed A-12 Blackbird (världens snabbaste flygplan) och F-14 Tomcat.

En given punkt på programmet var förstås att besöka Frihetsgudinnan. Från den lilla ö på vilken hon stod med sin "glödande" fackla kunde vi se Manhattans alla skyskrapor men också grannstaten New Jersey. Empire State Building kunde vi ju inte heller missa.

En dag besökte vi The New York Air National Guard på en av deras räddningsflottiljer. Där fick vi en väldigt bra rundtur med en av piloterna. Vi fick närostudera en Hercules C-130 H (search and rescue) och även deras ofta använda räddningshelikopter HH/MH-60G Pave Hawk. New York Air National Guard och även Civil Air Patrol hjälpte till med räddningsarbetet vid TWA-kraschen, som inträffade på Long Island alldeles innan vi kom dit från Washington DC.

En dag hade vi flygning på programmet. Uppdelade på tre Cessna 172 flög vi i grupp över New York City. Det var en fantastisk upplevelse. Under en timme fick jag pröva att flyga Cessnan.

Sista kvällen på Long Island träffades alla kadetter, våra värdfamiljer och CAP-ansvariga till en officiell avslutningsmiddag.

Det program vi hade fått ut hade planerats på väldigt kort tid, men det fungerade likväl bra. Vi uppfattade de amerikaner i CAP som vi lärde känna som mycket generösa, vänliga, tillmötesgående och väldigt roliga att vara tillsammans med.

Så bar det iväg tillbaka till Frankfurt där vi åter mötte alla övriga IACE-svenskar. Det blev ett kul återseende. Tillsammans åkte vi tillbaka till Sverige och Hässlö i norska Hercules. Avslutningsfesten och middagen på F 16 var härlig, med äkta svensk mat och glada upp-tåg. Jag hoppas att vi kan dela med oss till andra FV-ungdomar av de upplevelser vi haft i IACE 1996, som var det absolut häftigaste jag varit med om.

Emelie Robertsson
kadett 1996. IACE/
Västern



skolan

att stärka tankebanorna inför nästa grupparbete, som behandlade önskemål om förändringar i utbildningsplaner och bestämmelser. Många förslag inlämnades som ska sammanställas och ligga till grund för den revidering som ska vara klar till hösten 1997.

Major Staffan Oscarsson avslutade träffen med ett mycket engagerat föredrag om ledarskap och idrott. Med Staffans skicklighet aktiverade han samtliga trots att det var timmarna efter lunch. Vår förhoppning är att detta ska vara ett led i utvecklingen av ungdomsledarna.

Överstelöjtnant Björn Moberg besökte ledarträffen på söndag eftermiddag och höll en kort information samt delade ut priser till de bästa lagen i fälttävlan.

Årets ledarträff var något anorlunda upplagd än tidigare och detta möttes av enbart positiva reaktioner.

Hoppas resultatet av årets ledarträff möts uti landet med samma positivitet när det utkommer i reviderade utbildningsplaner och bestämmelser.

Tore Bertilsson

ytt • nytt

Jubileumsboken



Flygvapnet
1926–1996

Från Dronten till Gripen



Anders Annerfalk

Nr 3/96 berättade vi om att flygvapnet givit ut en jubileumsbok med anledning av sitt 70-årsfirande. Vid skrivtillfället var inte titeln bestämd. Nu läser vi "Från Dronten till Viggen". Författare är reservofficeren i flygvapnet/informationschefen vid Saab Aircraft, Anders Annerfalk.

Boken minner på ett alldeles utmärkt sätt om tiden 1926-96, om flygvapnets historiska utveckling fram till den nutida verksamheten. (Och kan man tänka, en hel sida ägnas 57-åringen FlygvapenNytt.)

Den 224 sidor digra minnesboken är



rikt illustrerad – i flera fall med unika motiv. Vi rekommenderar intresserade som vill köpa boken att snarast ta kontakt med antingen Flygvapnets uttagningscentrum (FUC) tel: 08-788 89 96, eller Flygvapenmuseum i Linköping tel: 013-28 35 67. – Priset exklusive frakt är 375 kr. Antalet är begränsat. Ring idag, läs i morgon!

Det ska sägas, att jubileumsboken har som uppmuntran och erkänsla distribuerats till alla anställda i flygvapnet inklusive reservofficerare och alla den 1 juli tjänstgörande värnpliktiga.

Jahn Charleville

Bildminnena bleknar



Anders Rogberg



B 17
Foto: Anders Rogberg



TP 52 Camberra
Foto: Magnus Carlsson



Stang
Freddy Stenbom



B 5
Foto: Arne Frykholm



S 29 Tunnan
Foto via Sven Stridsberg



Equito
Anders Rogberg



Flygplan vi minns

SK 15
Foto arkiv FV-Nytt



VRb 68
Gellermark



J 22
Foto: Arne Frykholm



SK 16
Foto: Boris Erixon

POSTTIDNING B

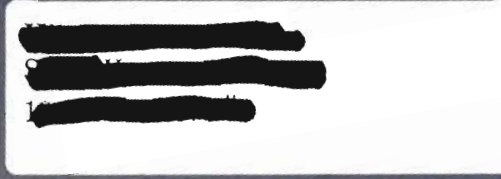


FÖRSVARSMAKTEN
FLYGVAPENNYTT

107 85 STOCKHOLM

BEGRÄNSAD
EFTERSÄNDNING

Vid definitiv eftersändning
återsänds försändelsen med
nya adressen här nedan.



JA 37
Jaktviggen
fäller
facklor
– passivt
antirobot-
vapen

Bered-
skap
dag
som
natt

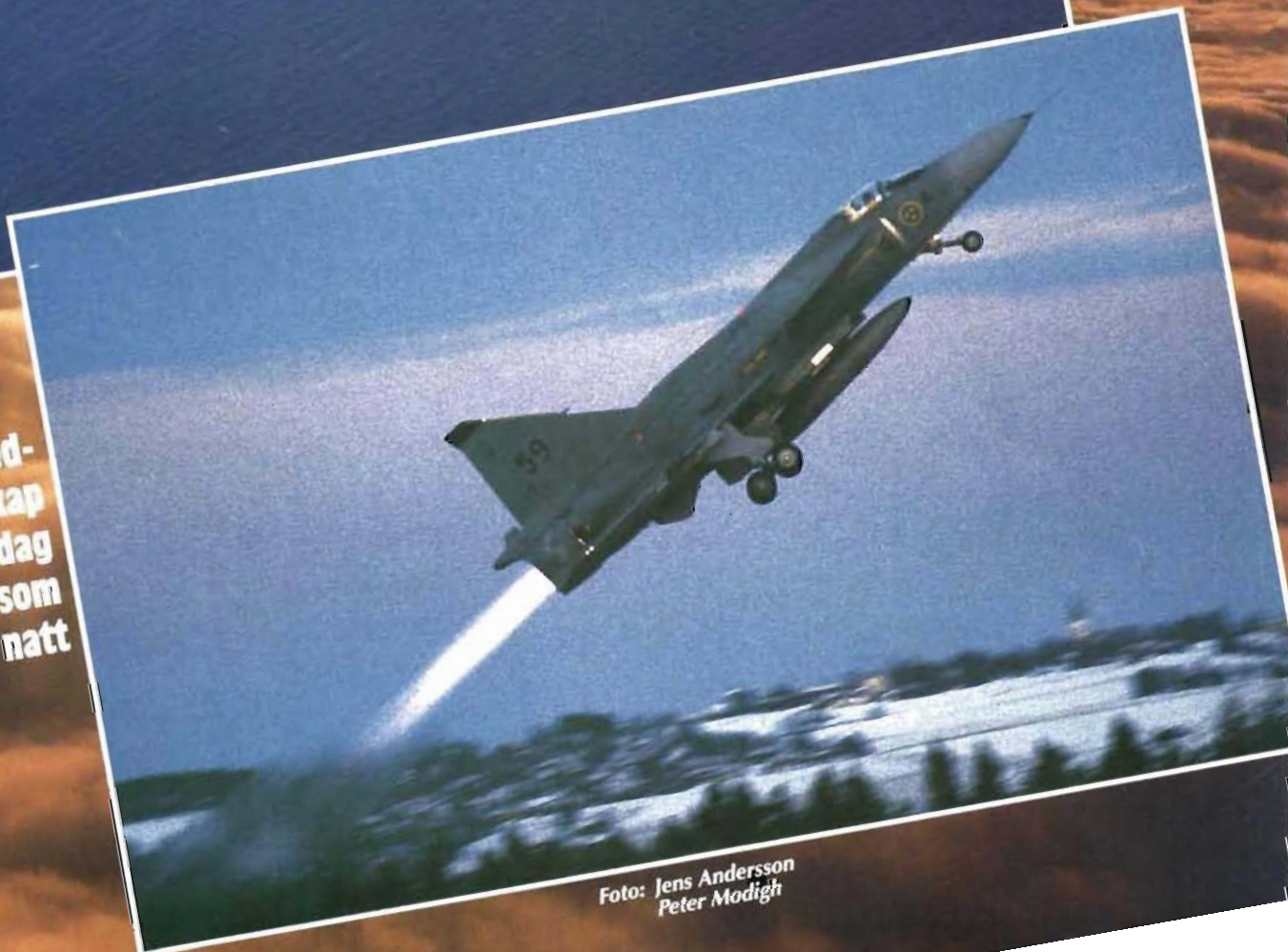


Foto: Jens Andersson
Peter Modigh