

Foto: Ulf Fabiansson



**Med
fokus
på
TP 84 Hercules, sid 22-27**

FLYGVAPEN

nytt

6/87

**Flygburen
spaningsradar**



**Embryo
till ny epok, sid 20-21**

INNEHÅLL

- Sid 2: *Chefsutbildning vid MHS*
17: *F20:s utlandsresa*
19: *Profil-90 à la F6*
20: *Flygburen radar*
22: *Med fokus på Hercules*
28: *VM i flygfemkamp, m m!*
32: *Intervju med flygarlegend*
40: *Till minne av Salerno -
olyckan*
42: *ID-nytt*

Nr 1/88 utkommer ca februari

Nordens största flygmilitära tidskrift
35.000 ex.

*FV:s grå JaktViggen syns dåligt. Det är bra! I krig. Men inte i fred – kollisionsrisk föreligger. Därför pågår nu prov med märkning i iögonfallande, fluoriserande rött. Vingarnas ovansidor får fpl-individens nr i 2 m stora siffror och undersidorna får 1 m-kvadrater. Extratanken markeras med en 60 cm-triangel. Fenans siffror förstoras. Och allt i rött. Dessutom pågår prov med nya blyxtljus/strob-
lights på ryggåsen. – Orsaken till dessa prov är alltså Flygstabens arbete för ökad flygsäkerhet.*



JA 37 i "flygsäkerhetsrött"



Foto: Kurt Petterson

Chefredaktör & ansvarig utgivare: **BERT STENFELDT**
Redaktionschef: **GÖSTA EDWARDS**
Redaktör: **JAHN CHARLEVILLE**
Prenumeration: **GUNNEL WIRÉNIUS**

Ljungbergs Tryckeri AB, Klippan 1987-12-11/559

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

ÅTERGIVANDE av textinnehållet medges. Källan önskas tydligt angiven.

ADRESS: FlygvapenNytt
Flygstaben/Info, Box 80004
104 50 Stockholm

TELEFON
08-788 75 69
(pren) 788 75 67
vx: 788 75 00

Prenumerationspris 1988 25 kr.
Postgironummer 31 69 97-6
Kassa 103:6 Flygstaben

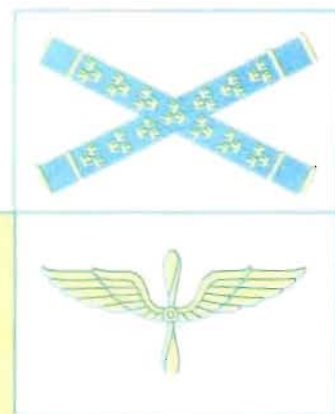
Farväl till HKP 2

Foto: Ell Nylov



Hommage à Alouette

Chefen för Flygvapnet:



Mot ett nytt år

1987 har varit ett händelserikt år.

Stormakternas överenskommelse om nedrustning av markbaserade kärnvapenbärande medel- och kortdistansrobotar i Europa skapar en strimma av ljus inför framtiden. Men än så länge berörs endast ca 3 proc av den totala kärnvapenarsenalen. De grundläggande motsättningarna mellan blocken kvarstår i stort oförändrade.

Ändå måste vi hälsa varje tecken på samförstånds lösningar med glädje.

Riksdagen har fattat ett nytt försvarsbeslut, som innebär viss medelsökning i förhållande till tidigare. Men beslutet innebär för Flygvapnets del också en styrning av medelstillskottet till vissa system- och utvecklingsprojekt, vilket i sin tur innebär att det inte är fråga om förstärkningar över hela fältet. Tvärtom kommer vi att fortsätta att leva under knapphetens kalla stjärna, där fortsatt rationalisering av vår verksamhet är nödvändig. Våra uppgifter är även fortsättningsvis större än de resurser som ställs till vårt förfogande.

● ● Vi i Flygvapnets ledning kommer även för framtiden att sträva efter en löneutveckling för ALL personal som ger välmotiverad ersättning för de betydelsefulla arbetsinsatser som görs och skapar konkurrenskraft samt personlig tillfredsställelse. Men arbetsmarknaden och avtalssystemen har sina klara regler, som vi alla måste följa. Trolla går inte.

Betydelsen av att vi samarbetar och samverkar är uppenbar. Det behövs för mig inga särskilda aktioner för att övertygas om att ALL vår personal är oumbärlig. Jag vet det. Det är därför jag fortsätter att slåss för min personal.

Den *civila* personalen har ibland frågat om inte deras insatser skattas lika högt som den militära. I Flygvapnet finns ungefär lika många civila som yrkesofficerare. Jag vill klart betona att alla er likvärdiga betydelse för helhetens funktion i vårt Flygvapen. Därvid finns ingen tvekan.

Vi kan glädjas åt att vi nästan överlag har god kvalitet både materiellt och personellt. Vi är på god väg med Bas 90, Stril 90, Ras 90 och vi skall **gemensamt** ge **PROFIL 90** både profil och innehåll. Vad vi måste koncentrera oss på de närmaste åren är att med bibehållen kvalitet återställa främst vår *personella kvantitet*. Det är något som kräver stora ansträngningar av oss alla. Även där tror jag vi är på rätt väg.

● ● Som CFV har jag förmånen att både få ta emot och besöka utländska flygvapenchefer. Varje gång kan jag med både glädje och stolthet konstatera, att vårt Flygvapen både är känt och respekterat. Och detta även långt bort från våra gränser. Den respekten gäller det att slå vakt om. Ni kan vara förvissade om, att vi är iakttagna i både det ena och det andra avseendet.

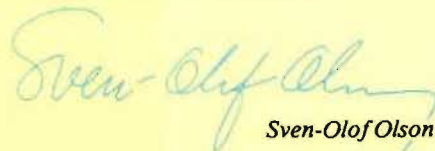
Förutom att man som fackman lär sig en del av utlandsbesök, tror jag också att dessa vänskapsutbyten både ökar förståelsen mellan länder och bidrar till minskad misstro. Om alla vore vänner och respekterade varandra skulle onekligen världen se bättre ut. Ni ute på förbanden, som ibland kanske känner det som sten på börda att också få ta emot både inhemska och utländska besök, glöm inte bort att *alla ni* i hög grad bidrar till just det som är den viktigaste delen i vår målsättning: *Att skapa respekt för vår vilja och förmåga att försvara vårt land och vår frihet.*

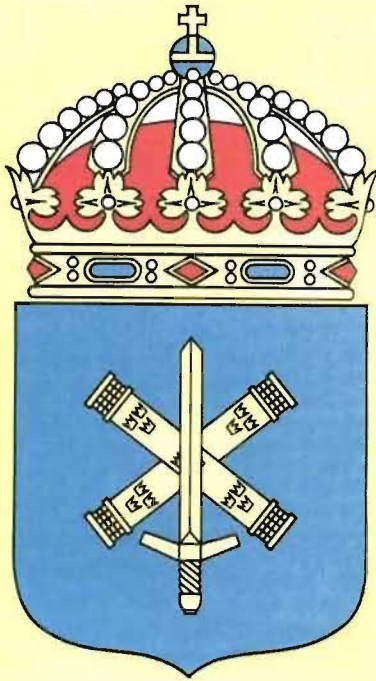
● ● När vi nu ser framåt mot 1988, väntar många intressanta och spännande händelser. Jag hoppas verkligen att JAS 39 Gripen nr 1 kommer i luften innan första halvåret gått till ända. Det innebär i sig en inte önskad försening, men det ser i övrigt inte ut att föreligga några oöverstigliga svårigheter. – Vi börjar utprovningen av vårt kommande flygande radarsystem PS 890. – ÖB kommer att redovisa Försvarsutredning 1988 (FU 88) med nya strukturer för försvarsmakternas freds- och krigsorganisation. Även om inte förändringarna för Flygvapnets del blir så stora, kommer stora arbetsinsatser att krävas – främst inom Flygstaben.

Om vi tar hänsyn till de begränsade resurser – inte minst vad avser personal – som vi har tvingats arbeta med, tycker jag att vi tillsammans har åstadkommit ett BRA RESULTAT under 1987. Vi har visserligen åtskilliga problem framför oss, men låt oss ta dem som en utmaning. Jag vill TACKA ER ALLA – fast anställda, militär och civil person, värnpliktiga och frivilliga – för Era insatser!

Jag önskar Er alla och Era närmaste:

God Jul och Gott Nytt År!


Sven-Olof Olson



Utbildning är A och O i de flesta sammanhang. I Flygvapnet värderas utbildning högt. "Ämnet" utbildning i FV är dock mycket stort och mångfasetterat. Går inte att meningsfullt beskriva på några få sidor. Måste delas upp. Här följer därför ett antal temaavsnitt som enbart koncentrerar sig till chefsutbildningen vid Militärhögskolan (MHS) i Stockholm.

FV-Nytt tar pulsen på

MILITÄRHÖ

Foto: John Charleville



Chefsutbildning i dag & i framtiden

GSKOLAN



En högskola av det slag som Militärhögskolan (MHS) utgör, måste ständigt förnya sig. Den måste vara så modern att dess budskap och idéer har bärighet under många år framåt. De officerare som genomgår den högre utbildningen skall kunna nyttiggöra sig kunskaperna från MHS för ledning av krigsförband fram till dess att de kommer upp i ålder för överstebefordran.

För att leva upp till dessa krav måste MHS ständigt bedriva studie- och utvecklingsarbete vad avser utbildningsmetoder och pedagogik, men också inom huvudområdena för skolans undervisning – strategi, operationer, taktik och teknik. MHS genomför i dag kvalificerade utredningar och studier samt försök och prov åt bl a ÖB, försvarsgrenschefer, MB, FMV och FOA. Denna verksamhet måste fortsätta på en oförändrad hög nivå även i framtiden. I utredningsarbetet deltar både lärare och elever, som på detta sätt får en ytterligare stimulans i utbildningen.

● ● Skolan måste ha tillgång till kompetenta och intresserade lärare för att utbilda framtidens chefer och ledare. Det måste stå klart för var och en, att en lärartjänst vid MHS är mycket utvecklande och därmed *meriterande*.

De närmaste åren innefattar ett viktigt arbete att utveckla den operativa utbildningen vid skolan. I detta innefattas utnyttjande av datorstödda hjälpmedel för ledning och för att genomföra stabsövningar och krigsspel. En ny stabsträningslokal står nu färdig för att utnyttjas för detta ändamål. – (FV-Nytt återkommer separat härtill under 1988.)

Vi hoppas också på att få till stånd en mer individriktad högre chefsutbildning. Förutom den stabs- och teknikutbildning som vi förmedlar vid skolan skall det också vara möjligt att läsa andra fackvarianter – t ex Ekonomi, ADB eller Personaladministration. Detta skulle till en del svara mot de krav som den alltmer specialistbetonade verkligheten kräver av våra högre chefer i försvaret.

● ● Allt arbete med utbildning av kvalificerade chefskandidater innebär en utmaning, som vid framgång sporrar till nya tag. Vi upplever i dag att MHS uppskattas av eleverna – vi lärare känner stor tillfredsställelse med detta. Vi stimuleras att vidareutveckla pedagogik och utbildningsmetoder och att leva upp till vårt valspråk:

KUNNA – VILJA – VÄGA.

☆☆ Som grund för MHS verksamhet – utbildningens karaktär och inriktning – ligger chefens för MHS grundsyn. ☆ ☆ MHS skall förmedla den högsta militära chefsutbildningen i försvarsmakten. Utbildning för **chefsskap och ledarskap i krig** skall prioriteras. Skolan skall fostra moderna officerare, som i högre staber och förband ges ledande uppgifter att i integration och samverkan lösa kvalificerade uppgifter i försvaret. ☆ ☆ ☆



Flyglinjens ärvda emblem.



Chefen för flyglinjen:
Överste Robert Gustafsson

MHS-utbildningens

MHS-historik:

Vital 170- åring som nyligen firat sitt 25 års- jubileum

1986 högtidlighöll MHS 25-årsjubileet av sin tillblivelse. Den svenska militära högskoleutbildningen är emellertid av betydligt äldre datum. Skolan räknar sitt ursprung från 1818. Då grundade Karl XIV Johan en Artilleri- och Ingenjörshögskola vid Marieberg i Stockholm. Denna skola kom så småningom att ta emot officerare förutom ur Armén också ur Marinen. Även civila elever togs emot, därav benämningen civilingenjörer.

Fram mot slutet av 1800-talet var utbildningen främst tekniskt inriktad. Behovet av en högre utbildning inriktad mot stabstjänst blev emellertid alltmer uttalat. Därför uppdelades högskolan på tre olika högskolor:

- ▶ Artilleri- och Ingenjörsskolan (1878).
- ▶ Krigshögskolan för arméofficerare (1878).
- ▶ Sjökrigsskolan (1898).

Från 1926, då Flygvapnet blev en självständig försvarsgren, kunde FV:s officerare genomgå någon av dess högskolor.

● ● **Gemensam högskola.** – Redan 1942 hade dåvarande ÖB, general *Thörnell*, i sitt yttrande över 1941 års försvarsutredning väckt tanken på en för alla försvarsgrenar gemensam högskola. Tre viktigare utredningar gjordes i frågan under 40- och 50-talen:

● Arméns officersutbildningskommitté (tillsatt 1943) avgav ett förslag 1946, där enbart begränsad samordning mellan försvarsgrenarnas högskolor förordades.

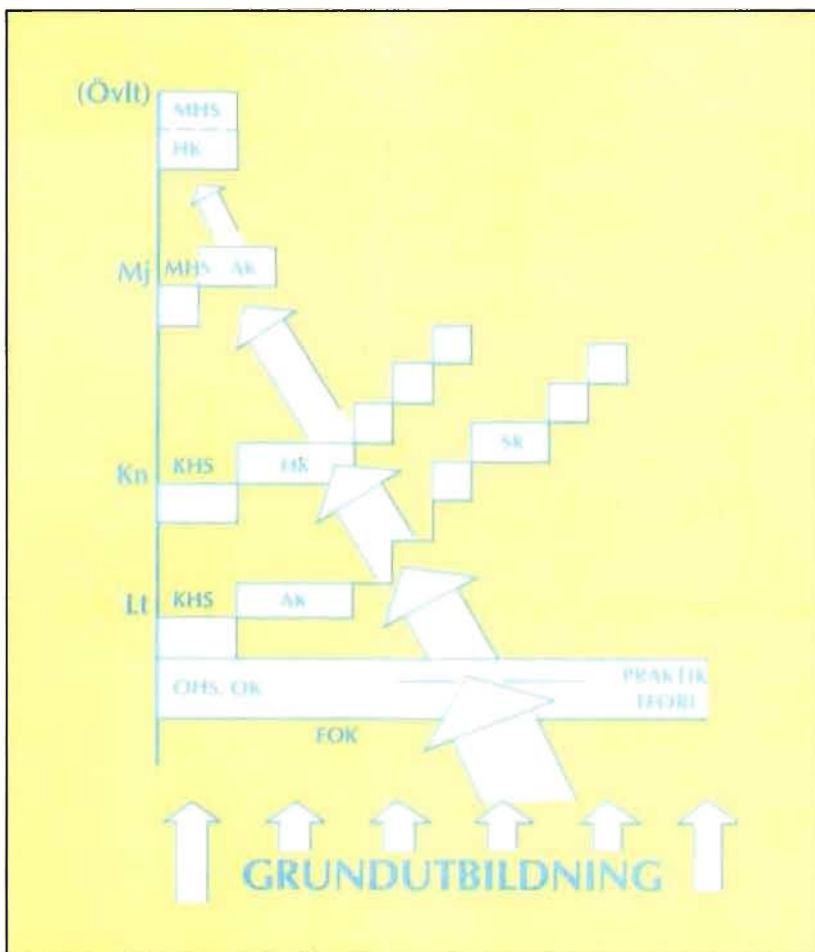
● Försvarets officersutbildningskommitté avgav ett snarligt förslag 1950. Förslaget resulterade emellertid i en sammanslagning av Artilleri- och Ingenjörshögskolan med Krigshögskolan (KHS) 1951.

● Försvarets högskoleutredning tillsattes 1958 under ordförande-

skap av generalmajoren G A *Westling*. I betänkandet 1959 föreslogs att de tre högskolorna skulle fortsätta verksamheten försvarsgrensvis, men att skolorna skulle samlokaliseras och verksamheten skulle samordnas i så hög utsträckning att "en gemensam grundsyn" kunde bibringas eleverna.

Trots att ingen av de tre utredningarna föreslagit en sammanslagning, lämnade dåvarande ÖB, general *Svedlund*, i februari 1960 ett förslag till Kungl Maj:t att inrätta en gemensam högskola för de tre försvarsgrenarna. Arméchefen tillstyrkte förslaget, medan de två övriga försvarsgrenscheferna avstyrkte. En proposition i ärendet bifölls av 1960 års riksdag.

ÖB tillsatte en särskild arbetsgrupp för att utarbeta detaljplaner för den nya högskolan. Detta arbete slutfördes av dåvarande chefen för Krigshögskolan, överste



*Utbildnings- och befodringsgång för yrkesofficerare.
Successivt urval.*

För att skolan skall kunna lösa sina uppgifter, måste den noga följa *utvecklingen* inom krigskonstens område och själv bedriva utvecklingsarbete inom centrala områden som berör verksamheten, främst strategi, operationer, taktik och ledarskap. Skall MHS kunna leva upp till sin höga målsättning fordras ett förtroendefullt förhållande mellan elever och lärare. Endast genom lagarbete och samverkan kan utbildningen bedrivas på ett progressivt sätt.

Skolan får inte isolera sig i sin verksamhet. Det är väsentligt för omvärldens förtroende för skolan och dess personal att verksamheten förankras i goda kontakter med övriga delar av försvarsmakten och med samhället i övrigt. Samverkan och utbyte med civila universitet och högskolor skall eftersträvas.

● ● Den direkta undervisningen vid MHS bör bedrivas så att den utvecklar den *enskilda människans förmåga och särkunnaker*. Eleven skall fostras till **initiativkraft, kreativitet och självständigt handlande** samtidigt som **förmåga till arbete i grupp** skall befästas. Elevernas förmåga att fatta beslut i olika lägen skall utvecklas. Deras *självförtroende* skall stärkas.

Eleverna skall bibringas en positiv människosyn, där delegering och självständigt ansvar skall uppmuntras. De yrkes-

Karaktär & inriktning

Erik Rosengren, som 1961 utnämndes till MHS förste chef.

● ● **Skolbyggnaden (Bild 1, sid 4).** – Det regementsetablissement som MHS flyttade in i 1961 hade ursprungligen byggts för Kungl Svea Artilleriregemente, A1. Regementets inflyttning skedde 1876. Hösten 1946 påbörjades A1:s utflyttning till Rissne i Sundbyberg. Men först den 8 juni 1949 halade regementet för sista gången sin fana på kanslihuset vid Valhallavägen.

Ombyggnaden av de delar av A1:s byggnader som MHS kunde ta i besittning var sålunda mycket fräscha och ändamålsenliga. Det är emellertid först i år (nov 1987) som de sista, nu totalrenoverade, byggnaderna från A1-eran har kunnat tas i bruk – dels en stabsövningsanläggning, dels en gymnastiksal med tillhörande utrymmen.

För närvarande disponeras skolans lokaler enl **bild 2**.

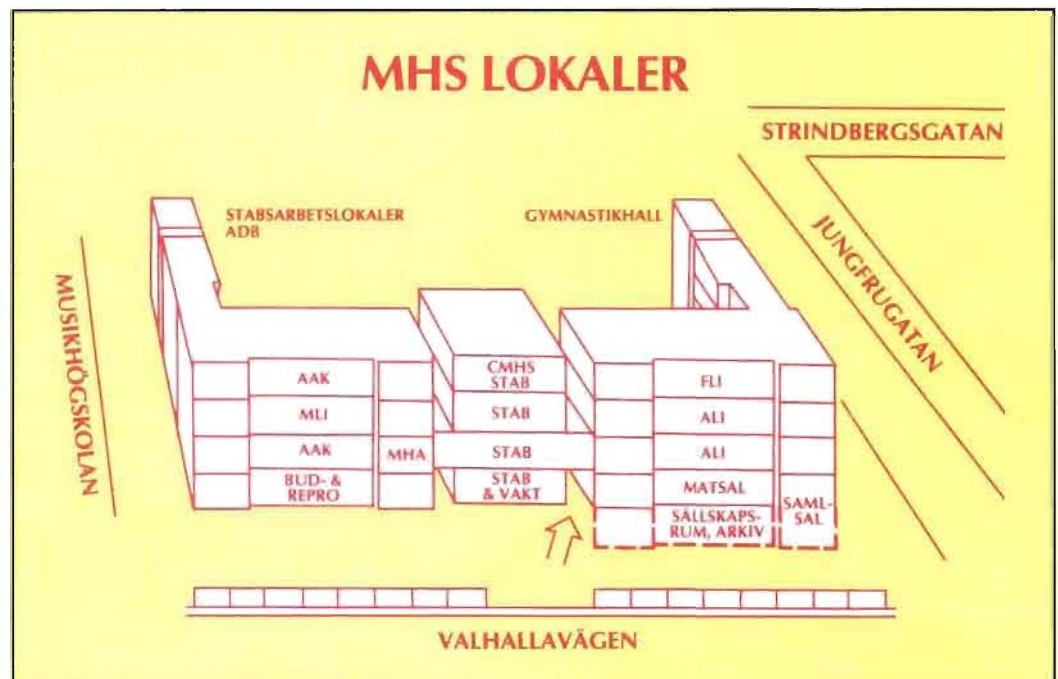


Bild 2: MHS lokaler, december 1987.

etiska frågorna skall därvid ges en framträdande plats.

Eleverna skall ges stort ansvar för sin egen utbildning. Läraren skall främst agera som inspiratör och handledare. Utbildningen bör drivas med ett stort inslag av dynamik. Kursplanerna bör innehålla bestämda delmål och göras så flexibla att de kan anpassas för att nå den totala målpåföljelsen. Nya idéer och alternativa lösningar bör provas samtidigt som eleverna skall fostras till ett *analytiskt* och *metodiskt* tänkande. Betygsättningen skall begränsas till det som oundgängligen erfordras som urval för vidareutbildning. Ett restriktivt utnyttjande av betyg främjar ett aktivt deltagande i utbildningen från elevernas sida.

Undervisningen vid MHS skall präglas av det som är förutsättningen för gott ledarskap, nämligen KUNNA – VILJA.

● ● **Organisation & kursverksamhet.** – MHS är underställd ÖB. Forsvarsgrenscheferna anger allmänna riktlinjer för försvarsgrensriktad undervisning vid resp linje. MHS organisation i stort visas i bild 1. Utöver de kurser som redovisas i bild 2 anordnar MHS särskilda kurser av olika slag. Några exempel:

- ▶ *Fredschefskurs och krigschefskurs för förbandschefer på nivå överste/ kommendör samt överste och kommendör av 1. gr.*
- ▶ *Ledarskapskurser för militära lärare.*
- ▶ *Folkrättskurser.*
- ▶ *För försvarsmakten gemensam ADB-utbildning.*

Totalt är till utbildningen knutna ca 65 heltidsanställda lärare. Ca 500 deltidslärare och föreläsare är engagerade i utbildningen under ett normalt verksamhetsår.

Antalet elever årligen vid allmänna och högre kurser är ca 440. Till detta kommer ca 480 elever vid särskilda kurser (enl ovan) – inklusive reservofficerskurserna.

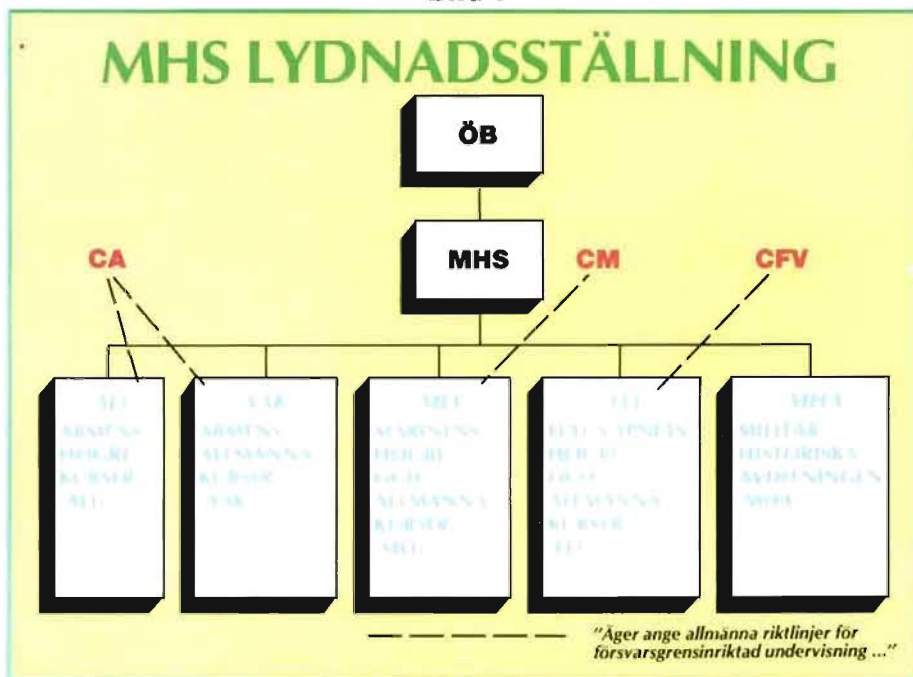
● ● **Flyglinjen/Fli.** – Linjens valspråk "Sensu rerum mentis volatu" (verklighetsinne, tankens flykt) och emblem har övertagits från flygkrigshögskolan (1939–61). – (Se emblemet sid 6.)

Utbildningsstruktur. – Varje år påbörjas vid linjen en allmän kurs, en reservofficerskurs och en högre tvåårig stabskurs. Vartannat år (jämma år) påbörjas en ett-årig högre stabskurs.

Elever. – Tillströmningen av elever till MHS/Fli kurser har varit stor under senare år. Under huvuddelen av året är elevantalet numera ca 80. Sedan starten 1961 har drygt 1000 officerare ur FV genomgått flyglinjens allmänna och högre kurser.

Brytningstiden mellan gamla och nya befälsordningen (GBO & NBO) sätter en särskild prägel på elevgrupperna som helhet. Sålunda är variationerna i levnadsäl-

Bild 1



der och erfarenhet från tidigare tjänstgöring i FV mycket stora. Samtliga yrkesfack finns representerade bland eleverna. Sammantaget innebär de heterogena elevgrupperna en stimulans och en aktivering i arbetet.

Vid flyglinjen tas endast svenska elever emot. Övriga linjer är emellertid – om än i begränsad omfattning – öppna för utländska elever, främst från våra nordiska grannländer.

Utbildningsförutsättningar. – Fli har – i likhet med staber, förband och övriga skolor inom FV – drabbats av vakanser på lärarsidan. Detta gör att lärarsnåla utbildningsmetoder numera behöver tillämpas i

alltför stor omfattning och att individanpassad utbildning försvåras. Sammantaget pekar emellertid eleverfarenheter från senare års kurser på, att eleverna upplever utbildningen som meningsfull och ändamålsenlig. Studieklimatet upplevs som mycket stimulerande, vilket starkt bidrar till att eleverna satsar hårt på utbildningen och når utmärkta studieresultat.

● ● **Tillträde till kurser.** – Elever till samtliga kurser antas efter ansökan och efter behandling i central antagningsnämnd (FS/Sekt 3).

För tillträde till allmän kurs FV (AK FV) krävs:

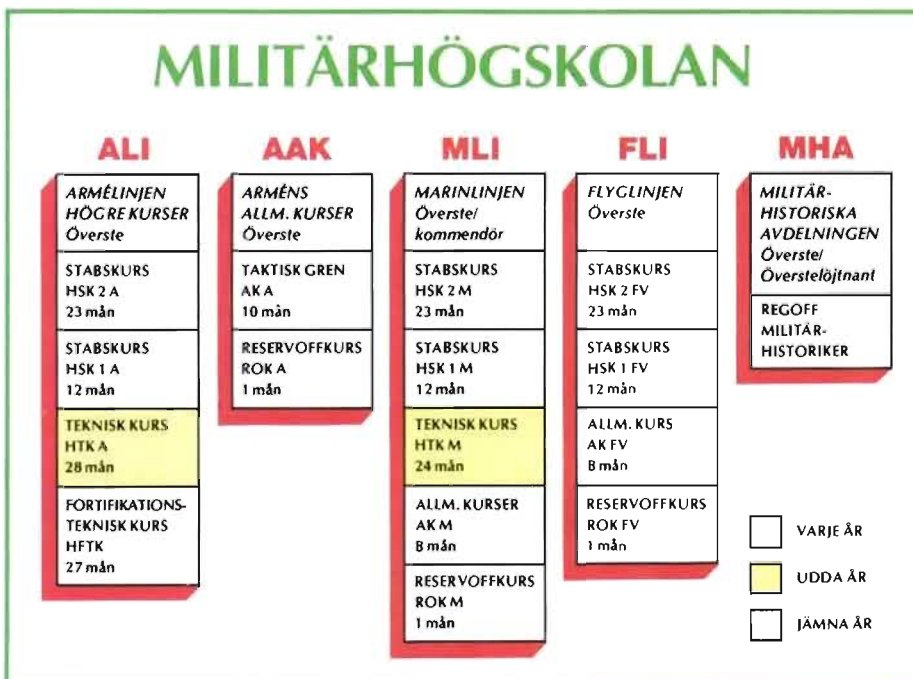


Bild 2

Kritiken av MHS-utbildningen får svar på tal

Några synpunkter med anledning av Hodder Stjernswärds (Fritt Militärt Forum /FMF/ nr 2/87 och Kungliga Krigsvetenskapsakademiens Handlingar och Tidskrift nr 2/87) samt Jan von Konows (FMF nr 3/87) kritik av dagens chefsutbildning vid Militärhögskolan (MHS).

De båda kritikerna har tagit till orda med anledning av den jämförelse mellan utbildningsinnehållet i gårdagens och dagens högsta militära chefsutbildning som gjorts i jubiléumsboken "MHS 1961-1986". Man vänder sig särskilt mot de reduceringar som gjorts från 1800-talets slut till våra dagar i ämnena Militärhistoria, Teknik och Språk. Jan von Konow begränsar sin kritik till ämnet Militärhistoria. Här utdelas vådliga omdömen och rallarsvingarna viner genom luften. Ord som "intellektuell nedrustning" och "reducering till oigenkännlighet" är några exempel på detta.

MHS genomför en mycket högt skattad högre militär chefsutbildning. Detta är allmänt omvittnat av såväl elever som de chefer som

efter utbildningen får dessa elever i sin tjänst. De officerare som på senare tid genomgått utländska högskolor har gjort jämförelser, där den svenska högskolan fått gott betyg. Våra nordiska grannländer – främst Norge – utnyttjar årligen MHS för utbildning av några av sina officerare, därför att skolan ger en kvalitativt högstående utbildning.

●● Det är tyvärr så att herrar kritiker avsevärt skjuter över målet i sin bestörtning över att nu plötsligt upptäcka en förändring som pågått under många, många år och som berör hela samhället och däribland också utbildningens område. Det handlar om en utveckling av människans förutsättningar i en alltmer specialiserad värld, med helt andra värderingar ▶

- ▶ Lägst betyg VG från FKHS HK.
- ▶ Väl vitsordad tjänstgöring 4–6 år efter FKHS HK.

Högre tvåårig stabskurs (**HSK 2 FV**):

- ▶ Lägst betyg VG från AK FV.
- ▶ Väl vitsordad tjänstgöring 1–4 år efter AK FV.

Högre ettårig stabskurs (**HSK 1 FV**):

- ▶ Lägst betyg VG från AK FV.
- ▶ Väl vitsordad tjänstgöring minst 6 år efter AK FV, dock att antagning medges senast vid ca 48 års levnadsålder.

Möjligheter finns för särskilt tekniskt intresserade eller målinriktade elever ur FV att genomföra tekniskt inriktad högre utbildning. Dels är den högre fortifikations-tekniska kursen (HFTK) öppen för elever ur alla försvarsgrenar (kursen administreras av armélinjen), dels finns möjlighet för officerare ur FV att ansluta på marinlinjens högre tekniska kurs. Om någon ur FV skulle antagas för denna kurs ersätts den specifikt marint inriktade tekniska utbildningen (ca 18 proc av kursinnehållet) med flygteknik.

Denna senare utbildningsväg är relativt ny (från 1984). Sammantaget har dessa utbildningsvägar emellertid ännu inte utnyttjats av någon elev ur FV, vilket är beklagligt. För tillträde till båda kurserna gäller samma regler som för antagning till högre stabskurser.

●● Fortsättningsvis följer artikelvis presentationer av flyglinjens kursverksamhet. Redovisningarna är gjorda av resp kurschefer. Endast en av de två inläggande högre tvåårskurserna presenteras, eftersom dessa är uppbyggda på snarligt sätt. ■

Den 18 september ryckte den första ettåriga högkursen ut från Militärhögskolan (MHS) efter i det närmaste tolv månaders utbildning. 11 elever lämnade flyglinjen, 38 armélinjen och 6 marinlinjen. Kursen är ett av resultaten av ett ÖB-beslut i juni 1984, som sammanfattningsvis kan beskrivas som ÖB:s bestämmelser för MHS' anpassning till den nya befälsordningen. Förutom ettårskurserna har bl a tillkommit fackutbildningsskede för den allmänna kursen, som också förlängts något. Nya elevkategorier kommer vidare att tillföras denna kurs – meteorologer och flygingenjörer. Härutöver har viss övrig högre chefsutbildning reglerats och nya kursbenämningar införts.

Första ettåriga högre stabskursen nu genomförd



Enligt ÖB:s anvisningar skall den ettåriga kursen såväl som den tvååriga inriktas mot en allmän högre chefsutbildning, som ska kvalificera för tjänstgöring på nivå I/3 (övl/Kk). Den övergripande målsättningen för ett- och tvåårskurserna är alltså densamma, dvs kompetenshöjning från nivå II/4 till nivå I/3.

Det är då naturligt att fråga sig: Varför behövs det två alternativa vägar till den högre nivån, särskilt då en väg förefaller kortare? Det är här NBO-anpassningen kommer in i bilden. Två vägar ger den en- ▶

och helt andra personliga relationer i en annan social struktur än tidigare.

Att vara dagens och morgondagens ledare i den militära sektorn kräver helt annan utbildning än den som till stora delar grundar sig på kunskaper i historia och utländska språk. Frågor som berör det moderna ledarskapet och yrkesrollens etik blir allt mer väsentliga. Dagens unga officerare och den ungdom de skall leda har växt upp med "den nya skolan" och kan inte behandlas i det gamla auktoritära systemet.

Vårt samhällie blir allt mer komplicerat och specialiserat – tekniken påverkar oss och utnyttjas av oss i allt större omfattning. Detta gäller självklart vårt militära system, våra vapensystem o s v. Strategi och taktik har oförändrad be-

tydelse. Utbildning i operationer kräver ökande insatser, vilket var bakgrunden till den integrerade Militärhögskolans tillkomst 1961. Kraven på en effektiv samverkan inom ramen för vårt unika totalförsvar ökar.

Sammantaget ställer allt detta nya krav på plats i vår utbildning, samtidigt som utbildningstiden inte får öka. I dag kan vi konstatera, att en officer fram till sin pensionering kan tillbringa upp emot en fjärdedel av sin tjänstgöringstid vid olika skolor, medan vi har svårt att hålla utbildningsbefäl vid våra truppförband. Det återstår alltså att prioritera och göra avvägningar. Jag tror att vi i dag lyckas ganska väl med detta vid MHS och i försvaret för övrigt.

● ● För att börja med **språkut-**

bildningen så har den unge officeren ett gott utgångsläge. Det är allmänt omvitnat, att vi svenskar i allmänhet är mycket kunniga i det engelska språket. Den grundläggande skolgången, radio, film och TV ger goda baskunskaper, som vid MHS kompletteras med fackspråk. Den svenska högskoleutbildade officeren klarar sig bra i internationella sammanhang, vilket man nog inte ofta kan säga om t ex en fransk officer. MHS utlandsresor brukar ge påtagliga exempel på detta förhållande.

De **militärhistoriska** kunskaperna är naturligtvis mycket värdefulla för den unge stabsofficeren – den blivande. högre chefen. Vi måste i dag till stor del försöka stimulera till personliga vidarestudier i stället för att förmedla un-

dervisning över katedern. Det gör vi dels genom en allmän introduktion i ämnet, dels genom att använda historiska exempel som bakgrund eller som inledning till de olika strategiska och operativa exemplen. Vi har studerat utländska skolor på detta område och kan konstatera, att man i något fall – USA – använder mer tid åt att ge historiska bakgrundsexempel även ner på taktisk nivå. Vi håller på att successivt försöka öka inslaget av detta i vår undervisning.

I sammanhanget kan jag ju trösta framför allt von Konow med, att vi – med pengar från nye ÖB (som av v. Konow misstänkliggörs att inte ha samma förståelse för militärhistoria som sin företrädare) – är i full färd med att till svenska översätta Clausewitz, som kan bli ett värde-

skilde ökad valfrihet att själv välja tidpunkt för fortsatt utbildning m h t sin egen utveckling och sitt intresse, familjesociala skäl m m. Vill han tidigt satsa på fortsatt karriär väljer han den tvååriga utbildningen som enligt ÖB (TFG 830047) normalt påbörjas 1–4 år efter allmän kurs (AK). Väljer man däremot en senare karriärgång ska han normalt välja den ettåriga kursen, som får påbörjas tidigast sex år efter AK; dock senast vid ca 48 års ålder.

Sammantaget innebär detta faktiskt, att den väg till nivå 1/3 som vid första påseende tycktes vara den kortaste i själva verket är den längsta. Detta beror givetvis på att tillträde till ettårskursen tidigast kan komma i fråga sex år efter AK. De som genomgår tvåårig utbildning kommer därigenom att nå nivån tidigare/vid lägre ålder.

Det är värt att notera, att medelåldern vid ettårskurserna 1986–87 var 45 år och att de flesta eleverna hade mer än tio års tjänst bakom sig efter AK. Försvarsgrenscheferna har alltså valt att satsa på en något äldre grupp. Marginalen till ÖB:s sexårsgräns har varit påfallande stor och allt talar för att bilden kommer att vara densamma även i fortsättningen – främst m h t det organisatoriska behovet. Det kan också bli aktuellt att höja den formella gränsen till åtta eller tio år.

● ● Vad innebär denna tidsgräns för utbildningen och utbildningsmålet? Något förenklat kan man uttrycka det så, att lång och bred erfarenhet före kursen till del ska kompensera för den korta kursen. Innebörden av detta är att AT-nämnderna verkligen har att noga granska de sökande vad gäller deras bakgrund. Fortsatt tjänst i samma yrkesfack efter Ak är alltså normalt inte tillräckligt meriterande. Byte av verksamhetsområde, men främst någon form av stabstjänst, krävs. Vidare kan man konstatera, att det i den tvååriga kursen finns vissa avsnitt främst inom ämnesområdena strategi och operationer som

knappast kan ersättas av erfarenhet mellan AK och HK. Därför anger ÖB, att ettårskursen inom ramen för en allmän chefsutbildning främst inriktas mot försvarsgrensanknutna krigs- och fredsbehandlingar.

Denna skrivning är just vad den utger sig för att vara nämligen en "inriktning". Innebörden är således inte, att försvarsgrensoberoende befattningar inte kan bestridas av en ettårselev. Den ska enbart ses som en realistisk möjlighet till anpassning av målen m h t den begränsade kurs-tiden. Gemensamt för ett- och tvåårskurserna gäller dock att de båda syftar till kompetens för tjänstgöring på nivå 1/3. Några formella spärrar vad gäller befattningar som ettårselever kan bestrida finns inte, vilket placeringarna av de utryckande eleverna också visar. Både försvarsstaben, en milostab, sektorstab och förband får ta emot ettårselever.

Hur den fortsatta karriären kommer att

se ut för såväl ettårs- som tvåårseleven beror främst på tidigare fackutbildning, vitsord, utvecklingsomdöme och personalkärschefens fortsatta "matchning" i kombination med den enskildes personliga intresse. Det är också värt att notera när man jämför ett- och tvåårskursen, att den senare när det gäller verklig utbildningstid vid skolan inte är dubbelt så lång. I tvåårskursen ingår en hel del praktisk tjänst som inte finns vid ettårskursen.

● ● Erfarenheterna från den första ettårskursen är mycket goda. Uppsatta mål har nåtts med marginal. Elevernas breda bakgrund och stora intresse har därvid betytt mycket. Kursen har kommit för att stanna som ett komplement till den tvååriga kursen, som även i fortsättningen kommer att vara huvudalternativet för den nivåhöjande utbildningen till nivå 1/3. ■

Lars Winberg

(Kurschef HSK I FV 86-87)

Blivande chefers kurs-TACK



Så har vi då avslutat MHS första ettåriga stabskurs. En integrerad studiegrupp ur Armén, Marinen och Flygvapnet har genomfört en omfattande utvärdering av utbildningen.

Helhetsintrycket är mycket gott och utbildningen har väl uppfyllt ställda mål och förväntningar. Utbildningen har genom en bra kursledning genomförts i en öppen och fri anda samt varit engagerande och stimulerande. Kursdeltagarnas mångåriga erfarenheter och specialkunskaper från skilda specialområden har, inte minst då det gällt den

Armé-, Marin- och FV-integrerade verksamheten, varit av stor betydelse för det fina utbildningsresultatet.

Samarbetet inom och även mellan de ettåriga högrekurserna har präglats av frihet från konkurrenstantikande (tvågradiga betyg) samt stor vilja att dela med sig av egna erfarenheter. – Kort sagt är detta den bästa utbildning vi upplevt.

Vi framför vårt varma tack till kurschefen övlt Lars Winberg och hans goda medarbetare för god kurshållning. ■

Ag Urvärd.
HSK I FV

fullt tillskott i undervisningslitteraturen.

När det gäller **utbildningen i teknik** vid MHS stabskurser, är den tillrättalagd för att ge den nödvändiga förståelsen för teknikens inverkan på krigföringen. De mer djuplodande kunskaperna för att leda utveckling av vapensystem, tekniskt underhåll osv har vi sedan länge gått på specialiseringslinjen genom de högre tekniska kurserna. Denna specialisering även för högre officerare måste fortsätta. MHS har på ÖB:s uppdrag nyligen utrett och lämnat förslag på ytterligare specialiserad utbildning inom bl a områden Ekonomi, ADB och Personaladministration. (Här finns utrymme för ytterligare ämnen, t ex Språk). Denna utbildning ges då som en

tilläggsutbildning ovanpå den operativa, taktiska osv utbildning som ger möjligheter till krigsplacering som högre förbandschef.

Man kan då kanske påstå, att vi på MHS ytterligare skulle fjärma oss vår uppgift att utbilda för krigsuppgiften. För min del ogillar jag den fördelning på ämnen som vi idag gör på "fred" och "krig". Jag menar, att den undervisning som vi förmedlar på MHS ger officeren möjlighet att i fred förbereda, planera och öva för att i ett beredskapsläge och i ett krigstillstånd på ett optimalt sätt lösa de uppgifter som skall lösas om vi råkar i konflikt--krigsuppgiften. Det hjälper inte hur skicklig en officer än är att tekniskt/teoretiskt lösa en taktisk uppgift, om han inte i den fredstida verksamheten och i en

beredskapsstegring kan producera de rätt utrustade och tränade förbanden med personal som bibringats förtroende för sin chef.

●● MHS är i dag en modern skola som står sig bra i jämförelse med utländska militära skolor. Vi utvecklar oss kontinuerligt på de flesta områden, inte minst vad gäller pedagogik och utbildningsmetoder. Detta uppfattas och uppskattas även av omvärlden. De reservofficerare som genomgår den högre reservofficerskursen för majorsbefordran, ROK, uttalar sig i positiva ordalag om skolans förmåga att förmedla undervisning och utnyttja adekvata metoder för problemlösning m m.

En av kursdeltagarna – som föregås av framstående män i det civila samhället, såsom företags-

ledare, riksdagsmän, journalister och skolledare – föreslår i en artikel i nr 2/87 av FMF, att MHS bör ge sig ut på den civila marknaden för att där **erbjuda** ledarskapsutbildning till näringslivets påläggs-kalvar. Förslagsställaren är direktören i SAF, Björn Grünewald. Samma förslag lämnas f ö av Ingvar Selander i nr 4/86 av samma tidskrift. (!!).

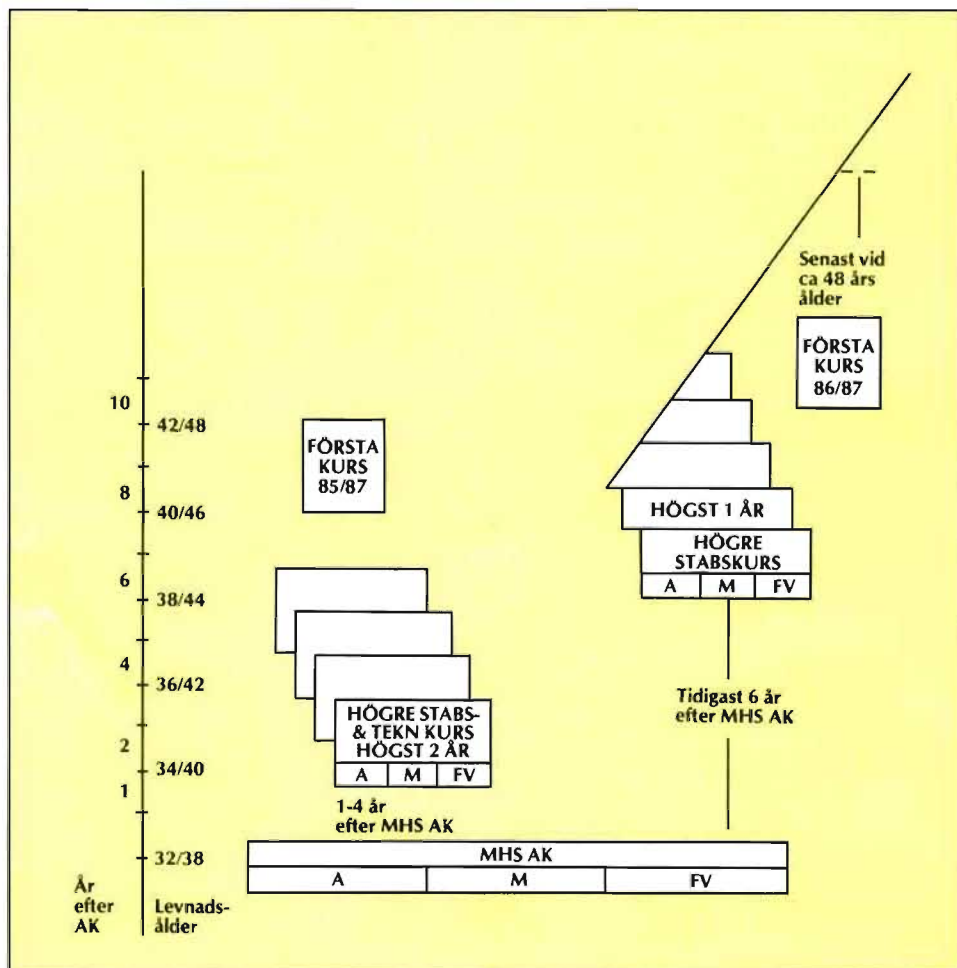
Herrar kritiker av MHS – och därmed också inkluderat Leif Carlsson i SvD (som raljerat på samma tema i en "Söndagsruta") – kan vara lugna för att vi på MHS inte styr iväg den högre militära chefsutbildningen mot en nivelleringsring. Vi följer i stället med i utvecklingen och anpassar oss till de krav som bl a den snabba samhällsutvecklingen ställer. ■

Evert Båge

Flygtaktik, Teknik, Ledarskap:

Den tvååriga högre stabskursen

Den traditionella tvååriga högre stabskursen är numera "traditionell" bara till den yttre formen. Kursens innehåll och sättet för dess genomförande är stadd i stark utveckling. Som tidigare är första läsåret inriktat mot sektornivån och det andra mot milonivån. Under första läsåret läggs också grunderna för andra årets tillämpningar i milostab. Kunskaper om de operativa sammanhangen, som erhålls från främst strategi- och miloexemplen, är ett av huvudnumren under kursen.



Utbildningsstruktur vid MHS

Syftet med kursen är just att ge en bred allmän chefsutbildning, som möjliggör en meningsfull tjänstgöring på både regional och central nivå i såväl egen försvarsgren som i operativa befattningar. Målsättningen är således hög. För att nå denna krävs inte bara kunskaper utan framför allt förmåga att tillämpa dem i svåra situationer. Det senare kräver också en hög grad av psykisk och intellektuell mognad. Ett av syftena med kursen är att möjliggöra och uppmuntra en sådan personlig utveckling.

Under de senaste åren har särskilda ansträngningar gjorts för att utveckla olika ämnen. Syftet har varit att möjliggöra en bättre anpassning till dagens och morgondagens behov. De tunga ämnena Flygtaktik, Teknik och Ledarskap har i hög grad påverkats av detta utvecklingsarbete.

●● Ämnet Flygtaktik har genomgått en relativt stor omläggning till såväl innehåll som genomförande. Ämnet inleds med elevledd repetition av de olika systemen och funktionerna i FV. Meningen är att ge alla en aktuell grund att arbeta vidare från. Efter detta görs en grundlig analys av alla begrepp som används på det flygtaktiska området. Begreppen definieras och ges därmed en ensad innebörd. Många begrepp och uttryck av "floskelaktig" ka-

raktär har helt enkelt utgått. Avsikten är naturligtvis att ett ensat och striktare språkbruk skall sprida sig vidare ut i FV.

Efter den språkliga uppställningen tar metodiken vid. Åtskilliga dagar ägnas åt enkel men metodisk problemlösning. Vilka faktorer är det som egentligen konstituerar innehållet i våra beslut? Varför gör vi som vi gör? Hur skall milo- och sektorstab arbeta fram resp chefs beslutsunderlag i komplicerade frågor och situationer? Metodiken appliceras på en serie exempel som tillsammans speglar samtliga luftforsvarssektorer.

Från att ha varit ett problemämne har Flygtaktiken nu blivit ett ändamålsenligt och uppskattat inslag i utbildningen.

● ● Vår "pensionär" på flyglinjen (Fli), den pensionsavgångne överstelöjtnanten *Lars-Olof Ohlson*, har på endast något år åstadkommit underverk med **teknikutbildningen**. Vi satsar främst på att i stort klarlägga nuläget och troliga utvecklingar i de olika tekniska disciplinerna, samtidigt som tyngande detaljinformation rensats ut. Lars-Olofs stora kontaktnät inom både Försvarets Materielverk (FMV) och industrin är härvidlag ovärderligt.

Vi avser att med kommande kurser försöka åstadkomma en djupare integrering av ämnena Flygtaktik och Teknik. Tekniken är ju onekligen en förutsättning för taktiken. Nästa steg bör då bli att totalintegrera Flygtaktik, Teknik och Studier. Den här typen av kurs vid MHS är förmodligen en utmärkt studieresurs som bör kunna utnyttjas av den ordinarie studieorganisationen. (I tillämpliga fall och i koncentrerad form även värd viss publicering, t ex i FV-Nytt.)

● ● Nya och moderna **ledarskapsfilosofier** vinner mark. Så också vid MHS. Detta förhållande tar sig uttryck i såväl innehållet i ämnet Ledarskap som i vårt sätt att bedriva undervisningen. I ämnet Ledarskap återfinns självklart flera aktuella och namnkunniga ledarskapsprofiler, bl a kända företagsledare. Mycket talar för att ämnet kommer att utvecklas ytterligare, inte minst genom elevernas erfarenheter och synpunkter.

Undervisningen på kursen är i hög grad elevstyrd. I kursplanen finns en hel del reservtid som möjliggör anpassning till uppkomna behov. Kursplanen är också just vad namnet säger – en plan. Utifrån den måste ständiga anpassningar till kursutfall och elevsynpunkter kunna göras.

Inom kursen finns följande specialiteter representerade:

- ▶ *Jakt, attack, spaning.*
- ▶ *Stril.*
- ▶ *Bas, markförsvär.*
- ▶ *Luftvärn.*

Den här breda representationen – tillsammans med den goda andan och de höga ambitionerna inom kursen – gör att

Övergripande utbildningsmål

Högre kurser

Krigs- befattningar	1. Flygtaktik (överstyrt) ...
	2. Flygtaktik (understyrt) ...
	3. Flygtaktik (studier) ...
	4. Flygtaktik (övning) ...
Freds- befattningar	1. Flygtaktik (överstyrt) ...
	2. Flygtaktik (understyrt) ...
	3. Flygtaktik (studier) ...
	4. Flygtaktik (övning) ...

Allmänna kurser

1. Flygtaktik (överstyrt) ...
2. Flygtaktik (understyrt) ...
3. Flygtaktik (studier) ...
4. Flygtaktik (övning) ...

diskussionerna kring våra exempel håller såväl stor höjd som bredd.

Ett välfunnet motto för kursen återfinns i kursdekalens devis: **Altitudo Tenemus = Vi håller höjden!**

Ulf Mähler

(Kurschef HSK 2 FV 86-88)



PersonalNYTT

Regeringen har utnämnt chefen för Hälsinge flygflottilj/F15, översten i Flygvapnet **Roland Magndahl**, att fr o m den 1 november 1987 vara chef för Norrbottens flygflottilj/F21 och överste av 1. graden.

Regeringen har utnämnt översten i Flygvapnet **Sven Borgvald** att fr o m den 1 november 1987 vara chef för Hälsinge flygflottilj/F15. (MHS FTK 1967.)

Regeringen har förordnat chefen för Norrbottens flygflottilj/F21, översten av 1. graden i Flygvapnet **Carl-Johan Rundberg**, att fr o m den 1 november 1987 tills vidare vara sektionschef vid Flygstaben/C FS 2. (MHS FSK 1970.)



Befattning efter kurs vid MHS



PärLAN bland kurser:

Flyglinjens allmänna kurs

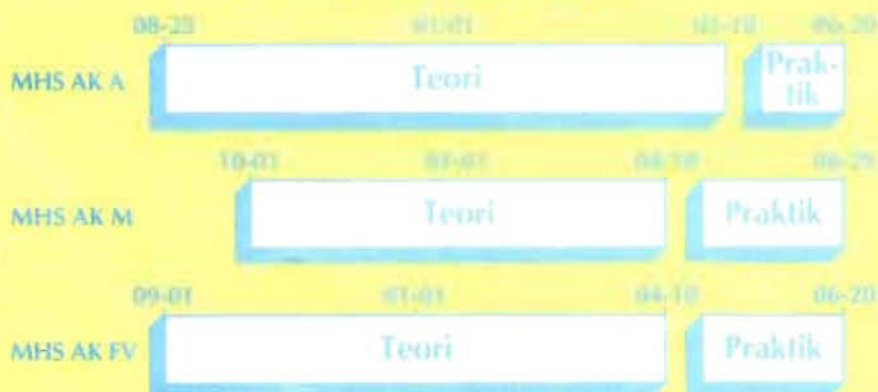
Vid MHS flyglinje genomförs också årligen en allmän kurs (AK). Denna kurs, som är flyglinjens största i antal elever, ger kompetens för placering och tjänstgöring i:

- ▶ **Krigsbefattningar på nivå 4 (stf divisionschef, kompanichef för radargruppcentral eller sambandskompani, stf basbataljonchef).**
- ▶ **Fredsbeftattningar på nivå II (stf divisionschef, kompanichef för radargruppcentral, radarövnings- eller utbildningskompanichef, sambandsavdelningschef, stf stationsbataljonchef, stf utbildnings-/sambandsbataljonchef).**

Godkänd kurs ger kompetens för befordran till MAJOR.

MHS allmänna kurser

- Årliga
- Föreläsningsserien i teori
- Påbörjas 4-5 år efter MHS FÖ



Den allmänna kursen omfattar en teoridel (allmänt utbildningsskede) vid MHS och ett praktiskskede (fackutbildningsskede) vid olika fackskolor.

Under teoridelen vid MHS sker undervisning i ämnen som strategi, flygtaktik med ledning och stabstjänst, armétaktik, sjö- och KA-taktik, fredscheferutbildning, ledarskap, engelska m m.

● ● AK var tidigare en obligatorisk kurs för regementsofficerare. Eleverna kommanderades normalt till kursen sex-sju år efter officersexamen. Varje kurs omfattade 35-40 elever huvudsakligen från stril- eller flygfacket. I jämförelse med dagens allmänna kurs var medelåldern låg och bredden i kunskaper totalt sett mycket begränsad.

Sedan införandet av NBO har kursernas elevinnehåll avsevärt förändrats. För ▶

ändringarna är många och flertalet är positiva. Genom frivillighet och ansöknings-/antagningsförfarande har motivationen för eleverna självfallet ökat. Viljan och ambitionen till goda prestationer är påtaglig för nära nog alla elever. Intresset för att få genomgå allmänna kursen är så stort, att det maximala antalet elevplatser (45) snabbt fylls. Från slutlig antagning till kursstarten hinner dock mycket hända. Trots att reserver satts in kan antalet elever bli avsevärt färre än vad MHS maximalt kan ta emot.

Genom den "nya" AK har också utbildningen öppnats för alla. Eleverna kommer därför ur alla yrkesfack. Spridningen i ålder är också stor. Yngste elev är normalt 26-27 år och den äldste hitills 53. Detta innebär att kurserna innehåller en avsevärd livserfarenhet och ett stort kunnande inom alla yrkesfack. Förutsättningarna för elevmedverkan i undervisning är därför goda och utnyttjas i stor omfattning främst i vad avser grunder i taktikämnen, förvaltningstjänst och teknik.

applex. Om detta försök slår väl ut, kommer kurscheferna även fortsättningsvis att verka för en biträdande lärare.

● ● Hur ser då framtiden ut för AK och dess elever? – Efter kursen återgår huvuddelen av eleverna till sina förband. Somliga övergår dock till nya verksamhetsområden och andra förband eller staber. Gemensamt för de flesta är, att man efter kursen fått en vidgad syn på försvarsmakten och en ökad förståelse för svensk säkerhetspolitik. Dessutom har tidigare kursdeltagare nära nog samstämmigt upplevt en ökad självsäkerhet såväl i som utom tjänsten.

Varje kurs avslutas med erfarenhetsdiskussioner. Kursinnehåll, upplägg, genomförande m m penetreras i avslutningsveckan för att ge underlag för förbättringar inför kommande kurser. Den dynamik har gjort att elever från 70-talet knappast skulle känna igen sig i kursinnehållet av i dag. De pedagogiska metoderna har också utvecklats mot en hög-

De första från grunden utbildade eleverna i NBO lär dock vänta på sig ytterligare några år. Genom dessa förändringar krävs också förnyelse av kursplanen och metoder. Behovet av samverkan och samordning med Flygvapnets Krigshögskola (FKHS) ökar. AK får aldrig upplevas som en repetition av FKHS. Steget mot sektorstabsnivån i t ex flyktaktikutbildningen måste vara påtaglig.

● ● AK ger också grund för urval för fortsatta högre studier. Efter genomgången kurs, AU- och FU-skede, tilldelas varje elev dels ett avgångsbetyg, dels ett utvecklingsomdöme. Betyget omfattar vitsord enligt två- eller fyrgradig skala i samtliga ämnen inkl facktjänstgöringen. Utvecklingsomdömet tar fasta på elevens förmåga främst som chef och ledare. Särskild vikt läggs härvid vid den enskildes utvecklingsmöjligheter.

Under kursen utsätts eleverna för ett antal prov. De personliga färdigheterna får visas upp dels vid elevmedverkan i

Ämnenas indelning – Koppling strategi – taktik – teknik

STABS-TJÄNST		SE-TJÄNST	SJO-KATAKTIK		ARME-TAKTIK	LEDAR-SKAP	CHEF I FRED
ADM. TEAM-BUILDING	BAS TAKTIK	ATTACK-TAKTIK		SPANINGS-TAKTIK	LUFTFÖRSVARSTAKTIK		
INTERNATIONELL STRATEGI		VAPEN-TEKNIK	STRATEGI FOLKRÄTT	TELE-TEKNIK	STRATEGI TOTALFÖRSVAR	FPL-TEKNIK	TEKNISK STUDIERESA
ENGELSKA							

AU-SKEDE

1987-08-31 — 88-04-15

FU-SKEDE

1988-04-18 — 06-15¹⁾

1) Varierande innehåll och tid beroende på yrkesfack.

● ● AK FV 87-88, som den nu pågående kursen benämns, består av endast 33 elever. Trots utnyttjande av reserver kom "avhoppet" att begränsa antalet påtagligt. Ett lägre elevantal innebär dock större möjligheter till individuell uppföljning, ökad gruppgemenskap och förenklade rutiner. Detta är till stor fördel för alla som är knutna till kursen.

Som kurschef kan jag glädja mig åt en ambitiös och intresserad elevskara bestående av tio elever ur teknikerfacket, tio ur strilfacket, sex ur flygfacket, fyra ur markförsvarsfacket, en ur sambandsfacket, en förvaltningsutbildad f d kustartillerist och en fortifikatör f d flyglärare. Sammantaget är detta en fantastisk kunskapskälla för en kurschef att ösa ur. Medelåldern är 37 år. Yngste elev är 27 och den äldste fyller 50 år under kursen.

Till denna kurs har också på försök knutits en repetitör, som avses gå HK inom några år. Denne är kurschefens högra hand i främst praktiska frågor, samt tjänstgör som biträdande lärare i främst ämnet flygtaktik. Vid behov medverkar han även i utbildning inom sitt fackområde vid övriga kurser vid MHS. Självfallet utnyttjas också repetitörens förmåga vid handledning och redovisning av olika

skolemodell. Själstudier, elevmedverkan, tillämpade prov, grupparbeten och specialstudier är vanliga metoder i utbildningen. Skolsalsrutinen omväxlas med fältövning, ledarskapsvecka, studieresor till försvarsindustrier och andra studiebesök, studiedagar, idrottsutövning m m.

Ett viktigt och positivt inslag är också den form av "teamutbildning" som kallas fest. Nu pågående kurs har tagit som vana att efter varje mera betungande övning (såsom tillämpade prov) ställa till med kalas. MHS erbjuder här stora möjligheter genom en fungerande mäss eller bara genom sin närhet till Stockholms obegränsade resurser i detta avseende. Och numer finns ju också FlygarMässen invid Grand Hotell att frekventera.

● ● Utöver förändrat kursinnehåll och nya elever kommer framtida allmänna kurser också att uppvisa nya elevkategorier. Redan hösten 1988 utökas yrkesfacken med *flygingenjörer* och *meteorologer*. Därmed är samtliga fack representerade. Samtidigt inträffar något revolutionerande i den gamla ärevördiga skolans historia. Den **första kvinnliga eleven** kommer sannolikt på Flyglinjens allmänna kurs. – Som vanligt är FV utvecklingsledande inom försvaret!

taktik och teknik, dels vid redovisningar av grupparbeten i samtliga ämnen. Ett antal skriftliga prov genomförs också. Nio prov är av tillämpad karaktär, d v s ganska arbetskrävande prov med värdering i fyrgradig skala. Dessa prov är inom strategi och taktik. Övriga prov är kunskapsprov med betygssättning i tvågradig skala.

Det blir härmed rikliga tillfällen till att visa framfötterna eller till att göra bort sig. Det sistnämnda sker dock bara i undantagsfall. Den enskildes rättssäkerhet i vad avser bedömning täcks också in genom lärarkollegier och förtroendemännens medverkan.

● ● Efter ca 7 1/2 månaders tjänstgöring vid MHS och ett antal veckors fackutbildningsskede är AK slut. Efter några år kommer en del av eleverna tillbaka igen för att genomgå högkursen (HK). Övriga nöjer sig eller får nöja sig med "majorskursen". MHS hoppas då att AK givit en god grund för fortsatt verksamhet och att tiden vid AK medfört den personliga förmåga och säkerhet, som är kursens mål i chefsutbildningen. ■

Sven Hammar
(Kurschef AK FV 87-88)

Vid MHS utbildas dessutom reservofficerare för högre befattningar. I likhet med den allmänna kursen genomförs ett allmänt utbildningsskede (AU-skede) vid MHS och ett fackutbildningsskede (FU-skede) vid andra myndigheter.

Flyglinjens reservofficerskurs

Efter AU- och FU-skedena skall eleverna kunna tjänstgöra i krigsorganisationen på nivå 4. Godkända elever har då uppnått formell kompetens för befordran till MAJOR.

Det egentliga syftet med kursen är en höjning av kunskapsnivån och uppfräschning av gamla grundläggande begrepp. Inga skriftliga prov genomförs. Slutbetyg sätts inte i något ämne, utan de sammanfattande vitsorden grundas på muntliga prestationer. Detta gör att stäm-

ningen blir otvungen och diskussionerna öppna.

Reservofficerskurserna brukar omfatta 12-20 elever med mycket varierande bakgrund. Den senaste kursen, ROK FV 86, innehöll 21 elever – fem meteorologer, fyra trafikledare, två sambandsofficerare, åtta ur stril/alarmeringsfacket och två underrättelseofficerare.

● ● AU-skedet vid MHS omfattar 120 timmar, d v s tre utbildningsveckor med

timfördelning enl **bild 1**. FU-skedet, som genomförs vid annan fackmyndighet, omfattar också tre veckors utbildning. Kursen är vid MHS upplagd i tre avsnitt. En vecka med grunder i strategi och taktik, en vecka med allmänna orienteringar (chef i krig, ledarskap, armétaktik, sjö- och KA-taktik) och slutligen en vecka med spel på sektornivå. Dessa avslutande spel förbereds och drivs av elever med handledning av skolans lärare. Detta är en nyttig avrundning, som ger upphov till många frågor och synpunkter.

Elevernas varierande bakgrund medför stor spridning i kurserfarenheterna. Att vara kurschef för en ROK är dock tveklöst en mycket inspirerande uppgift.

● ● ROK FV 86 avslutning av AU-skedet blev en ovanligt minnesvärd tillställning. En av kursdeltagarna, ambassadör och tillika professor i folkrätt, förevisade utrikesdepartementets lokaler och orienterade om verksamheten. Därefter följde avslutningsmiddag på Operakällaren. ■

Sven Hammar
(Kurschef ROK FV 86)

MHS reservofficerskurser				
<ul style="list-style-type: none"> ▶ En kurs för vardera försvarsgrenen ▶ 3 V teoretisk utbildning vid MHS ▶ 3 V befattningsinriktad utbildning som anknyter till bataljonchefskurserna (motsv) 				
Strategi	Flygtaktik med ledning & stabsjänst	Armétaktik	Sjö- & KA-taktik	Ledarskap Chef i krig, m.m.
20	62	8	6	24

Bild 1: Timfördelning på ämnen (totalt = 120 h).

Den första FKHS/HK för det tekniska facket är slutförd. – Vi som genomgått utbildningen kommer från GBO och har sneddat in i NBO via en AKÖ-kurs 1984, innehållande ett allmänt skede vid F20 (ca 5 mån) samt ett fackskede vid F14 av samma längd. Före detta hade de flesta av oss kompletterat civila ämnen på KOM-VUX under ca 1 år.

Chefsutbildning – tekniska facket

Den högre kursen var liksom AKÖ uppdelad i två skeden – dels ett allmänt vid F20 i 4 mån hösten -86, dels av det avslutade tekniska fackutbildningsskedet vid F14.

Vi var elva flygplan/vapen- och fyra el/tele-tekniker som genomgick kurserna och befordrades till kaptener i nivå III.

Eleverna kom från ett flertal av våra flottiljer. Endast F4, F13 och F15 var inte representerade. – M a a det svåra personalläget känner vi oss mer än välkomna till-

baka till våra hemmaförband.

De allmänna skedena vid F20 har av oss upplevts som värdefulla. Vi har fått en breddning av kunskaperna inom det taktiska området. Likaså en bra ledarskaps- och lärarutbildning.

Under de tekniska fackskedena vid F14 har vi utgjort en "pionjärgrupp", eftersom båda dessa kurser varit de första i sitt slag inom Flygvapnet. Svårigheter har funnits att utforma kurserna på ett sätt som svarar mot våra behov i våra

kommande befattningar. Detta har i sin tur inneburit, att vi under pågående kurser fått vara med om vissa justeringar av kursinnehållet. Något som stundtals har upplevts som ganska påfrestande av oss elever. Dock har skolledningen försökt tillmötesgå oss i den kritik som vi har framfört. Efter nämnda justeringar anser vi, att vi i stort fått det utbyte vi ville ha av fackskedena.

Den tid som vi sammanlagt varit borta från förbandsproduktionen har varit ca tre år, inklusive KOM-

VUX-kompletteringen. Eftersom de flesta av oss har en lång förbandserfarenhet och i många fall vikarierat på våra kommande befattningar, frågar vi oss: Är det ekonomiskt försvarbart med denna långa utbildningstid för vårt vidkommande?

Vi hoppas nu att berörda myndigheter dragit erfarenheter av vår utbildning för att i framtiden kunna göra den ännu bättre. ■

Eleverna vid FKHS/HK 86/87
(Tekniskt fack)

Med större flexibilitet, ökad anpassning till organisationens krav och snabbare befordran vill Överbefälhavaren förbättra utbildningssystemet i försvarsmakten. Med minskad utbildningstid kommer dessutom antalet officerare i produktionen att öka och personalsituationen inom försvarsmakten att förbättras.

ÖB vill påskynda utbildningsgången:

Snabbare & flexibla utbildning ger fler officerare i produktionen

Den allvarliga personalsituationen inom försvarsmakten har föranlett Överbefälhavaren (ÖB) att se över systemet för utbildning till och av yrkesofficerare. I ett förslag som ÖB överlämnat till regeringen noteras, att det för krigsorganisationens behov saknas kvalificerade systemoperatörer och tekniker i Flygvapnet och Marinen samt kompanichefer i Armén. På yrkesofficersbefattningar har i dag i alltför stor utsträckning krigsplacerats pensionerade yrkesofficerare, reservofficerare samt yrkesofficerare utan erforderlig utbildning.

”Det är inte möjligt att inom Armén genomföra grundutbildning med erforderliga kvalitetskrav av, m h t kvarstående läget, önskvärt antal värnpliktiga”, skriver ÖB bl a.

Problemen för Flygvapnet och Marinen har enligt ÖB blivit så allvarliga, att det är svårt att både utbilda förbanden och samtidigt upprätthålla incidentberedskapen.

Mot den här bakgrunden tillsatte ÖB under februari 1987 en arbetsgrupp med uppgiften att redovisa bedömningar och förslag för att avhjälpa problemen kring personalsituationen inom försvarsmakten. I denna grupp ingick representanter för försvarsgrenarna och arbetstagarorganisationerna. Dessutom fick också chefen för Militärhögskolan (MHS) i uppdrag att se över utbildningen i skolan. Efter genomfört utredningsarbete fattade ÖB be-

slut om förändringar angående förkunskapskraven för tillträde till krigshögskola (KHS). Dessutom presenterade ÖB förslag till regeringen angående förändringar i förordningen om utbildning till och av yrkesofficerare m m (FFS 1980:29)

● ● **Praktiska åtgärder.** – ÖB vill således ge befälsordningen en sådan flexibilitet att den kan anpassas till försvarsgrenarnas särart. ÖB vill också minska den totala utbildningstiden, förbättra möjligheterna att snabbare nå till högre nivå i krigsorganisationen och inrikta den skolbundna utbildningen än hårdare mot krigsuppgifterna. Samtidigt menar ÖB, att utbildningen för fredsuppgifterna i ökad omfattning skall ske genom praktisk tjänstgöring vid förbanden.

Genom att förändra förkunskapskraven för tillträde till KHS bedömer ÖB, att vinsterna i sparade personår årligen kan uppgå till ca 150 – 200. Detta uppnås genom att kravet på *B- och C-språk samt historiatas bort* samtidigt som förkunskapskraven i svenska och engelska för tillträde till KHS högre kurs höjs från två till tre årskurser för samtliga försvarsgrenar. ÖB har enligt regeringens förordning rätt att fatta beslut om dessa förändringar. Så har också skett.

Vad beträffar kompetensnivå efter officershögskola (OHS) och KHS menar ÖB, att en yrkesofficer efter genomförd OHS

skall ha de teoretiska kunskaperna för att kunna utöva ett chefskap på nivå 6/IV i krigsorganisationen (d v s plutonchef). För huvuddelen av befattningarna på nivå 6/IV kan kompetensen uppnås inom två år efter OHS, anser ÖB.

Samtidigt menar ÖB, att en likformighet inom försvarsmakten för befordran till löjtnant är nödvändig. Detta krav på likformighet väger således enligt ÖB:s uppfattning tyngre än kravet på koppling till nivå i krigsorganisationen.

● Beträffande KHS anser ÖB, att ytterligare minskning av tiden för den skolbundna utbildningen kan nås genom att KHS allmänna och högre kurs genomförs i nära anslutning till varandra samt genom att innehåll i kurserna ytterligare anpassas till krigsorganisationens krav. Den sammanlagda kurstiden förkortas då med 3 – 6 månader, varierande mellan försvarsgrenarna, utan att utbildningsmålen avsevärt förändras.

Dessutom har ÖB m h t krigsorganisationens krav på unga chefer även på specialistbefattningar föreslagit, att KHS specialistkurs i likhet med den allmänna kursen skall kunna genomgåas tidigast två år efter OHS. Genom att tidigarelägga KHS specialistkurs anser ÖB, att KHS högre kurs bättre än nu skall framstå som en reell utvecklingsväg.

ÖB genomför också en översyn av utbildningen vid MHS. Översynen berör främst de högre kurserna och påverkar inte de förändringar som nu aktualiseras.

● ● **Vägledande principer.** – Enligt ÖB bör således följande principer vara vägledande för utbildningen till och av yrkesofficerare t o m nivå 5/III:

- ▶ *Officershögskolan skall syfta till att ge alla elever den formella kompetens som krävs för att utöva chefskap på nivå 6/IV. Efter genomförd officershögskola erhåller eleven tjänstegraden fänrik.*
- ▶ *Under minst två år sker därefter vidareutbildning huvudsakligen vid fredsförbandet. Efter godkänd utbildning och praktisk tjänst utnämns officeren därefter till löjtnant och kan rekommenderas till krigshögskola.*
- ▶ *Krigshögskolans allmänna kurs/specialistkurs skall därefter ge fördjupad chefsrespektive fackutbildning.*
- ▶ *Kompetensnivå 5/III och tjänstegraden kapten uppnås efter genomförd och godkänd vidareutbildning i form av krigshögskolans allmänna kurs eller specialistkurs och krigshögskolans högre kurs samt normalt ett års väl vitsordad praktisk tjänst som plutonchefs ställföreträdare (motsvarande) i anslutning till krigshögskolan.*

ÖB har hemställt till regeringen att få genomföra ovanstående förändringar. ÖB betonar i sin skrivelse att dessa förändringar är en viktig del i de totala åtgärderna för att förbättra personalsituationen.

Om regeringen beslutar som ÖB föreslagit, beräknas förändringarna i utbildningssystemet ha trätt i kraft över hela fältet under hösten 1988. ■

Cumhur Thomas D. Gür



Flygvapnets krigshögskola (FKHS) vid F20 i Uppsala har genomfört sin traditionsenliga utlandsresa med högre kursen. Årets färd gick sydostvärt – till Jugoslavien. Ett omtalat land i dessa dagar, främst på grund av den ekonomiska kris som drabbat landet och de interna problem som finns mellan de olika folkslagen.

F20:s traditionella elev- utlands- flygning



1987 besökte FKHS Jugoslavien

Måndagen den 3 oktober lämnade vi med en TP 84 Hercules ett regnigt och småkyligt Uppsala. Drygt fyra timmar senare landade vi i ett soligt och varmt Belgrad. Vi möttes på flygplatsen av vår för-

svarsattaché överste Ström, jugoslaviska följebefäl och tolk (ur jugoslaviska flygvapnet), vilka lotsade oss smidigt genom tull och passkontroll samt hjälpte oss hela veckan ut.

De första dagarna var vi i Belgrad. På YAP (Yugoslav Peoples Armyclub) informerades vi om Jugoslaviens utrikespolitik, ekonomi och totalförsvaret. En krans nedlades av C F20, överste Jan Westberg, vid Memorial Center "Josip Broz Tito". Vi besökte Militärhögskolan och fick en föreläsning av den datorstyrda spelanläggning som används vid övningar, liksom en orientering om skolans utbildning.

I utkanten av Belgrad ligger det jugoslaviska Flygvapnets tekniska institut. Där studerade vi bl a den nya och mycket moderna överljudsvindtunnel, som nyligen blivit färdigställd. Från jugoslavisk sida hoppas man att intresset utomlands skall bli stort för att utnyttja denna nya tunnel (prov i M.4,0 möjligt). Ett besök vid armémuseum och sightseeing i Belgrad med omnejd hann vi också med. Vid den Okände soldatens grav har man en vidunderlig vy över landskapet.

På 4:de dagen tog vår TP 84 oss till Zadar. Där ligger Jugoslaviens Air Force Academy, där bl a flygförarutbildningen genomförs (såväl på flygplan och helikopter). En genomgång av utbildningen och rundvandring i skolbyggnaden genomfördes. Efter förfrågan fick vi möjlighet att beskåda en del av de flygplan som eleverna utbildades på. Men vi fick aldrig tillfälle att träffa några elever. Tyvärr.

I staden Zadar märkte man att turism är en viktig näringsgren. Närheten till Italien sätter också sin prägel på orten.

● Sista dagen ägnades åt studiebesök vid SOKO flygindustrier. Där tillverkas Super Galeb, Jugoslaviens egentillverkade jetskolflygplan. Vidare samproduceras där (med Rumänien) det pilvingade attackflygplanet Orao (IAR-93 Jurom) samt licenstillverkas den franska helikoptern Gazelle. Vid rundvandring i fabriken kunde vi konstatera, att industrirobotar var en sällsynt förekomst. – Jugoslavernas arbetsmiljölagar kan inte jämföras med våra. Text används inte hörselskydd, trots att ljudnivån är hög.

Därefter var det dags för hemresa – fyra timmar lång. Vi nödgades ta på oss varmare kläder igen (i Uppsala duger det inte med kortärmad vitskjorta i oktober). Vi konstaterade också hur nyttigt det är att bese andra länder och få göra jämförelser. Detta inte minst för att få perspektiv på Sverige och inse hur bra vi har det. Något att aktivt värna. ■

Ingegärd Jönsson

F15:s stationsbataljon prövar nya grepp

Det är säkerligen inte bara lönefrågan som har bidragit till det ökade antalet förtidsavgångar bland den tekniska personalen inom FV. En av de övriga faktorerna bakom problemet kan ha varit att de förändrade krav som följde av NBO, att den nya krigsorganisationen inte uppmärksammades tillräckligt och att en översyn av fredsorganisationen inte kom till utförande i samband med den övriga omstruktureringen.

Behovet av en översyn av fredsorganisationen aktualiserades emellertid senare i teknikerutredningen. De förbättringsträffar som genomfördes vid F15 under hösten 1985, gav impulsen till att vidareutveckla en tidigare organisationsidé till det försök som påbörjades 1987-02-01.

Försöket, som pågick under hela resten av året, innebär i stort:

- Att Tekniska skolan underställs chefen för stationsbataljon och att tjänsterna som flygplan-/vapeninstruktör överförs till stationskompaniet.
- Att resp kompani organiserar vardera tre klargöringstroppar om fler än fyra flygtekniker.
- Att chefen för klargöringsplutonen (KL) samlokaliseras med divisionens Programledare (PL).
- Att prioriterat samband FL – KL/PL – resp klargöringstroppen upprättas.

- Att klargöringstroppen utbildar "egna" värnplikliga omgångsvis enligt ett rullande system.

Av kompaniernas tre klargöringstroppar grupperas två inom egen hangar, medan den tredje grupperas på tekniska skolan. Tropparna flyttar sedan mellan tekniska skolan och resp kompani i takt med utbildningscykeln.

Klargöringstropparna har som huvuduppgift "beredd samtidigt betjäna två flygplan". Med sex troppar medger detta samtidig klargöring av upp till tolv flygplan. Även de troppar som grupperas på tekniska skolan har denna huvuduppgift, men de har dessutom uppgiften att utbilda 4-8 vpl i ett rullande system enl bild 1. Det bör observeras, att begreppet "samtidig betjäning av två flygplan" har en annan innebörd än "att ha två flygplan på linjen".

- ● Utbildningen till 2:e hjälpmekaniker omfattar enl "BUF Vpl" 165 lektionstimmar (3 1/2 vecka). Befattningsutbildningens två första dagar är schemalagda och omfattar i huvudsak introduktion och säkerhetsbestämmelser. Resten av utbildningen genomförs som varvad teori och praktik, samtidigt som troppen utför produktiv klargöringstjänst.

Flygplantroppen som tidigare innehållit chef, stf chef samt sju flygtekniker redu-

ceras till chef, stf + tre flygtekniker, d v s det "embryo" som behövs för krigsorganisationen. Därigenom finns det också en stomme i fredsunderhållet. Arbetsmängden på flygplan 37 är dock sådan, att flygplantroppen med sin minskade bemanning inte klarar hela underhållsuppgiften. En del service och reparationsåtgärder måste därför läggas på klargöringstroppen, vars flygtekniker på detta sätt kan upprätthålla sin tekniska kompetens. Därvid tas de troppar som har de äldsta vpl i anspråk i första hand.

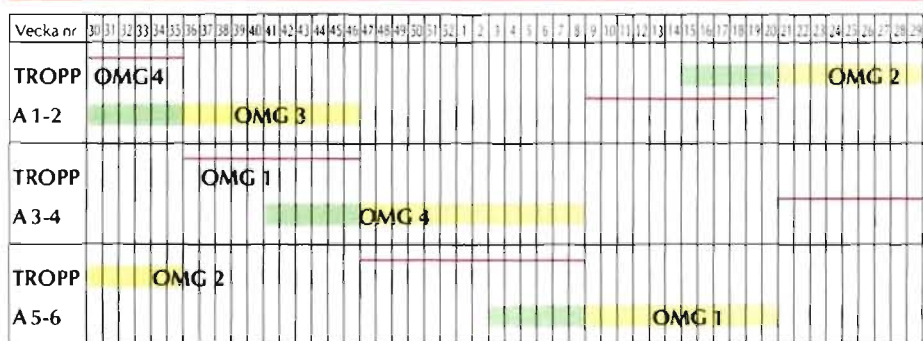
P g a det stora vakansläget genomförs dock försöket för närvarande i ett något modifierat utförande jämfört med arbetsgruppens förslag. Bl a måste en av klargöringstropparna vid varje kompani helt avdelas för tjänstgöring vid flygplantroppen (enl bild 2). Detta reducerar givetvis betjäningsskapaciteten till samtidig klargöring av upp till åtta flygplan.

- ● I det nya systemet utbildas samtliga vpl av kategorin flygplan-/vapenmekaniker till M 6, d v s förarbevis för klargöringsbil. Denna utbildning genomförs i huvudsak av resp tropp med "uppkörning" för militär besiktning. Av flygplan-/vapenmekanikerna tar tropparna ut lämpliga vpl för tillika utbildning till bogserförare. Detta reducerar hängtjänsten i fred och tillför krigsorganisationen ytterligare kompetens och flexibilitet.

Daghavande kompaniets klargöringsledare svarar för minutoperativ ledning av samtliga sex klargöringstroppar. Detta innebär att kompanierna gemensamt producerar flygtid mot flygenhetens samlade behov, vilket beställs/fördelas genom daghavande programledares försorg.

För att det nya systemet skall få full effekt, krävs att flygledaren meddelar daghavande KL när flygplan kommer in för landning – på liknande sätt som i KC. Därigenom kan tropparna släppa ansvaret för flygplanet så snart det startat. När KL får meddelande att ett flygplan kommer in för landning, beordras lämplig tropp ut för att klargöra detta. Den psykiskt stressande väntetiden när flygplan är i luften kan på detta sätt undvikas och ett

Bild 1



AMU¹⁾

Klargöringstjänst

Tekniska skolan

(—) Tjänstgöring som fpl-tropp pga vakansläget

1) Vid F15 genomförs sedan omg 863 ett separat försök med 6 veckors koncentrerad AMU, med mycket gott resultat

**Ökad
professionalism
är också
personalomsorg**

F6 lanserar "mini-ACMI" för FV

Två konkreta projekt med det syftet har påbörjats under hösten i F6:s regi. De kallas SMART respektive TAKEVAL-TAK-UTB. Båda har med taktisk flygutbildning att göra.

● **SMART** är ett projekt i samarbete med Försvarets Försöksplats i Karlsborg (FFK). Meningen är att utnyttja de resurser som finns på FFK att följa flygplans strid mot varandra i luften. Genom att ta hand om de data som FFK samlar in och behandla dem i dator, kommer vi att kunna följa på bildskärm luftstridens förlopp. Fram till i dag har fler luftstrider vunnits i fikarummet vid eftersnack än någon annan stans. Om vi lyckas med SMART blir det slut med det. Ett led i Profil 90 mot ökad professionalism, och en resurs som så småningom alla FV:s förband kan ha glädje av.

mer flexibelt nyttjande av klargöringsresurserna nås. En sambandsfunktion för att klara dessa meddelanden är under framtagning och beräknas vara i drift inom kort.

I förslaget finns ytterligare en del utvecklingsmöjligheter som kommer att provas under hand. Det samlade intrycket efter sex månader i försöksorganisationen är övervägande positivt. Det verkar som om den inslagna vägen kan vara den rätta för att skapa en bättre arbetssituation för våra tekniska officerare. ■

Hans Sundgren

Vad händer med vårt **Profil 90** i Flygvapnet? Det vanligaste sammanhang när man får höra talas om Profil 90, är när olika personalkategorier önskar sig förmåner av något slag. Det är naturligtvis inget fel att sträva efter bra förmåner. Det ökar motivation och arbetsglädje. Men Profil 90 är inte bara ökad personalomsorg. Profil 90 är också – bland annat – en strävan mot **ökad professionalism**.



Foto: Ulf Nylin

● **TAKEVAL – TAKUTB** syftar till att än noggrannare än i dag bestämma vilka kunskaper och färdigheter våra flygförare skall besitta samt att ta fram värderings- och utbildningsunderlag för detta. Projektet utvecklas i samarbete med FRI PU-MA-projekt.

Utgångspunkten är den taktiska strids-situation, t ex en förare i sitt flygplan på väg in för anfall, eller på en krigsflygbas. I de situationerna finns inte tid att slå upp fakta i handböcker. Det föraren har att jobba med, är det som finns i hans huvud och det han har i händerna. Det är ett omfattande arbete att ta fram de verkligt nödvändiga kunskaperna, rensa bort sådant som inte är nödvändigt och att skapa bra och bestående utbildningsunderlag. Det

är ett viktigt arbete, särskilt i dessa tider där så mycken erfarenhet gått förlorad genom att många äldre förare lämnat FV.

Även det här projektet kan komma hela FV till del. Slår försöket väl ut, finns dessutom möjligheter att genomföra samma typ av projekt inom andra områden. ■

Göran Tode

PS. F6 har som synes antagit F4/Stril:s Profil 90-utmaning (från FV-Nytt 2/87). Nu låter vi på F6 utmaningen gå vidare i FV:s led. M a o: Hur tacklar övriga FV-förband Profil 90-utmaningen? Vad gör Du för att förbättra Ditt och vårt Flygvapen? FV-Nytt väntar på svar!

DS.

Ulf Nylin - F6 i profil 90-utmaningen (FV-Nytt 4/87) sid 28



Foto: Ulf Nylin



radarns bärflygplan finns Saab 340 fortfarande kvar i bilden. Dyrare i inköp men med större interiör, vilket ev kan innebära vissa utvecklingsmöjligheter.

Totalt kan det på 90-talet handla om ett tiotal radarflygplan. Ty Sverige är, nota bene, ett med europeiska mått mätt ansevärt, långsträckt land och därmed svåröverskådligt för konventionell radartäckning. Och dagens allt snabbare krigföring kräver bl a snabbare förvarning.

Den flygburna radarstationen PS-890 är således ett nödvändigt komplement till våra redan befintliga, markstationära radarsystem – PS-860 (höghöjdsradar) och PS-870 (låg höjdsradar). PS-890-informationen kommer alltså att komplettera andra spaningsdata till våra under jord placerade stridsledningscentraler. PS-890-systemet kommer således att utnyttjas utan operativ/taktisk

Medle november landade ett från USA av Försvarets Materielverk inköpt flygplan på Bromma – en flygande provbänk som skall utgöra embryot för FY:s kommande luftburna spaningsradarsystem, PS-890. Av bilderna framgår att det rör sig om ett ombyggt affärsflygplan typ Fairchild Metro 3, sedan några år i FV benämmt TP 88. Den nya individen bär femnumret 883 och är redan kamouflagemålad.

PS-890

I och med denna milstolpe kan arbetet med att ta fram vår flygburna radarstation fortskrida – ja, to m intensifieras. Nu finns den plattform på vilken FMV kan börja provköra och utvärdera Ericsson Radio Systems långsmala takradarantenn.

Efter två å tre års prov skall underlag finnas framtaget för beslut

om anskaffning av ett flygburet spaningsradarsystem. Det är dock i dagsläget inte avgjort om själva bärkroppen/flygplanet blir av utländsk eller inhemsk konstruktion. Som vanligt är slika val en pekuniär historia.

Flygplan 883 är bara ett provflygplan; billigaste flygande provbänk. – Som alternativ till PS-890-



Embryot har landat



"Provbänken" 883 utan radarmockup

personal i luften. Radarinformationen länkas in i Stril 90-systemet.

Vårt nya, flygburna radarsystem har alltså inte, som t ex NATO:s AWACS-flygplan (E-3 Sentry), någon inbyggd stridsledningscentral. Vårt system har därför i folkmun kallats "fattigmans AWACS".

Men Ericssons flygburna radarsystem är en nykonstruktion som är mycket avancerad – ett koncept som redan väckt intresse på flera håll uti i världen. Radaran-tennen – som placeras i ett drygt 9 m långsmalt komposithölje på flygplanets rygg – innehåller en Doppler-/S-bandsradar. Den är moduluppbyggd av ca 200 sändar-/mottagarenheter och avses täcka/svepa en 120°-sektor i horisontalplanet – alltså ut från antennens båda långsidor. Denna radar skall klara av att upptäcka olika flygföretag på ca 300 km av-

stånd. Därmed är vårt system i klass med stormakternas, vilket är behövligt då Sverige ligger inklämd just mellan två rivaliserande stormakter.

Den nu erhållna Metro 3:an ser annorlunda ut än vår tidigare i drift tagna TP 88 (fpl 882). Sju fönster har satts igen, ett APU (hjälpkraftsaggregat) har placerats undertill och de två stabilisatorerna har försetts med sk taillets. Flygplanet har i USA också interiört genomgått ett antal modifieringar/förstärkningar för att underlätta provningsarbetet här hemma. Tillkommit har även en kylningsutrustning till radaran-tennen.

Ett embyro har landat – en ny radarepok kan ta sin början. FMV och Ericsson skall nu se till att falkögat kommer "rätt på vingarna".

Red.



Flygburen

radarstation tar form



Ny epok på väg

Foto: Jahn Charleville



Foto: Ulf Fabiansson

Sista lördagen i september blev en historisk dag vid F7. Då genomfördes en utbildningsövning vid transportflygheten (TpF) med FV:s alla åtta TP 84 "Hercules". Övningen var ett led i uppbyggnaden av det militära transportflygets förmåga.



Foto: Anders Holmertz

Del 1:

Med fokus

Den normala flygverksamheten vid TpF innebär transportflygningar året runt utan gemensamt uppehåll för semester. Tillsynen av olika slag innebär att en del TP 84:or inte kontinuerligt kan användas för transportflygningar eller övningar. Till detta kommer att mer än en tredjedel av flygtiden används till flygningar utomlands. – (Och nya förmodensflygningar i Röda Korsets regi kan åter bli aktuella.)

Förutsättningarna för att flyga med alla Hercules samtidigt är därmed små. När det under sensommaren öppnades en möjlighet att genomföra en utbildningsövning av detta slag, utarbetades planeringsdirektiven. Målet för flygteknikerna vid serviceplutonen var att få alla åtta flygklara och för besättningarna vid transportflygdivisionen att genomföra formell förbandsflygning i division.

Aven om ingen var särskilt orolig i förväg, var det med glädje och lättnad när alla 32 motorerna efterhand startades. Det var en otrolig känsla för de närvarande, när alla Allison-turboprop-motorerna spank igång med sina stora propellrar. Vilket härligt brummande ljud! Och vilken kompakt kraftfull syn de åtta ihop på banan!! Unikt.

● ● Förbandsflygning är en del i utbildningen av besättningarna. Normalt är det frågan om rote eller grupp. Övningsstillfällena är inte många. Den här gången var det inte frågan om avancerad flygning i förband – något som våra kollegor i stridsflygplanen dagligen sysslar med. Alla förarna vid transportflygdivisionen har lämnat dessa konster bakom sig, eftersom det inte är möjligt eller ens tillåtet med "Hercules".

Vid den här övningen tränades omgrupperingar till de vanligaste divisionsformeringarna på långa rakbanor och i svaga svängar. De raka flygvägarna innebär att större delen av Skaraborg täcktes under övningen.

På detta sätt fick många människor se besättningarnas förmåga i förbandsflygning i det vackra septembervädret. Flyghöjder mellan 500 m och 1 000 m innebar goda möjligheter att från marken bli vittne till en magnifk syn.

Spontana reaktioner efteråt från många människor gav uttryck för både beundran och ett starkt förtroende för FV:s resurser och förmåga.

● ● All personal har visat att man

med ett gemensamt mål – hur svårt det än kan tyckas – kan genomföra en sådan här bedrift. De har också visat att den *personliga kompetensen är hög* – från planering till genomförande. Det finns därför mer än åtta skäl att minnas denna historiska dag.

När de åtta Hercules-flygplanen passerade i perfekt formation över F7, blev detta även en hyllning för de som varit med sedan 1965, då det första flygplanet levererades.

Överstelöjtnant **Lars Olausson** – som varit teknisk chef vid F7 sedan 1960 – har en stor del i att F7 blivit Flygvapnets transportflygcentrum. Det tekniska ansvaret för TP 84:orna har inneburit många och nära kontakter med tillverkaren i USA, liksom andra underleverantörer. Jämfört med ett inhemskt tillverkat flygplan (t ex Viggen) blir underhålls- och reparationsarbetena för Hercules anorlunda. Vissa större arbeten görs i dag av ekonomiska skäl m m inte i Sverige.

● ● Den äldsta TP 84:an (C-130 E) kom till F7 i slutet av februari 1965. Nära 23 år senare låg detta flygplan i spetsen för divisionen vid septemberövningen. Det är det bästa betyg som kan ges åt den som varit tekniskt ansvarig under alla dessa år. Dessutom har Lars sett till att detta gamla flygplan har fått nya motorer med samma modernitet och styrka som de yngre C-130 H-individerna har. Det äldsta flygplanet har egentligen blivit yngst!

Det var därför både med stolthet och vemod som övlt Olausson – tillsammans med fyra andra pionjärer vid F7:s transportflyghet – tittade upp mot den klarblå himlen. Nu fick de se att de yngre kamraterna vid transportflygheten är kompetenta att flyga utan de äldres hjälp.

Av de fyra veteranerna är två flygnavigatörer – kaptenerna **Sven Johansson** och **Åke Söderberg** – och två färdmekaniker – löjtnanterna **Erik Nilsson** och **Gunnar Schön**. Alla har en 40-årig karriär bakom sig i FV och den mesta tiden vid F7:s transportflyg.

De har alla varit med om det moderna transportflygets uppbyggnad. Genom otaliga uppdrag utomlands har de sett det mesta som kan ses som svensk. De har bidragit med uppoffrande insatser, inte minst vid nödhjälpsflygningar utomlands. Namn på länder som Liberia, Angola, Biafra,

ån Hercules

Sudan och Etiopien har en mycket djup personlig innebörd. De har varit där, sett nödlidande i misär och genom outröttligt arbete gjort allt som varit möjligt – med FV:s utkommenderade Hercules-flygplan. – Bra gjort!

● ● **FAKTA OM TP 84** – Lockheed C-130 Hercules – inom FV benämnt TP 84 – är ett militärt trupptransport- och fraktflygplan. Det har fyra turboprop-motorer och väger fullastat över 70-ton.

Dess överlägsna egenskaper jämfört med civila transportflygplan är främst:

- ▶ Korta start- och landningssträckor i förhållande till stor lastvikt (max 20 ton).
- ▶ Stor lastvolym, där fordon och annan materiel kan köras ombord via en lastramp i bakkroppen.
- ▶ Stor fältmässighet genom sin robusta konstruktion, vilket bl a innebär förmåga att landa på grus- och gräsfallt.

Marschfarten är normalt 540 km/h och aktionstiden med 10 tons last är ca 12 flygtim. Lastutrymmet kan enkelt arrangeras från 90 passagerare + viss last till en "godsinka" för flera fordon samtidigt. Dessa valmöjligheter finns utan att extra utrustning behöver medföras i flygplanet.

I försvarsmakten används TP 84 vid militära övningar i fred och flygtransport av personal och materiel inrikes och utrikes. I krig avses TP 84 utnyttjas för att snabbt transportera viktigare förband samt underhåll till dessa. Dessutom används det för fällning av fällskärmsjägare och materiel från luften.

FV:s åtta TP 84:or finns vid Transportflygenheten/TpF på Sätenäs. Den första levererades 1965, en vardera 1969 och 1973. De fem yngsta kom till Sätenäs under 1981. Livslängden för våra Hercules beräknas till långt in på 2000-talet.

Åke Svedén



Foto: Ulf Fabiansson

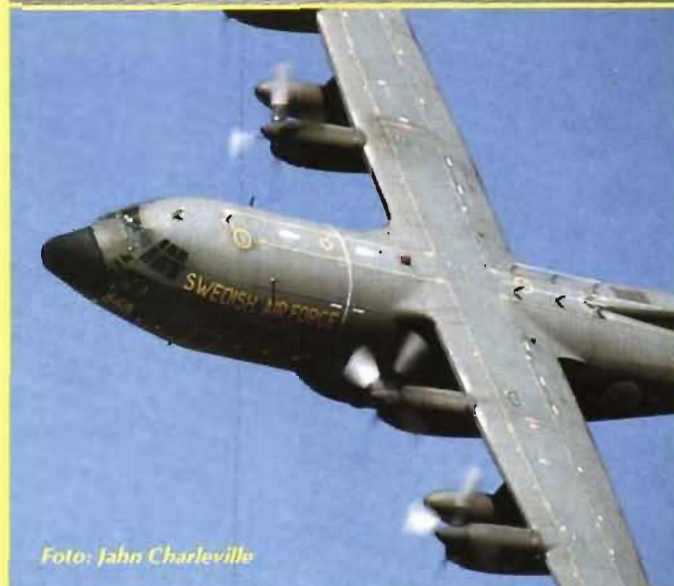


Foto: Jahn Charleville

Foto: Ulf Fabiansson

**FV
redo
om
RK
kallar**



International Air Tattoo är ingen flygutställning eller flyguppvisning i egentlig bemärkelse. Det handlar i stället om ett jättelikt möte för militära flygmaskiner och flygbesättningar från världens alla hörn. Tattoot äger rum i Storbritannien. Och för första gången har Sverige deltagit. Det blev succé!

**Text & foto:
Lennart Berns**

Med fokus på Hercules TP 84-tema, del 2



Tattoo-parad med 15 C-130 Hercules ur RAF

International Air Tattoo

Tattoot "spelar upp" på flygbasen Fairford, som ligger öster om Bristol. Vartannat år samlas här militära flygplan och deras besättningar från hela världen i främsta syfte att byta och samla erfarenheter.

En vecka varar tattoot. På tredje dagen anordnas seminarier och symposier. Tattoot avslutas med uppvisningar i dagarna två, varvid också allmänheten äger tillträde. Tattoot har numera nått en sådan ryktbarhet att folk strömmar till i hundratusental. Tattoot är det största evenemanget i sitt slag i världen. Icke någon annanstans samlas så mycket militärflyg eller koncentrerad flygerfarenhet.

● ● Temat för årets tattoo var "Skylift 87" med huvudinriktning på militärt transportflyg för räddningsuppdrag och för understödsoperationer vid t ex hungerekatastrofer. Därav kom det sig att Sverige var med – en TP 84 från Såtenäs med F7-besättning.

Från svensk sida var syftet med delta-

gandet att få kunskap om andra länders transportflygerfarenheter på ett billigt och effektivt sätt. Det handlade alltså inte primärt om att delta i uppvisningarna utan om förbandsproduktion. Symposierna var mycket givande och F7-specialisterna antecknade för fullt, bl a hur man i nödsituationer kan starta en Hercules med ett punkterat däck ...

Sverige ställde upp med Europas äldsta Hercules, den som har nummer 841 på fenan och som levererades till FV redan 1965. En ärrad veteran. I tävlingen om snyggaste plan, där hänsyn tas till ålder och förslitning och i övrigt till de förutsättningar som planet opererar under, vann en amerikansk KC-135. Men en titt över axeln i domarprotokollen visade, att vår svenska TP 84 var med bland de sex främsta. Ett enastående gott betyg, inte minst åt våra svenska flygtekniker, som håller vårt alerta men antalsmässigt något magra transportflygbestånd i så gott skick.

● ● Också i de avslutande flyguppvisningarna sätts betyg. Vår svenska Hercu-

les genomförde sitt vanliga program i händerna på rutinerade uppvisningsrännarna Bengt Damberg och Anders Wahlström. Genrepet kom den särskilda flygsäkerhetskommittén att få något inåtvänt i blicken. Icke för "ryggflygningen", men väl för flygningen med flöjlade innermotorer i ett av momenten. Det blev s a s tummen ner.

Normalt är flygsäkerhetskommitténs beslut utan appell, men tack vare tidigare



F7 höll den svenska fanan högt



Hercules styrka sitter i personal



◀ På flygbasen Fairford. Chelen för F7:s transportflygenhet, velt Åke Sweden, bekantar sig bl a med hertigen av Kent

Wahlström och en filmad upptagning av uppvisningen (genrepet med flöjlade motorer!) spreds till 20 miljoner brittiska TV-tittare. Flygfackpressen var på plats när svenskarna flög och kameraslutarna smattrade som kulsprutor. Amerikaner med svensk påbrå klämde en tår ur ögonvrån när nödluckan på planet vräktes åt sidan efter landningen och den svenska flaggan smattrade i fartvinden. (Tack går till vår svenske flygattaché i London, som lånade ut sin båtflagga!) Den moraliska segern i uppvisningen gick till Sverige, men förstapriset gick till en helikoptergrupp från Nederländerna som, skall det erkännas, gjorde mycket bra ifrån sig.



goda kontakter med bl a förre Concordeprovflygaren Brian Trubshaw fick den svenska besättningen, som kände sin professionalitet trampad på tårna, särskilt företräde för de höga herrarna. Det visade sig att de hade det allra största förtroende för svensk flygskicklighet, men de var livrädda att skapa prejudikat. Så det var bara att under de avslutande dagarna flyga med alla "spisarna" igång.

Men trots det kom den svenska uppvisningen att bli samtalsämnet på Fairford. T o m amerikanerna (som opererar Hercules i tusental) dunkade svenskarna i ryggen och gratulerade till en uppvisning som de tidigare inte ansett vara möjlig att utföra med ett så tungt flygplan. En amerikansk överste gick så långt att han ville byta besättningar med Sverige och vi skulle få några gubbar extra på köpet... Brittiska TV-bolaget BBC föll i trance och ägnade sitt längsta inslag åt den svenska uppvisningen. Intervjuer med Damberg och

● ● Huvudsakligen handlade alltså årets International Air Tattoo om transportflyg – en trend helt i linje med arrangörernas outtalade strävan att betona det militära flygets fredsuppgifter. Det har varit så de senaste åren. Och så kommer det säkert att bli i fortsättningen också.



▼ TC-119H ur USAF, motmedelversion



F7:s & TP 84:s Etiopien- insatser fick utlands- beröm

Goodwill åt Sverige

I Rode Korsets tjänst; Etiopien -85



En särskild markering var en amerikansk C-141B med helt kvinnlig besättning. Mycket trevliga flygarflickor som följdriktigt vann utmärkelsen "Spirit of the Meet".

Det strategiska och taktiska flyget fick också vara med på ett hörn på Fairford. Nästan allt av vad västvärlden har att erbjuda i fråga om militärt flyg fanns med. Skyarna korsades av B-52, Tornado, Jaguar, Phantom, Mirage, Etendard, danska Drakar, norska F-16 och klasar av skolflygplan. Sju uppvisningsgrupper fanns med. Priset tog som vanligt italienska Frece Tricolori. En uppmärksam uppvisning gjorde också marockanska flygvapnet med en rote som loopade i sandwichformering. Det blev rena slänggungan av det hela och flygsäkerhetskommittén tvangs ingripa. "Landa, landa" beordrade tornet, när de oförvägna piloterna glömde allt vad gränser hette.

Vädret under årets International Air Tattoo var uruselt. Typiskt brittiskt, hette det ibland åskådarleden. Regnet strilade ner och stratusmolnen låg bitvis som en tung slöja över hela tillställningen. När det var som allra värst ställde RAF in sina flygningar, men då räddade norrmännen situationen genom ett utsökt låghöjdspro-

gram med F-16. – Det här är ju vår typ av väder, tyckte våra norska vänner och knep tusentals publikpoäng.

● ● Som svensk och med förmånen att fått följa besättningen i vår TP 84 Hercules är det naturligt att så här i retrospektiv fundera över vilka erfarenheter FV:s första deltagande i International Air Tattoo har gett. Konkret har vi fått massor av erfarenheter i fråga om utnyttjande av Hercules under svåra förhållanden. Vi fick tala med chilensare som uppträtt i Antarktis, briter som uppträtt i Etiopien, amerikanare som under krigsförhållanden opererat i Vietnam. Vi kunde alltså byta egna erfarenheter från bl a Etiopien med andra länder. Nyttigt!

Det förtjänar i detta sammanhang nämnas, att den svenska operationen i Etiopien väckte stor uppmärksamhet och gav upphov till långliga diskussioner. Visserligen medgav inte tiden att framföra våra synpunkter och erfarenheter i föredragsform, men tack vare förtutseende från F7:s sida kryllade symposierna av våra skriftliga och till engelska översatta sammanfattningar om hur FV såg på och upplevde räddningsoperationerna. Jämförande studier visade, att det svenska flygvapnet uppnått en imponerande effektivitet. Att

Sverige med sina begränsade resurser nådde sådana framgångar kom att bli ett allmänt samtalsämne under tattoot.

● ● Från svensk sida har vi från FV sedan flera år knäsat en princip att i huvudsak endast delta i de internationella flygutställningarna på Farnborough och Le Bourget. Det är en ganska god princip, eftersom den hjälpt att marknadsföra svensk flygteknologi och gynnat Saab-Scania's exportansträngningar. En och annan pluspoäng har väl också FV fått genom detta deltagande, ett deltagande som vi naturligtvis skall måna om även i fortsättningen.

Frågan är dock om vi inte för FV:s egen skull, för att skapa trovärdighet till vår egen förmåga som flygvapen, i framtiden skall tona ner de stora internationella flygutställningarna och i stället satsa på de vartannat år återkommande International Air Tattoo. Fördelarna kan räknas i massor. Vi får billiga erfarenheter, vi marknadsför vår försvarsvilja, vi ger råg i ryggen åt vår duktiga personal och vi skänker framförallt god PR åt Sverige. Allt detta till penningar som i sammanhanget är försumbara. Att delta i International Air Tattoo bör mot denna bakgrund framgent vara självklart. ■

Foto: Peter Degerfeldt

Med fokus på Hercules



HERCULES arla stod upp en morgon

...

Drygt 70 starter med en TP 84 ur F7 gjordes i slutet av maj på Lidköping/Hovby, när drygt 800 fallskärmshoppare från 17 nationer samlades till Europas största fallskärmsträff någonsin.

Sammanlagt utfördes ca 6.200 hopp, samtliga från 4.000 m höjd. Vid varje överflygning lämnade ett 40-tal hoppare planet över akterrampen.

Hoppveckan, efter flygplanet kallad **Hercules-Boogie 87**, var ett samarrangemang mellan Flygvapnet, Arméns Fallskärmsjägarskola, Svenska Fallskärmsförbundet och Lidköpings Flygklubb.

– Jag är mycket imponerad över organisationen, sade major *Urban Sörme* (F7) vid avslutningsceremonin. Ur vår synvinkel har allt fungerat perfekt. Vi i Hercules-besättningen har fått nyttig träning. Det är alltid trevligt att umgås med fallskärms-hoppare. ■

Clifford Månström



● *Inte världens största luftformering. Men ett internationellt toppmöte på högsta nivå. 17 entusiaster från 17 olika länder har strålat samman.*

HERCULES BOOGIE 87

MAY 24-31 LIDKOPING SWEDEN



☆☆ *Spänningen bland världens flygfemkampare har under året stigit ju närmare VM (PAIM) i spanska Malaga man kommit. Stigit därför att när vår suveräne Lennart Pettersson slutat, fanns det många som såg en större chans att vinna än tidigare. Samma tankar gällde ny lagsegrare. Men det var nog också så att det svenska laget inte var ett dugg svagare än föregående år. Och att Hans Rosén redan ifjol var kapabel att vinna individuellt. ☆ ☆ PAIM -87 lovade bli en oviss tillställning. Farhågor att Coubertins ädla idrottsanda inte skulle komma att bli styrande till 100 proc liksom hängde i luften. Guldvittring är en frestelse som kan demoralisera. ☆ ☆ Om 1987 års VM i Spanien låter FV-Nytt nyblivne pensionären, svensklagets tränare/lagledare m m, m m (sedan dryga 30 år !!!), HANS-ERIK HANSSON berätta. ☆ ☆ ☆*

VM i flygfemkamp – PAIM -87:

Skogsdramatik: **Guldet bytte ägare**

Den som följt med i dramatiken kring de två senaste årens PAIM i Pirrasununga och Tikkakoski vet, att vår lagseger inte varit överlägsen vid något av tillfällena och att okuvlige Lelle P behövt datorns räknekonst för att vinna. Utöver detta har det svenska laget haft den tur som man omedvetet själv skapar, när segrar ger luft under vingarna.

Förberedelserna i år skedde på vanligt sätt. Det innebar att svenskarna satsade mest fritid av alla deltagare inför ett PAIM. Det synes vara så att tjänstetid och långa läger är betydligt frikostigare utdelat i våra motståndarländer. Däremot är vi ensamma om den "Joker" som heter fäktkultur. Vår fäkträning håller högre standard än våra motståndares, möjligen har spanjorerna förstått vad det betyder att ha samarbete med landets fäktelit.

Vi togs om hand i Spanien på ett charmant och i dubbel bemärkelse varmt sätt. Träningsschema och mycket annat tydde på väl förberedda tävlingar.

Första grenen i marktävlingen, *skjutningen*, var imponerande. En ren mönstertävling. Kunnig ledare. Hade denne fått sköta tävlingen utan att ett gäng ledare sprungit omkring och kontrollerat, hade tävlingen blivit utan de små intermezzon som främst störde de tävlande. Bra start för de våra. Vilka ett längre tag saknat den riktigt avgörande förmågan i tävlingssammanhang. Nu är vi definitivt på rätt sida om den svåra gränsen. Uruselt sköt spanjorerna. För stora krav? Vann gjorde vår brassevän Silva Jr, som nu troligen gjorde sin sista tävling som aktiv?

Simningen blev av allra högsta klass. Nyrakade slutsegerhungriga svenska piloter gjorde finfina prestationer. Segrade gjorde Rosén på 1.00.2. Med eltidtagning och en professionell starter hade CISM-rekordet varit under minuten! I den här unga sporten fanns världsmästare som hindersummit på 1,35. (Dock ingen svensk.) Det är utveckling i jettfart det ...

● ● *Fäktningen* skulle som så många gånger tidigare bli den disciplin som skulle avgöra VM. Trots två svackor mot normalt en, fäktade svenskarna alldeles charmant.

Utan giganten 'Lelle' var det ju så att nu skulle det gå att tala med svenskarna. Nu skulle de få på nyllet. Men icke sa Nicke. Kunnandet är gott och viljan föredömlig.

I det svenska laget är det så (och har alltid varit så), att om man vet hur en motståndare skall besegras – t ex: En double engagement avec marche-attaque unedeux – så lyckas man. Och vi gör det mot bra eller någorlunda skolade motståndare. Men möter vi en nybörjare, följer denne inte med i pistsvängen, utan man sticker sig själv för att motståndaren inte hinner med. Mot svaga motståndare är detta alltså en svensk specialitet att klanta sig. Ödesdigert skulle det finalt visa sig denna gång.

M E N – vi fäktade likväl mycket bra. Sverige av i dag är ett härligt lag, som besegrade de bästa motståndare. Och det kan lika gärna sägas nu, att lagmässigt var årets lag det bästa på minst två decennier.

Bolltestet blev helt överkligt. Nästan

varje svensk gjorde det omöjliga. Så kallade drömresultat efter drömresultat raddades upp. Glädjescener en masse när Ola Wiberg tog första pris!

Självklart finns det en förklaring till denna plötsliga standardhöjning.

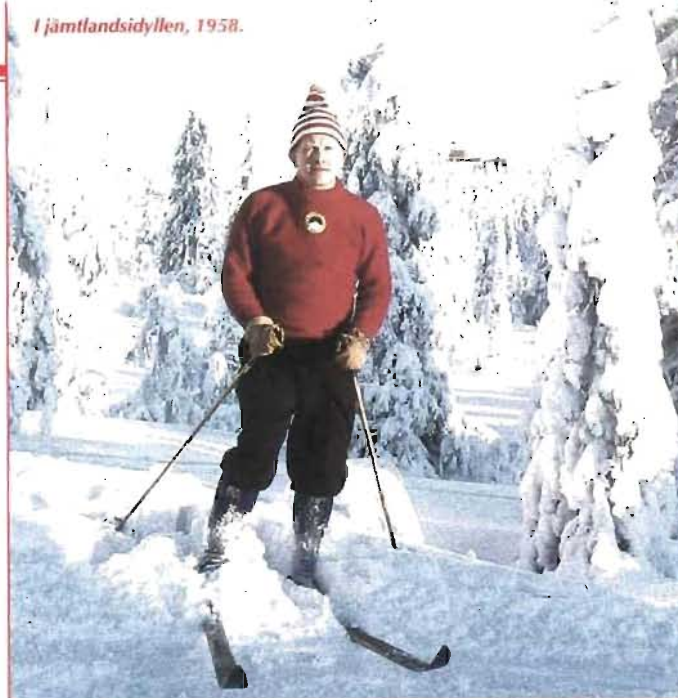
Fremsta orsak var stoppbrädan. Den var dämpande och alltså kastvänlig. Därmed också lugnande. Den andra orsaken var en domare som inte dömde något fel alls. Alla vågade chansa på högt tempo. SVERIGE VANN lagmässigt! Vem skulle väl någonsin kunna tro detta? – Det är sedan något år "tillåtet" att träna även bollmomentet. Lennart P behövde inte det. Och det smittade tyvärr av sig. Då.

● ● Nu var en svensk individuell totalseger och en svensk lagseger "säker", vare sig man använde dator eller huvudräkning när sannolikheten skulle bedömas. Hinderbanan med väntad finsk anstormning snarare stödde än kullkastade seger-tankarna. Ändå fanns en oro.

Vi visste att orienteringsbanan 5 km var så hård, att utsedde bankontrollanten med svenskt mästerskap i grenen bedömde segertiden till strax under 60 min. Ren fjällorientering. I Turkiet -75, i Brasilien -73 och för all del även Grekland -65 med liknande banor hade det blivit osannolikt bra resultat för hemmanationen. De tävlande spanjorerna vi lärt känna skulle inte av sig själva utnyttja en sådan chans som att i förväg "lära känna terrängen". Men hur angelägna var ledare och uppdragsgivare???

Tyvärr inträffade det för PAIMs framtid

Varje nytt år ger anledning till ett förnyat och förhoppningsvis fullt avstamp inför framtiden. Denna inställning är utan tvekan en god grund för positiv utveckling. När 1988 är ett faktum, kan det undantag härifrån som bekräftar regeln bli verklighet inom ett för FV speciellt område. Ty på nyårsdagen 1988 passerar idrottsläraren vid F5, flygspanaren, kaptenen i FV:s reserv HANS-ERIK HANSSON den åldersgräns som bestämts vara slutet på en enastående aktiv arbetsinsats för idrottens utveckling inom främst FV men även inom övrig militär idrott. Tro det om ni kan, men Hans-Erik fyller då 65 år.



I Jämtlandsdyllen, 1958.

FV-Nytt hyllar:

HANS-ERIK HANSSON

Av artighet och vänlighet drabbas eller uppmuntras ofta personer i vänskapskretsen som uppnår övre medelåldern av uttalanden som "50 år – det kan man inte tro" eller "60 år och alltså en yngling" eller "70 år utan att åren satt minsta spår", osv. Den som på sistone sett Hans-Erik verka som idrottslärare, tränare och föreläsare av olika fysiska moment eller rörelser torde ha svårt att undslippa sig något av ovan använda uttryck. I detta fall behöver det inte framföras till 65-åringen, men det finns automatiskt i ens medvetande. Dock skall sägas att Stenmark åker slalom säkrare, liksom Gunde Svan definitivt är klassen bättre på skikåkning på längden. Men inte är det allt som skiljer.

En positiv utveckling inom flygfemkampen efter Hans-Erik är tyvärr svår att förvänta sig. Från 1954 till 1987 har Hans-Erik Hansson handhaft träningen och förberedelserna för alla de svenska lag som ställt upp i de militära världsmästerskapen i flygfemkamp. Dessa lag och de tävlande har lyckats med något helt enastående. 27 gånger har man arrangerat militärt VM i flygfemkamp. 22 gånger har Sverige tagit den mest betydelsefulla segern – **lagsegern**. Grunden till alla dessa lagsegrar har lagts genom framstående individuella insatser. 23 gånger har en svensk stått överst på prispallen/ blivit VM-guldmedaljör.

● ● Vem är då denne person som dels uppnått en anseelig ålder, dels stått bakom dessa triumfer för Sverige och Flygvapnet? Skam den som inte vet det. Men

vissa informationskompletteringar behövs kanske för de yngre i läsekretsen.

De första idrottsframgångarna hade Hans-Erik i bakhoppning genom att som 8-åring segra i en juniortävling på Rödön. Under uppväxtåren var han en av de allra bästa juniorerna inom distriktet. Att märka är att Jämtland på den tiden var närapå vårt bästa backhopparlän. Några DM-titlar som junior i 110 m häck, 100 m och längdhopp liksom medlemskap som 16-åring i juniorlänslaget i friidrott och tätplaceringar i skidtävlingar är också värda att omnämnas.

● ● Till Flygvapnet kom H-E som frivillig flygspanare 1950. Han hann under sina aktiva flygtjänstår främst fylla sin spanaruppgift i S18A och S 32 Lansen. Parallellt med detta genomgick han ledarutbildning i gymnastik och idrott (Lillsved, Skidfrämjandet m m). När idrottsläroverbefattningen vid F5 blev ledig i augusti 1954, sökte och fick han denna. Med facit i hand kan vi i dag konstatera, att detta antagningsbeslut blev såväl F5:s, FV:s som försvarets stora lycka.

Ca 3000 flygelever har under årens lopp omhändertagits vid F5/Ljungbyhed av denne ambitiösa och krävande idrottslärare. Få är så välkända inom FV som Hans-Erik. Hans ambition, krav och rätlinjighet har väl inte alltid av alla flygelever uppskattats under själva utbildningstiden. När dock dessa fått både distans till utbildningen och ökad livserfarenhet, har upp-

fattningen svängt och få möter sådan uppskattning av f d flygelever som Hans-Erik vid de 25-årsjubileer som de olika flygkurserna årligen firar vid F5.

● ● Hans-Eriks insatser för vår militära flygfemkamp och härigenom också för hela FV är trots allt det som kommer att bli längst bestående. Hans framgångar har framsprungit ur god blick för möjligheterna för fysisk utveckling och psykisk hårdhet samt stabilitet hos sina adepter. Lägg därtill en genialisk förmåga att analysera och utveckla tekniska detaljer inom de olika grenarna. Kloka val av lämpliga kontakter och specialtränare har varit viktiga. Lämplig stimulans och uppmuntran i olika former under flygfemkamparens uppbyggnad och utveckling har varit av betydelse. Lika viktig för tävlingsframgångarna har varit den mentala stöttning och det psykologiska stöd som de tävlande under tävlingsdagarna fått. En noggrann planering på kort sikt men framförallt på lång sikt har hela tiden präglat femkampens arbetet. Härigenom har det alltid funnits bra, väl förberedda och rutinerade påläggskalvar, när någon etablerad femkampare fallit ifrån.

Tillräckligt många och stora galjonsfigurer för att bygga upp ett nationellt intresse har också kom-

mit fram i lämplig tid. Främst skall då nämnas Peo Nilsson på 50-talet, "Smått" Andersson på 60-talet och den störste av alla Lelle Pettersson på 70- och 80-talet. Världsmästare som nått internationellt rykte!

Dessa stora har under åren kompletterats av Sven Lampell, Ove Glemin, Tommy Bandholtz, Lennart Rittby, Bengt Åke Andersson, Gunnar Olsson, Lill-Kalle Karlsson, Göran Larsson och Bertil Kersmark – för att nu nämna några i en lång rad av VM-medaljörer.

● ● Flygfemkamp är som bekant en av många sporter som bedrivs inom den "Internationella Militära Sportorganisationen", CISM. Den är en militär motsvarighet till den civila "Internationella Olympiska kommittén" med ganska precis 90 medlemsnationer. Under årens lopp har 17 nationer deltagit i militärt VM för flygfemkamp – samtidigt dock aldrig mer än 11 nationer.

De svenska framgångarna i flygfemkamp har uppmärksammat i militära kretsar runt om i världen. Långt mer än man kan tro. Den Goodwill som flygfemkampen under mer än 30 år tack vara de fina svenska representanterna och de framstående resultaten tillfört Sverige och FV är i stor utsträckning

Hans-Erik pensioneras. Ett faktum som nästan är otroligt.

Mannen – som under ett tredjedels sekel lett hela Sveriges mest framgångsrika idrottsgren – den flygmilitära femkampen – lägger av. Hur är detta möjligt? Äldern, naturligtvis, säger var och en. Nej, det är inte pensioneringen som avses, utan hur kunde Hans-Erik bli en så framgångsrik ledare för en så ytterligt svår idrottsgren.

Kommen från Rödön, reservare vid I5, spanare vid F11, sedan GIH och till sist insatt som substitut för idrottslärare Nohlin vid F5 1954. – Nohlin var idrottsläraren som mer än gärna lät alla flygelever spela fotboll på idrottstimmarna. Han ersattes så av en bollkunnig men även starkt fälttävlansinriktad reservlöjtnant. Det blev inte så mycket fotboll på idrottstimmarna vid flygskolan framöver. Däremot mycket av orientering, fältskytte, skidor och andra konditionskrävande idrotter.

Att som jämte flytta från Haldö Hanssons skidterräng till Söder-

åsen innebar inte att skidåkandet för Hans-Erik skulle upphöra. Trots annars normalt gröna vintrar blev 1954/55 ett av de snörökaste åren i Skånes dåvarande mannaminne. För vissa flygelever blev detta en möjlighet att träna kondition på skidor. Andra elever bara led.

Hans-Eriks hunger efter tunga och respektingivande idrottsmeriter var stor. Efter ett SM i fälttävlan ville han kröna sin idrottsliga karriär på ett värdigt sätt. Genom att med två nödbedda flygelever bilda ett tre-mannalag lyckades det Hans-Erik att vintern 1955 bli distriktsmästare i nordisk kombination i lag i Skåne. Det andra laget var Lunds Akademiska IF.

Hans-Erik blev tidigt engagerad i FV:s flygmilitära femkamp. Lampells, Benkers, af Uhrs, Nilssons m fl insatser i VM i mitten av 50-talet utgjorde ländvätskan för Hans-Eriks brinnande intresse under kommande 30 år. De äldre herrarnas insatser i all ära men mycket i tävlingsförberedelser och träning präglades av glatt amatörskap och

ett "jävla go". All inriktad flygfemkampen mot en yrkesinriktad tjänsteutövning blev Hans-Eriks målsättning. En hel del övertalning och spel i kulisserna behöves för att få till stånd det stadiga etablissemang som flygfemkampen numera utgör.

Noggrann och detaljerad "övningsuppläggning" – precisa tränings- och tävlingsförberedelser – har blivit Hans-Eriks adelsmärke. Med en dokumentation som saknar motstycke såväl vad gäller innehåll som registrering och arkivering har Hans-Erik skapat en kunskapsbank om flygfemkamp och dess utövare som kunde innebära en monetär guldgruva om den hamnade i orätta händer. SÄPO har dock meddelat att intresse från säkerhetspolitisk synvinkel inte föreligger. Inte ens från andra sidan Kölen ...

Hans-Erik utgör genom sin funktion som idrottsledare bekräftelsen på sanningen: "för att skapa ett vinnande lag behövs inte bara de talangfulla idrottsmännen utan främst en ledare med visioner och

tålmod samt förmågan att utan rädsla tackla uppkomna situationer".

På umgängessidan har Hans-Erik även många företrädare. T ex: Förutom fordom en viss rondör lade Hans-Erik även en viss tyngd åt att hitta på svårassocierbara namn på sina kamrater. Vad sägs om följande: Sveriges i särklass sämsta handbollsmålvakt Sven Petter Pärön Sållet Borgvald, Sveriges i särklass mest uppvisade vattenpolospelare Fingal Olsson (efter revyn Siv Olsson), mannen som med kraftfull benspark i vattnet endast åstadkommer skummande klorvätska Skummis Skoghagen, mannen som knappt räckte fram till pedalerna Hans Smått Andersson, Åke Stomack, Nukkumatti m fl.

Trots sin nu värdiga ålder har Hans-Erik mycket att ge för FV:s flygfemkamp. Och alla hoppas vi att krafter finns för att engagera Hans-Erik på så sätt att Sverige/FV återtar PAIM-hegemonien och världsmästerskapet i flygmilitär femkamp. ■

"Fingal"
(alias Gunnar Olsson)

Hans-Erik, tack för vad Du gjort – och förhoppningsvis kommer att göra – för svensk och internationell flygfemkamp!

"Han är skillnaden mellan Sverige och övriga nationer"

Hans Erik Hanssons förtjänst. Det är inte en tillfällighet att han de senaste åren ofta benämnts "Mister PAIM" (PAIM = fransk förkortning för flygfemkamp = Panthalon Aeronautique International Militaire) i de internationella flygfemkampskretsarna.

Till lycka för flygfemkampen och FV har vår kloka FV-ledning under det närmaste året som "idrottskonsult" knutit Hans-Erik till sig. Det nya, unga, redan framgångsrika och nästan färdiga lag som avser fullfölja svensk flygfemkampstradition in på 90-talet behöver ännu en tid Hans-Eriks stöd. Hans erfarenhet m m har ju visat sig vara guld värd! ■

"Perken"
(alias Per J Widmark)

När Du nu tågar in i pensionsåldern och därmed lämnar Din tjänst som idrottslärare vid F5 och allt vad därtill kommit att tillhöra, tänker jag med stor tillfredsställelse tillbaka på alla de år vi kämpat med "boysen" och på alla de turer som vårt militäridrottsliga engagemang fört oss in på (ibland i nästan omöjliga riktningar) – alltså inte bara på de stimulerande turer i form av resor världen över ... med VM-guld i massor i hembagaget.

Utän Ditt brinnande intresse för och psykologiska hantering av allsköns militäridrott – främst då på femkampsområdet – hade flygfemkampen inte varit av den klass som den är och har varit i Sverige. Även internationellt har Du aktivt medverkat att höja flygfemkampens standarden ... bla genom de förnämliga resultat FV:s lagmedlemmar under årens lopp kunnat visa upp på olika världsarenor.

Jag som (i likhet med ett otal andra sk idrottsidioter) av Dig förärats ett kul kompletterande smeknamn uttrycker min glädje över allt jag och de tävlande tillsammans med Dig har fått uppleva – upplevelser som tyvärr men praktiskt sett inte kunnat förunnas alla våra andra FV-kamrater hemmavid. Vilken fin tid!

HANS-ERIK HANSSON – flygfemkampens stora ledare sedan början av 50-talet. Han har med ackuratess & finess lotsat fram över 100-talet världsmästare. Otroligt! ■

"Nukku"
(alias Lennart Carlsson)

BRA
GJORT
'Mr PAIM'



Redan 1967 träffade jag dig, tränaren och organisatören Hans-Erik, i samband med det då traditionella Storlienlägret. Kom då i kontakt med en idrottsledare som ställde krav på disciplin under träningspassen, men som också krävde stil före och efter. Även om det då kanske missuppfattades av oss yngre förmågor, kan jag i dag konstatera, att utan dina krav hade vi och Sveriges flygfemkamp inte varit vad vi och den är.

Du formade en del av oss på detta vis till självtränande idrottsmän i motsats till våra svåraste konkurrenter från andra nationer. Där påtvingas adepterna kadaverdisciplin av demontränare under några veckor före en stortävling. Emellan stortävlingarna tränar konkurrenterna lite eller ingenting, då ingen "behagar" ingjuta självdisciplin hos dem.

Du har dessutom haft en ovanlig (psykologisk) förmåga att inse, när du skall släppa på kraven och överlåta uppläggning av träning och tävling till oss aktiva. Denna förmåga du har, att låta en grupp individgeister själva få bestäm-

ma, är det mycket få idrottsledare som innehar. (Och insett betydelsen av.)

Du och dina egenskaper är naturligtvis den största anledningen till de enorma svenska VM-framgångarna inom flygfemkampen de senaste 30 åren.

Efter flera flygfemkampens-VM när vi firat lagsegern med ett glas champagne, har jag hunnit tacka dig för dina ovärderliga insatser. Men jag är lika glad och tacksam att få framföra mina summerande tackord mera officiellt, här och nu i FlygvapenNytt.

Det är med vemod jag tvingas konstatera, att du nu går i ålderspension. Likväl förtjänar du mer än väl att tänka mer på dig själv och hustru Anna. Jag vet också att du kan få utlopp för din energi på fädernesgården i Jämtland och fina livsglädje i det finaste Sverige äger: Naturen och de vilda djuren.

Från hjärtat stort TACK för många stimulerande idrottsår i en sporrande gemenskapsanda! ■

"Lelle"
(alias Lennart Pettersson)

Pierre Clostermann har hos flygentusiaster blivit något av en legend. Han började sin militära flygarkarriär under Andra Världskriget. Han flög Supermarine Spitfire och Hawker Tempest och blev ytterligt framgångsrik. Många har läst hans bok "Det stora vansinnet" (Le Grand Cirque = Den stora cirkusen) och blivit inspirerade av dess innehåll. Pierre Clostermann är som legend en synnerligen levande sådan. Han sköt totalt ned 33 fiendliga flygplan – 19 med Spitfire och 14 med Tempest.

Pierre Clostermann är i dag pensionerad överste i franska flygvapnet (L'Armée de l'Air). Han deltar dock fortfarande aktivt i idéutvecklingen på taktik- och tekniksidan och tycks ha ett finger med i "allt" som rör flyg i Frankrike. Dessutom är Clostermann styrelseordförande för Reims Aviation, som tillverkar de flesta Cessna-flygplan som säljs i Europa.

FlygvapenNytt besökte Pierre Clostermann i hans hem i Perpignan i södra Frankrike och får målande ta del av hans erfarenheter och tankar. Utfrågare är Göran Tode och Lars Christofferson.

Frågeställningar och uppfattningar står för intervju-parternas räkning.



Pierre Clostermann i sin "fransk-brittiska" Hawker Tempest under VK 2.

Exklusiv intervju med flygaregenden

PIERRE CLOSTERMANN

FV-Nytt: Vi ser hur den flygmilitära utvecklingen går allt snabbare. Både supermakterna rustar i en ökande takt. I Sverige är vi förstås mest oroade över vad som sker i närområdet. Vi ser t ex den massiva, militära uppbyggnaden på Kolahalvön. Sovjetunionens flygstyrkor blir allt starkare, numerärt som kvalitativt.

P.C: Den sovjetiska marinen har också bra flygplan, mycket snabba och med lång aktionsradie. Inte bara Tu-26 Backfire B + C utan Tu-22 Blinder och Su-24 Fencer är tunga, potenta robotförsedda flygplan, som "lössläppta" över Nordatlanten, norr om Orkney-öarna, kommer att vara mycket farliga. Det går inte att stoppa dem alla med luftvärn och markbaserade robotar.

Detta är i själva verket något av grunden till de "dispyter" och problem, som vi fransmän har med britterna. Det är alltså inte bara för att de önskar få vara för sig

själva på sina öar. Går vi t ex tillbaka till de samarbetsproblem som vi haft vad gäller Rafale och EFA (European Fighter Aircraft) blir orsakerna tydligare.

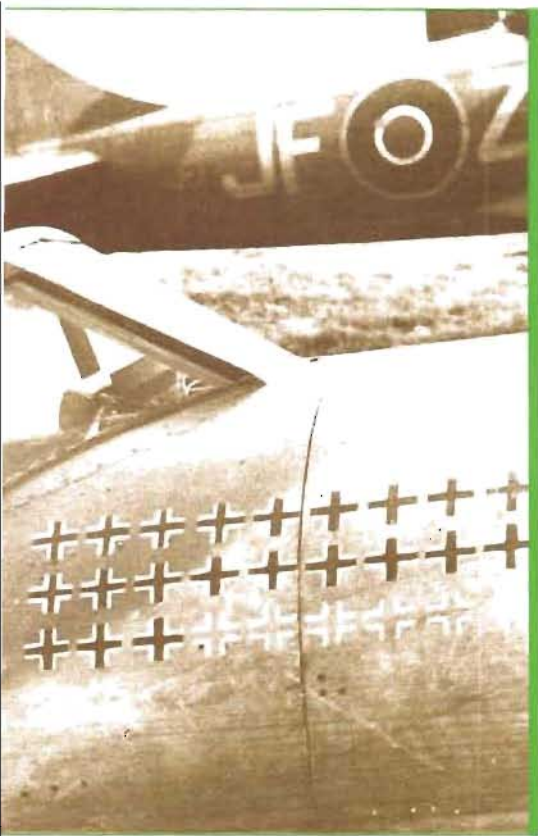
Avions Marcel Dassault/Breguet Aviation har en stor erfarenhet av delta-flygplan, mer än kanske någon annan i världen. Det kan vara värt att lyssna till våra konstruktionsidéer.

Vet ni vad gamle Dassault sade? En kamel är en häst, som byggs i samproduktion; var och en strävar åt sitt håll. Huvudproblemet med samarbetet om EFA är följande. Varför ville vi ha ett litet flygplan? Vi byggde Rafale, som den ser ut i dag, en

smula större än vad vi önskade. Vi tyckte det var en bra kompromiss. Den konstruerades en smula mindre än vad britterna och tyskarna önskade, men som sagt större än vad vi föredrog.

Britterna vill sedan 1940 egentligen inte ha några flygstyrkor på kontinenten. Erfarenheterna från 1940 har format det här tankemönstret. RAF vill ha sina flygplan hemma, på sina egna baser. Att man har några divisioner i Europa, utanför de brittiska öarna, är mest en "show" för NATO. Men huvuddelen av sin flygstyrka håller de hemma. Det är därför, de behöver så stora flygplan. Inte bara för att skydda de norra tillfartsvägarna över havet utan även för att från England kunna operera över norra Europa eller åtminstone centrala Europa. Detta förklarar Tornados storlek. Jämför Tornado med Mirage F1 och man tycker att Tornado är dubbelt så stor. Det är ett jätteflygplan.

Vid pennen
LARS CHRISTOFFERSON



Ja, det är en helt annan filosofi. Det är uppenbart.

Vi har alltså en annan grundidé. Vi vill ha ett *mycket snabbt* flygplan. Varför den höga farten? Jo, i händelse av en kommande storkonflikt kommer man att ha, i ett område mellan Lübeck och österrikiska Tyrolen, tvåtusen flygplan i luften samtidigt. Det blir en horribel röra. AWACS har ingen möjlighet att uträtta någonting med alla flygplanen. Identifieringen blir ett förskräckligt problem.

Man behöver alltså ett flygplan som kan flyga högre och snabbare än de övriga, som kan engagera de mål föraren önskar och dra sig snabbt ur. *Att avbryta och dra sig ur en strid är ett av de verkligt stora problemen.*

Svårigheten med amerikanska F-105 Thunderchief visavi MiG-21 Fishbed i Vietnam var att dra sig ur. Det enda sättet man kunde göra det på, var att dyka ner på låg höjd och där hålla Mach 1. Den genomsnittslige MiG-21-föraren blev en smula oroad av den kraftiga turbulensen (som ofta råder på låg höjd) och att flyga i Mach 1,1 för att närma sig F-105:an.

Men med F-4 Phantom hade MiG-21-förarna inga som helst problem. MiG-21 kunde accelerera snabbare än F-4, dvs i första delen av accelerationen. Det här med *accelerationen är viktigt*. Senare upptäckte amerikanerna till sin förvåning att Mirage III accelererade ifrån deras F-16 Fighting Falcon. Mirage III accelererar mycket snabbare!

Vi vill också ha ett manövrerbart flygplan, som Rafale är. Kanske har vi givit efter för önskemålen om manövrerbarhet,

en smula för mycket. Men ni vet, hur det är med staber. Våra unga generaler och överstar lider av den här sjukdomen, som ständigt återkommer. Man vill ha ett verkligt manövrerbart flygplan.

Jag skall berätta en historia, som säkerligen roar er. När belgierna i början av 1937 skulle skaffa sig ett nytt jaktflygplan, hade de att välja mellan Hawker Hurricane och Fiat C.R.42, det italienska dubbelvingade flygplanet. Vilket flygplan valde de?

Det italienska!

Just precis! Och vet ni hur länge det fanns med i kriget? Fiaten överlevde exakt två timmar. Men det var i högsta grad manövrerbart. Det kunde gladeligen, svänga innanför en Messerschmidt 109. Så småningom kom belgierna emellertid över en division Hurricane. Men de förstördes på marken. Av andra orsaker.

Det är samma sak om och om igen. Franska flygvapnet bestämde sig 1939 för den amerikanska Curtiss P-36 Hawk 75. Ett av skälen var manövrerbarheten. Det var OK, så länge som vi hade att slåss mot Messerschmidt 109D. Men precis i det ögonblick då 109E kom, dvs i januari 1940, var det slut med det "roliga". E-varianten kurvade inte bättre än D-kollegan. Men den hade kraft, den kunde accelerera bättre.

Det här med kraft och acceleration skall man diskutera med den amerikanska flygaren, Brigadier General **Robin Olds**. Han vet besked. Robin Olds har skjutit ner 12 Messerschmidt 109 under Andra Världskriget, 4 MiG-15 i Korea samt 4 MiG-21 i Vietnam. Jag har sett två av hans filmer i strid mot MiG-21. De är verkligen imponerande. Han bekämpade de här MiG-21 på ett säreget skickligt sätt. De hade inte en chans trots att de accelererade bättre än hans F-4. Det säger något om Robin Olds storhet. Han framhåller alltid: Acceleration och kraft är A och O.

**Avbryt
striden
i tid**

**Snabb
acceleration
avgörande**

Robin Olds har förestått Air Force Academy. Nu har han pensionerat sig. Robin Olds är mycket vital och ungdomlig. Visserligen har han hunnit glömma en del. Konstigt vore väl annars. Låt oss säga, att han har tappat ca tio proc av detaljerna om luftkrigandet. Men de här tio proc är mer än vad de flesta lär sig under ett helt liv. Då förstår ni vad som är kvar ...!

Brigadier General Robin Olds har en hel rad oortodoxa idéer och är urtypen för en jaktförare. Han har som sagt luftduellerat mot Messerschmidt 109, MiG-15 och MiG-21, vilket är mycket ovanligt. Visste ni att han gick ner två grader från Brigadier General till Lieutenant Colonel bara för att få leda en flottilj F-4 Phantom under Vietnamkriget. Det var han som ledde den berömda Bolo-operationen.

F-4 Phantom är ju tvåsitsig. Hur ser du på det?

Robin Olds lär ha sagt, att han aldrig mer vill strida i ett tvåsitsigt flygplan. Tvåsitsighet är ett återkommande problem. Enligt min mening behöver man allt i sina egna händer. Och man vill göra allt *själv*. Med den nya elektroniken får man kodade ljud, som berättar vad som händer. Man behöver inte en man i baksits, han är mera till bekymmer. Inte ens för att titta bakåt behöver man en man till. Med en bra huv, som ger god runtsikt, klarar man det själv.

Skulle du vilja utveckla dina tankar om manövrerbarheten vidare?

Med moderna robotar måste man vara ytterligt försiktig och verkligen hålla uppsikt runtom. Om man nu använder manövrerbarheten mer för att undvika robotar än för att slåss, har man intagit en passiv attityd.

Det här betyder förstås inte att man skall konstruera flygplanet så att det blir mindre manövrerbart för den sakens skull, eller att man inte skall försöka att undvika att bli träffad av robotar. Men anfall är bästa försvar! Och lägger man konstruktionsmässigt in de egenskaper i flygplanet, som behövs för att förarna skall bli framgångsrika, så får man ge avkall på manövrerbarheten. Det finns viktigare saker än manövrerbarhet. Jag tror att inte bara Robin Olds kan bekräfta det här.

Vet du hur israelerna ser på taktik och teknik?

Min gode vän Ezer Weizmann kan berätta om detta. Vi är verkligt nära vänner, allt sedan jag ledde en division F-84 Thunderjet under Suez-kriget. Vid den tiden var han överste och vi hade en helsickes fin tid tillsammans. Det fanns fyra franska F-84 divisioner förlagda till Israel under den tiden för att utföra Luxor-raiden.

Ezer Weizmann berättade för mig om striderna i Bekaa-dalen februari 1982, då israelerna sköt ner ett 90-tal flygplan. Israelerna hade de nya jaktrobotarna. Amerikanerna hade sålt 250 mot att israelerna skulle redogöra för varje skott. En ▶

dast de verkligen stridsberedda flygplanen bar dem. Efteråt, om en robot inte avfyrats, lästes den in.

Ezer Weizmann menar, att det är alldeles klart, att om man har mer än 25 eller 30 egna flygplan per AWACS i en luftstrid, får man svårigheter att kontrollera jakten. Israelerna hade två AWACS med ytterligt kompetenta besättningar. Ovanför Bekaa-dalen lyckades man att studera marken, bevaka robotar, ge robotvarningar till de 20 F-4 Phantom som anföll robotanläggningarna samtidigt som man hade upp 25 egna jaktflygplan.

Hela striden förlöpte till största delen i vertikalplanet. Varje gång man engagerade sig i horisontalplanet fick man bekymmer. Söker man stridskontakt i horisontalplanet får man säkert efter sig någon av motståndarna. Israelerna är mycket disciplinerade flygare, de håller sig strikt till roteprincipen. De är eminenta i rotetaktik.

Syrierna sände första dagen upp sina flygplan i mindre grupper, sex här och sex där. Andra dagen skickade syrierna upp en stor mängd flygplan. Men då minskade israelerna sina egna flygplan i luften. Om man har 20 flygplan emot sig och man själv bara är fyra kan man använda robotarna. Om man istället är 20 mot 20 förlorar man greppet över läget och vet inte vad som försiggår. Detta gäller ända till dess man får fram en robot som kan skilja mellan vän och fiende. Och som sagt, har man mer än 25 eller 30 egna jaktflygplan inblandade i en smet med motståndarflygplan, klarar AWACS i dag inte av det hela.

Ja, när får vi en robot som skiljer på vän och fiende?

Med elektronikens alla mirakel borde det inte vara alltför avlägset innan vi får fram en sådan robot.

Israelerna använde kanonen mycket under den senaste konflikten, eller hur?

Ja, det är riktigt. De har samma filosofi som vi. En stor del av dem har faktiskt utbildats i Frankrike. Israelerna använde både kanon och robotar i Libanonkonflikten. De hyser stor tilltro till kanonen och de skjuter på mycket nära håll. Det är överraskande att se deras stridsfilmer. Gud, vad nära de är och som de gör det! De manövrerar inte mycket, men deras flygning är himlastormande.

Jag har sett filmer av det här slaget under en herrans massa år. Det finns olika slags förare. Rädslan gör att några blir överaktiva och andra blir paralyserade. Jag har sett en film, där en Kfir-förare jagar en MiG-23 Flogger. MiG-23:an rör sig inte och är på mycket nära håll. Israelen följer honom under mycket lång tid. Den israeliske föraren är uppenbarligen en smula nervös. Han är ung och han skjuter inte så bra. Israelen ligger ca 100 m bakom. De flesta inser inte hur nära det är. Han följer honom ca 10-15 sekunder. Vilket är en helvetes lång tid. Med ett flygplan

framför sig som tycks stå stilla och maximalt avviker ca fem grader, till dess israelen till slut träffar motståndaren med kanonen. Det tog honom en lång tid.

Israelen avstod inte från att skjuta ner motståndaren under det långa förloppet pga sparsamhet med ammunitionen eller ammunitionsbrist. Man behöver inte skjuta mycket med en 30 mm kanon. Träffar man med en sådan salva, har motståndaren fått sitt. Med all elektronik och annat är dagens stridsflygplan väldigt sårbara. En 30 mm-träff är förödande.

Den gamla debatten om svängförmåga och fart är mycket intressant och vi vill gärna ta upp den igen. Problemet att dra sig ur en strid hör kanske också hit.

Mycket av konsten med en luftstrid är att kunna dra sig ur. Det är alltid samma gamla problem. Man vill ju fortsätta att leva dagen därpå.

Svängprestanda och sådant ser bra ut i böckerna. Men man måste också kunna dra sig ur en strid. Tag t ex ett flygplan som F-105 Thunderchief som kunde göra mer

Stor tilltro till akan Israelema sköt på mycket nära håll

än Mach 1 på lägsta höjd. Och det var där F-105-förarna drog sig ur striden.

Överste Jack Broughton har skrivit en bok om flygkriget i Vietnam. Boken heter "Thudridge" och jag har översatt den till franska. Broughton och jag har pratat mycket om flygplanprestanda, luftstrider och det här speciella problemet att dra sig ur en luftstrid. Vi har diskuterat taktik till långt fram på morgontimmarna.

Det är mycket intressant att tala med olika förare om taktik och flygplanprestanda. Amerikanerna har sina erfarenheter från Vietnamkriget. Israelerna har de senaste, de från Libanonkonflikten. Presar man både amerikanare och israeler ett tag, visar det sig att de bägge praktiskt taget har samma grunduppfattning. De börjar visserligen med olika idéer. Men de vill alla ha ett manövrerbart flygplan och kunna flyga högre.

Det vore ju bra att ha ett manövrerbart flygplan, som kunde flyga högt. De vill också kunna flyga snabbare och kunna accelerera bättre. Men det är svårt att kombinera egenskaperna att kunna flyga högt och snabbt i alla höjdlägen.

Särskilt i det farliga området mellan 6 000 och 12 000 m händer saker. F-16 Fighting Falcon är på låg höjd i lägre farter överlägsen Mirage III. Men F-16 har i höjdläget 12 000 m ingen kraft kvar. F-16 är egentligen ett attackflygplan. I det lägre höjd- och fartområdet är F16:s fasta luftintag en fördel. Men går man över Mach 0,9 är Mirage:s likaså fasta luftintag bättre.

Det handlar alltså om vad man vill att flygplanet skall kunna utträtta. Är det värt att vinna en smula när man flyger på låg höjd i farter kring 1000 – 1100 km/h vad beträffar robotar och luftvärn?

Antingen du flyger med 1100 km/h på 100 m höjd eller 1000 km/h på 50 m är skillnaden knappast värd en mäska. För de markbaserade artilleristerna spelar det i alla fall inte stor roll.

Det finns kanske andra saker än de fasta luftintagen som är viktiga för lågflygningen i krig?

Flygplanens förmåga att tåla negativa G är viktig. Under Falklandskriget flög argentinarerna långa sträckor med 1100 km/h på lägsta höjd. Flygplanen utsattes upprepade gånger för negativa belastningar under lång tid. De gör det under krigsförhållanden, om man flyger på det här sättet.

Efter Falklandskriget sände Dassault-Breguet tekniker till Argentina för att titta på flygplanen. Att flyga på lägsta höjd med de här farterna måste förstöra vingarna, trodde vi. Argentinarerna måste vara galna. Men teknikerna hittade inga fel. Det här var en nyttig erfarenhet.

Nu räknade ju inte argentinarerna med att flygplanen skulle hålla i 1500 timmar. Det gör man inte under krig. Kan man hålla flygplanen vid liv i 30 timmar, är man lycklig

Den tekniska utvecklingen är verkligen imponerande. Framstegen kommer i en allt ökande takt. Vart skall det hela hamna? Du har ju under din långa flygarkarriär varit med om en mängd genombrott.

Jag har stött på en massa intressanta saker i mina dagar. I USAF håller man just nu på med att ta fram nästa generation stridsflygplan, ATF (Advanced Tactical Fighter). Jag har träffat flera människor, som är involverade i programmet.

General Dynamics ingår som en del i en företagskonstellation, som tävlar om ATF. Amerikanerna har valt två huvudkompatenter, Northrop (med McDonnell Douglas) och Lockheed (med General Dynamics och Boeing). General Dynamics gjorde flera förstudier (varav jag känner till en relativt bra). USAF:s kravspecifikation är mycket hård. De tävlande företagen måste i sina förslag följa denna mycket noga.

I den General Dynamics-förstudie jag känner till, har man två General Electric-motorer, F.404 Type 6. De väger mindre än 2 300 kg vardera. De krafter de ger i förhållande till flygplanets vikt är mellan 2,7 och 2,8, rakt upp. Jag studsade till, när jag fick höra detta, och frågade: hur kommer sig de här värdena? Svaret blev, vi är inriktade på höga fartområden igen. Runt 1990-95 behöver vi de höga farterna.

Det här har jag tagit upp med teknikerna på Dassault-Breguet och folket i franska flygvapnet. Hade den gamle Dassault begränsat farten till Mach 1,9, hade vi suttit där. Han var visserligen till ären, men han hade en god näsa.

Det är mycket svårt att med de premisser som gäller gå över Mach 1,9 med fasta luftintag. Luftintag är dyra som juveler. Man arbetade och arbetade på Dassault-Breguet och man prövade olika idéer. Luftintag och motorer är som sammanvrigda i ett äktenskap. Dassault-teknikerna är nu nog inne på att nå Mach 2,3 eller 2,4 med variabla luftintag.

Vad man behöver är en "knuff" under 35-40 sekunder. Med strax under minutens flygning når man långt. Men vart det hela tar vägen är inte klart. I General Dynamics förstudie hade man, som sagt, två F.404-motorer med totala dragkraften 19 000 kp, fast utblåsning och toppfarten skulle ligga på Mach 2,6. McDonnell Douglas har däremot varit inne på variabel utblåsning för korta start- och landningar. Och så vill nog USAF ha det!

Sedan har vi förstås Stealth-problematiken, eller hur?

När man talar om Stealth är det, som amerikanerna säger, "bullshit". Det är till en del en av de stora stolligheterna, det är århundradets "bluff"!

Det är på samma sätt, som när amerikanerna kom med sitt bombsikte Norden, som de monterade in i sina Boeing B-17 Flying Fortress. Amerikanerna hävdade att de från 10 000 m kunde lägga en bomb i en vintunna. De hade en massa fotografier, som visade bombfällaren med sin utrustning följd av två beväpnade militärpoliserna på väg mot flygplanet. Den stora hemligheten skulle bevaras!

Men problemen med Stealth är inte av denna världen. Man talar om särskild färg, speciella material och kurvade ytor. Det går att använda tekniken på det här sättet, men kostnaderna blir astronomiska. Aerodynamiskt är det möjligt. Vi har hunnit en del på väg med Rafale. Det man lyckas åstadkomma blir ändå av begränsat värde. Man måste svarva de här formerna från fast metall; litium, aluminium och rostfritt stål. Blandningen av metallerna är emellertid svårbemästrad.

Dessutom tillkommer tillgångarna på litium och aluminium. De är mycket begränsade. Vill man ha ett stort antal flygplan i Europa med de materialerna, har man snabbt tömt tillgångarna.

Kompositmaterial är en annan sådan

här modenyck. Det tar inte lång tid innan denna nyck kommer att försvinna. Det har alltid funnits modenyck av det här slaget. Före Andra Världskriget fastnade man för tvåmotoriga jaktflygplan. Där fanns Messerschmidt 110, Bristol Blenheim och Westland Whirlwind. De Havilland Mosquito var faktiskt från början tänkt som ett dagjaktflygplan. Det fanns också andra. "Alla" flygstridsjaktare gick på det. Det enda flygplan som överlevde som renodlat jaktflygplan var Lockheed P-38 Lightning. De andra fick man använda på annat sätt. Flera av dem hade upp till tre besättningsmän, med kanontorn och annat överallt. De såg ut som något slags medeltida arkitektur.

Det fanns också en tid, då man inte trodde sig behöva kanoner i jaktflygplan.

För ca tio år sedan började man i stambarna över hela världen fundera över små flygplan. Kan vi inte ha ett mycket litet, nätt flygplan? Ett flygplan som dessutom är billigt att bygga.

Vad det hela egentligen borde handla om är: Till vad skall jag använda flygpla-

'Stealth' århundradets "bluff"

Medför astronomiska kostnader

net, hur skall jag använda det och vad vill jag få ut av det? Enligt min mening skall man inte koncentrera sig för mycket på manöverförmågan utan mer på vapensidan och elektroniken.

Men det har väl ändå hänt mycket på vapensidan och elektroniksidan, eller hur?

Med ett äldre flygplan som Mirage 3E, kunde vi inte kräva så mycket av föraren. Den gamla elektroniken tillät det inte. Något senare blev tekniken mer komplex. Det fordrades i vissa fall en extra besättningsman. Amerikanerna kom med Grumman F-14 Tomcat och McDonnell Douglas F-15 Eagle.

Men i dag har vi vad man skulle kunna kalla *automanagement*. Se på Rafale. Flygföraren kontrollerar de flesta funktionerna med en hand på styrspaken. Det är

inom automanagement och på vapensidan man kan förvänta sig de stora genombröten.

Med ny teknik och alltmer avancerade vapen får vi väl också nya taktiska betingelser? Hur ser du på det?

Vi kommer att få en mer spektakulär utveckling på robot- och vapensidan samt inom automatiken än på själva den aerodynamiska flygplanssidan. Vi är nu inne i en helt ny fas. Våra flygplan blir allt bättre och allt lättare att flyga. Med lättare att flyga menar jag att systemen blir lättare att kontrollera.

Flygföraren vet precis vad som händer. Instrument och annat informerar honom utomordentligt bra. Han ser var fienden är och vad den har för sig.

När de första "Wild Weasel" kom in i Vietnamkriget förändrades bilden totalt. D v s i den mån man lyckades hålla dem vid liv. Hade israelerna haft "Wild Weasel"-flygplan under Yom Kippurkriget hade de under de fyra första dagarna inte fått så stora förluster, som de fick.

Vi står inför en dramatisk utveckling på tekniksidan och detsamma gäller för taktiken.

Tekniken förändras uppenbarligen mycket för flygkriget. Men hur är det med människorna? Är det samma sorts stridsförare vi behöver i dag, som då du flög under Andra Världskriget?

Jag har en lång stridserfarenhet bakom mig. Och jag har träffat dagens stridsförare. I grunden är det samma egenskaper som krävs, plus några till.

General "Boots" Blessey sköt ner ett 15-tal flygplan i Koreakriget. Han skrev ett kompendium för medlemmarna i sin division. Boken var inte avsedd för publicering. Tanken var att den skulle förmedla erfarenheter och vara en hjälp i flygstriiderna. Boken hette "No Guts no Glory" (Utän mod inga segrar). Stridsviljan och modet är av yttersta betydelse.

Med dagens komplexa system, som man så väl måste känna till för att fullt ut kunna utnyttja dem, blir utbildningstiden lång. Här är en stor skillnad mot tidigare. Detta blir för västvärlden det stora dramat. Varar kriget mer än två veckor, kommer man att ha *brist på flygstridsförare*. Det tar flera år att få fram kompetenta förare. Var skall man få nya ifrån?

Hade inte tyskarna samma problem under Andra Världskriget? – "Die Ersten und die Letzten".

Det är riktigt, men nu är problemet än mer svårbemästrat.

Om Sverige skulle hamna i en krigssituation, vilket Gud förbjude, kommer man att be Flygvapnet att göra det omöjliga. Man kommer att skicka Flygvapnet på låg höjd att utföra alla möjliga och omöjliga attackuppdrag. Under dessa kommer man att förlora ett stort antal förare.

Som vanligt får ett flygvapen kompensera för brister hos de andra försvarsgre-

narna. Det har varit så i alla krig med luftburna försvarsstridskrafter inblandade. Det är märkligt att man aldrig lär sig den här läxan. Så har det varit för israelerna och så var det för argentinarna.

En högt uppsatt israelisk flygvapenofficer hävdade samma sak. Man måste ha en flygvapenledning, som har mod att säga nej till vissa inledande uppdrag för sitt flygvapen. Man måste kunna kasta in flygstridskrafterna i andra mer avgörande och väsentliga operationer.

Det handlar om att använda flygplanen på rätt sätt. Det är så lätt att betrakta flygplanet som något slags luftburet artilleri, som skall vinna markstrider. Det är på samma sätt överallt ... om och om igen – och till oerhörda förluster. Flygvapnet

Använd flygplanen rätt – inte som luftburet artilleri

vinner aldrig några slag, men det kan hindra att de förloras.

Militärledningarna kommer att kräva, som de gjorde med det argentinska flygvapnet, att flygvapnet skall utkämpa de andra försvarsgrenarnas krig. Detta är felaktigt och stolligt. Hade man sagt till en argentinsk förare tre månader före kriget, att han skulle slåss på det här sättet, hade han trott att ni skämtade. Han skulle ha sett på det som huvudlösa företag.

Plötsligt befann sig de argentinska förarna i en krigssituation de inte var beredda på. Man klappade dem på axeln och sade: Gå ut och gör det här. En av de ansvariga för de argentinska jaktflygarna var general Crespo. Han berättade, att han sammankallade sina förare och sade: "Hör på grabbar, ni har utbildats av flygvapnet, vi har fött er. Ni har fått de snygga uniformerna, ni har fått de vackraste flickorna, ni har de bästa mässarna och vi har haft det roligare än någon annan i hela krigsmakten. Nu är det tid för er att betala."

På ditt sätt att beskriva händelseförloppen verkar det som man alltid sett flygvapnet som halmsträet. Har man inget annat, så tag flygvapnet.

Så var det faktiskt också t o m i Första Världskriget. Vid tyskarnas sista offensiv 1918, (som kallas det Andra slaget vid Marne) då kriget praktiskt taget var slut, skickades mer än 3000 jaktflygplan att beskjuta de tyska skyttegravarna för att stoppa offensiven. Det var en av de största, monstruösa dumheterna under det kriget. Förlusterna var oerhörda för de allierade.

På samma sätt var det med det argentinska flygvapnet. Engelsmännen hade genomfört landstigningen på Falklandsöarna och hotade Port Stanley. Tänker man att man möjligen kan vinna tid och behålla staden ytterligare några få dagar och sänder sitt stridsflyg att beskjuta markmål i bergsterräng hela den långa vägen från fastlandet, har man kanske gjort något heroiskt men inte något särskilt begåvat. Det hela ändrade inte ett dugg på krigsförloppet. Argentinarna förlorade emellertid onödigtvis ett stort antal flygplan och förare.

Beror inte detta på att folk i staber inte vet vad man kan få ut av ett flygplan?

Det är helt min mening! Dessa människor i höga staber vet inte hur de skall använda flygstridskrafterna. De felanvänder dem! Detta tycks vara en kronisk åkomma.

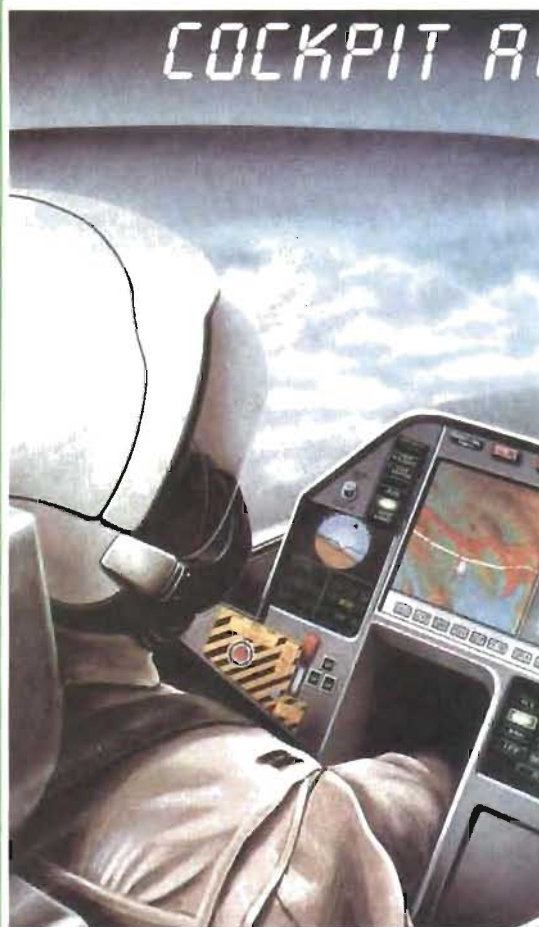
Ett par franska amiraler var ute efter min skalp vid en diskussion vi hade. Jag pekade på alla krigsfartyg som sänkts av flygplan. Det dyraste sättet att sänka krigsfartyg är att göra det med andra krigsfartyg. Det billigaste och effektivaste är att göra det med flygplan. Tänk på "Prince of Wales", "Bismarck", "Repulse" och andra fartyg, för att inte tala om debaclet i Pearl Harbor. Det här är ingenting nytt. Vad man bör kräva av flottan är att den skall kunna jaga ubåtar och hålla kommunikationsvägarna till sjöss öppna. Detta måste vara två av huvuduppgifterna. Att ge sig in i andra strider är oftast slöseri.

Vi kan inte redogöra för hur man ser på det i den svenska marinen, men ubåtar är svåra att jaga och de är fruktansvärda vapen.

Tekniskt är ubåten ett perfekt vapen. Den kommer under mycket lång tid framöver, kanske år, att utgöra ett stort hot. Ubåtarna är ytterligt svåra att hitta och de för med sig en förödande vapenlast.

Det är inte bara längs de svenska kus-

Måste känna systemens begränsningar och möjligheter



Advanced-flight-station-teknik i ATF enl Lockheed. – Kunskapsmässigt, intellektuellt, krävs ett bredare spektrum. För att kunna få ut det mesta av sitt stridsflygplan måste föraren förstå sina system på ett annat sätt än tidigare. Inte så att han måste kunna varje teknisk detalj utan

terna ryssarna skickar sina ubåtar. De sänder dem t ex också kontinuerligt till farvatten runt Amerika. Kom ihåg incidenten med den sovjetiska ubåten utanför Nordamerika för inte alltför länge sedan. Den betraktas som en olyckshändelse, men ubåten för målmedvetet omkring i amerikanska vatten.

Trots alla magnetslingor och all sofistikerad utrustning för ubåtsjakt är ubåtarna mycket svåra att upptäcka. Ett problem som de emellertid har är att göra sig av med kylvattnet. Detta skulle kunna leda till upptäckt. Men med en teknik påminnande om flygets bypassmotorer kan man få kallare vatten ut än in. Teknikerna gör ständigt nya landvinningar och förbättrar systemen.

Teknikutvecklingen, vad beträffar stridsflygplanen, gör väl ändå att här har vi ett område där kraven på förarna har förändrats, eller hur?

Det är sant. Kunskapsmässigt, intellektuellt, krävs ett bredare spektrum. För att kunna få ut det mesta av sitt stridsflygplan måste föraren förstå sina system på ett annat sätt än tidigare. Inte så att han måste kunna varje teknisk detalj utan snarare systemens begränsningar och möjligheter. Skeendena har så att säga komplicerats. Det är sannerligen ingen brist på in-



snarare systemens begränsningar och möjligheter. Skeendena har komplicerats. Det är sannerligen ingen brist på informationsflöde från instrument och annat till föraren. Men själva plattformen har förstås blivit enklare att flyga.

formationsflöde från instrument och annat till föraren. Men själva plattformen har förstås blivit enklare att flyga.

T o m i den gamla Mirage fanns mängder av automatik. Man kunde använda autopiloten på låg höjd. Före Andra Världskriget hatade flygförarna att flyga på instrument. Men under kriget tvingades vi att göra det och nu är alla vana vid det. Det är en naturlig utveckling. Dagens unga förare föds med att flyga instrument. Det blir en andra natur hos dem.

Det är på liknande sätt i dag med de nya systemen. För gårdagens förare i en Mirage 3 var det en plåga att i 900 km/h manövrera på låg höjd. Ett av de avslutande proven för en Mirage 3-förare var att i mörker, i närheten av Mach 1 göra en 360°-sväng på 100 m. Ett enligt min mening dumt prov i sig självt. Men i dag gör man det med automatiken utan några som helst problem.

Föraren bara sitter där och lutar på sina instrument och sin automatik och hoppas att allt skall gå bra?

Tilliten till tekniken har ökat, vi har byggt allt finare och tillförlitligare system. Föraren inte bara hoppas att de skall fungera. Han vet att de gör det.

Men vi har ändå kommit till en punkt, där tekniken kan förråda våra drömmar.

Tag t ex den amerikanska Rockwell B-1B. Ett av de största problemen med den är att tankarna läcker. Hela B-1-flottan hade, när jag var i USA, flygförbud. Alla kliade sig i huvudet över ett flygplan, som kostar miljontals dollar per styck. Ett flygplan, som är fullproppat med den senaste, avancerade elektroniken och som kan utföra det mest vidunderlioga – flyga till Moskva och rycka sovjeten i mustaschen – har tankar som läcker. Och man visste inte hur man skulle lösa problemet.

Jag träffade för några veckor sedan chefen för USAF och vi diskuterade frågan. Jag undrade över vari problemet låg. Hade man missat något hos Rockwell? Går det inte att bygga en tank, som inte läcker? Här har man ett högteknologiskt flygplan som är värt en förmögenhet. Allt fungerar som det skall, all elektronik, radarn, motmedlen och de laserstyrda bomberna. Men man får bekymmer med att använda det, därför att tankarna läcker. Detta bör stämma en till eftertanke och ödmjukhet. Man måste närma sig tekniken seriöst och också förstå att den kan ha brister.

Umgången med tekniken skjuter fram utbildningen som ett stort intresseområde. Med vår JAS 39 Gripen går svenska Flygvapnet in i en ny era och nya utbildningstankar provas. Har du några idéer här? Vad vi diskuterar då det gäller Gripen, som är ett flygplan som kan utföra alla slags uppdrag, är hur skall vi utbilda våra förare att utföra uppdragen.

Det är lätt att trycka på diverse knappar, det är sant. Men problemet är att bli bekant med stridsmiljön. Hur man skall utkämpa en luftstrid. Hur man flyger lågt och attackerar en motståndare. Hur man slår ut ett markmål och hur man utför spaningsuppdrag. Det här lär man sig bara genom att skaffa sig erfarenhet – genom att flyga.

Man måste lära sig att förstå sina system. Verksamheten har också blivit mer kunskapsintensiv, därav den långa utbildningstiden. Det finns en rad utmärkta hjälpmedel i form av simulatorer, delsimulatorer och datorer. Men själva flygningen är och förblir den viktigaste delen. Det är bara i luften man kan skaffa sig den rätta känslan. Skolflygplanen måste nog också bli mer komplexa, så att man tidigt kan få in det taktiska tänkandet.

**Simulatorer
i all ära
men den rätta
känslan fås
bara i luften**

Vi har vår SK 60, som är ett relativt långsamt jetflygplan och som vi så småningom måste ersätta. Skall vi köpa t ex Dassault-Dornier Alpha Jet eller skall vi beställa ett antal tvåsitsiga Gripen? Med en tvåsitsig version kan vi lara våra förare den moderna luftstriden med en instruktör i baksits.

Tvåsitsaren av Gripen måste också kunna användas operativt. Med en större serie får man troligen ner den totala styckekostnaden. Men det blir säkert svårt att övertyga politikerna om detta. Vid inköpstillfället måste man ut med en stor summa pengar. Men man sparar ju pengar, eftersom man inte behöver köpa ett nytt flygplanssystem. Det är detta man skall jämföra med! Dagens och morgondagens skolflygplan måste kunna användas operativt, alltså inte bara för flygning.

**SK 39
måste kunna
utnyttjas
operativt
– liksom
morgondagens
skolflygplan**

Sepecat Jaguar var först tänkt som ett skolflygplan, men det växte allteftersom till ett attackflygplan. Britterna insåg till en början inte den här problematiken. Med det franska flygvapnet är det på samma sätt. Man använder i dag Alpha Jet enbart som ett skolflygplan. Men den här maskinen borde också användas för stridsuppdrag och taktisk utbildning. Annars blir den för dyr.

Till och med amerikanerna måste tänka på det här sättet i framtiden. Trots att de är mycket rikare än vi och nu har flygplan så det finns och blir över.

Men problemet kvarstår väl ändå, att en fullständigt operativ version av ett stridsflygplan blir oerhört dyr? Först måste man ha ett komplett ensitsigt flygplan. Sedan skall det förlängas, dubbla system skall byggas in o s v.

De moderna stridsflygplanens aerodynamik är känslig. Då man gör om en insatsare till en tvåsitsare får man ett nytt flygplan. De är så olika! Vi har erfarenheter från Dassault-Breguet Mirage 2000. En sådan utveckling är dyrbar. Anser man sig emellertid behöva ett avancerat, tvåsitsigt

skolflygplan för att lära ut modern strids-teknik, får man ta på sig merkostnaden. Men denna kan endast försvaras, om man också får ett operativt flygplan. Kan-ske har man inte så stort val?

Det finns dock människor som hävdar att man kan lära ut det mesta om flyg-strider i simulatorer. Vad tror du Pierre om det? Alla de taktiska problemen, påstår förespråkarna, kan man lösa i simulatorer. Man kan simulera allting i dag – omgivningen, andra flygplan och annat. Med en simulator sparar man flygtid o s v. Varför skall man behöva ha en tvåsitsare?

På ett sätt är det riktigt. Men simulatormen kan bara spara tid för att lära sig systemen, man lär sig att använda dem. För det är simulatormen perfekt. Man lär sig var reglagen sitter och kan utföra nödräning. Men då det gäller stridsutbildning är det inget som är så bra som det verkliga flygplanet. Man kan i simulatormen lära sig hanterandet av systemen och vissa taktiska dispositioner. Och jag vidhåller, att simulatorerna är bra för detta. Men stridsflygning är inte enbart en hanteringsfråga.

I vår franska marin har vi modeller med vilka kaptenerna lär sig att manövrera sina fartyg. Modellerna har samma tröghet och andra karaktäristika som de verkliga fartygen. Det är ändå komplett olika när man är ombord på ett riktigt fartyg. Det går inte att få in alla dimensionerna hos verkligheten i de här små modellerna.

Rollhastigheten avgörande i en luftstrid

På samma sätt är det med flygsimulatorerna. För att få den rätta känslan krävs verkligheten.

Vi har förstuds simulatorer för dogfight. Jag har flugit dem. De är säkert bra på sitt sätt och kan användas till mycket.

De amerikanska stridssimulatorerna tycks kunna lära ut elementa i en dogfight. Atminstone vad man inte skall göra. Förlora inte det andra planet ur sikte, kör inte samma strid oberoende av vilket flygplan du möter o s v. Ett av problemen med dagens simulatorer är att de inte symboliserar strid bortom syngrensens. En stor del av striderna utkämpas ju så. Det är först därefter man kommer i närkontakt. Ett annat problem är att vi med simulatorerna inte kan demonstrera ett komplext läge med många flygplan.

Det är riktigt! I en verklig strid är det den man inte ser, som skjuter ner en. Det var precis samma sak som gällde under And-

ra Världskriget, när jag började stridsflyga. Och förresten också under Första Världskriget.

Ni förstår, att vad det hela egentligen handlar om är "mord". Det finns inget romantiskt över flygstriden. Gå in och skjut ner den som inte ser dig – "straigt lines and hooks"! Kan man vinna en strid utan en dogfight, skall man göra det.

Det är lustigt. Jag hade under Andra Världskriget många tillfällen till vad ni kallar en dogfight. Men jag minns inte, att jag någonsin gjorde mer än två svängar och då i undantagsfall. Högst bara en 60°-sväng eller möjligen två. Men över Sovjetunionen höll man på att kurva i två eller tre minuter. Tänk på hur lång tid det egentligen är. Det var förfärligt! Sex eller sju 360°-svängar. Det hängde förstås ihop med att flygplanen hade precis samma karaktäristika. Yak-3 och Focke Wulf 190 svängde på samma sätt.

Vad som emellertid är ytterligt betydelsefullt i en luftstrid är rollhastigheten.

Det gläder oss. Vi kommer att få en mycket hög rollhastighet med Gripen.

I en luftstrid tycker man, att man alltid är ett rollsteg för sent. Det här utnyttjade de skickliga, tyska Focke Wulf-förarna mästerligt under Andra Världskriget. De lurade en hela tiden. Man försökte att låta bli att följa dem. Man visste att de skulle göra det, men de drog en med varje gång. Man såg under dem och väntade att de skulle komma tillbaka i siktet, men aldrig.

Om ni läser i Colonel Broughtons bok vad han skriver om MiG-21, får ni en god beskrivning av ett mycket bra jaktflygplan. Han säger, att han önskade att han hade ett sådant jaktflygplan. Jaktförare brukar inte ljuga om sådana här saker. Men propagandamakarna i USAF gick i taket.

Det är inte så mycket manövrerbarheten hos MiG-21 utan blandningen av manövrerbarhet, fart och accelerationsförmåga.

Det står något om det här i en bok som heter "Fighter Combat, Tactics and Maneuvering" av Robert L. Shaw. Författaren är Commander i US Navy men tillhör numera reserven.

Jag har läst den och det är en utomordentligt intressant bok. Den behandlar det mesta om luftstriden och kan gott tjäna som något slags lärobok. Tankeutbyte på det här området är värdefullt:

Världen rustar alltjämt och överallt. Hotbilderna förändras. Uppe hos oss i norr känner vi oss påtagligt indragna i stormakternas intresseområden. Vi behöver för vår försvarsförmågas skull alla goda idéer vi kan få. Vi tycker att du Pierre Clostermann här har bidragit med en hel vagnslast sådana. Flygva-penNytt tackar för ett ytterligt intressant samtal.

Kontakter & tankeutbyten genererar nya idéer i kreativ anda

Pierre Clostermann av i dag med sin Cessna



Förbundet som bevakar vpl- officerens intressen

Även om SVOF i nuvarande form bara existerat sedan 1972, har förbundet fler år på nacken än så. Det firar i år sitt 35-årsjubileum och det gör man i samband med sitt årliga förbundsråd, som också traditionellt kombineras med en stort upplagd totalförsvarkurs för förbundets medlemmar. Förtroendet att svara för årets arrangemang vilar på SVOF:s Malmöhusavdelning, som i sin tur valt Skånska Flygflottiljen i Ängelholm, F10, som plats för förbundsrådet med tillhörande föreläsningar och föreläsningar. Samt givetvis också för den högtidliga förbundsbanketten.

Det är första gången som värnpliktsofficerarna samlas till förbundsråd på FV:s mark, men det är ingalunda första gången som FV medverkar när SVOF-medlemmarna möter upp till denna begivenhet. När SVOF senast hade sitt förbundsråd förlagt till Skåne, 1982, hälsades man av FV genom att Team 60 visade prov på sina färdigheter över Helsingborg. Till både SVOF:ares och helsingborgares oförställda förtjusning.

● ● Men, kanske någon protesterar, inte fanns det väl några värnpliktsofficerare för så länge sedan? Jo, det fanns värnpliktiga underofficerare och officerare, och det är den förstnämnda kategorin som gav upphov till dagens SVOF. 1952 bildades Värnpliktiga Underofficerares Riksförbund, VUOR, som 20 år senare ombildades till Svenska Värnpliktsofficersförbundet. Med säte i Stockholm – adress Upplands Väsby – och lokalavdelningar över hela landet. Utbyggnaden av SVOF pågår fortfarande. Bara i år har två nya lokalavdelningar bildats – SVOF i Övre Norrland och SVOF:s Värmlandsavdelning. Bildandet av dessa två föreningar betecknar förbundsledningen som ett utslag av den nya anda, som man i dag börjat skönja inom SVOF.

Värnpliktsofficerarna har i ökande omfattning börjat intressera sig för "sitt" förbund och insett betydelsen av det arbete som SVOF lägger ned på att inte bara göra

Mer än 90 procent av befälsbefattningarna i vår krigsorganisation innehas av värnpliktigt befäl, varav ett betydande antal som bekant utbildats för kvalificerade uppgifter på plutons- och kompaninivå. Sedan tjänstställningsreformen 1972 är "värnpliktsofficer" den gemensamma benämningen på de värnpliktiga plutons- och kompanibefälen, alltifrån sergeant till kapten. Fr o m nämnda år samlas dessa befälskategorier inom Svenska Värnpliktsofficersförbundet – SVOF, vars främsta uppgift är att tillvarata värnpliktsofficerarnas intressen och stärka samhörigheten dem emellan.

SVOF



det bättre för värnpliktsofficeren utan också göra värnpliktsofficeren bättre!

● ● Vi nämnde redan inledningsvis att SVOF:s främsta uppgift är att slå vakt om sina medlemmars intressen och verka för en stärkt samhörighet mellan värnpliktsofficerarna. Tolkar man detta rätt, inser man snabbt att SVOF inte är rätt och slätt den kamratförening, som många trott denna sammanslutning vara. Visst inte – i SVOF:s stadgar deklarerar man klart att förbundet är en frivillig försvarsorganisation jämlikt Kungl Maj:ts kungörelse om frivillig försvarsverksamhet vad avser frivillig befälsutbildning.

SVOF har till uppgift att genom befälsutbildning, skytte, fältsport och försvarsupplysning etc höja medlemmarnas personliga färdigheter och allmänna militära standard. SVOF är också anslutet till Centralförbundet för befälsutbildning, CFB, och strävar oavslutligt efter att tillvarata och vidareutveckla det kunnande som finns hos värnpliktsofficerarna. Men SVOF får därför inte ses som en konkurrent till den frivilliga befälsutbildning, som vi berättade om i FV-Nytt nr 3/87. Men väl som en samarbetspartner och ett komplement till denna. Med speciell inriktning på sina medlemmars respektive uppgifter i krigsorganisationen.

● ● SVOF fungerar vidare som en facklig organisation, såtillvida att förbundet för värnpliktsofficerarnas talan och bevakar deras intressen inför militära och andra myndigheter och organisationer. SVOF vill verka för förbättringar för värnpliktsofficerskåren under militärtjänst, såväl frivillig som obligatorisk, liksom i övriga förhållanden. Man vill gärna fungera som en obligatorisk remissinstans i alla frågor som rör de värnpliktiga pluton- och kompanibefälen. Men detta har inte alltid varit så lätt att få gehör för. SVOF har därför fått finna sig i att bli sidsteppat många gånger,

när man velat vara med och säga sin mening. Men svenskt värnpliktsbefäl ger sig inte så lätt ...

● ● Ett annat problem som SVOF brottats med har varit att kunna etablera kontakt med landets alla värnpliktsofficerare och få dem intresserade av att bli medlemmar. Underlag saknas sannerligen inte, men förbundets ekonomi och övriga resurser har inte räckt till för att grundtanken skall ha kunnat förverkligas: *Varje ny värnpliktsofficer skall bli en ny medlem i SVOF.*

Detta sammanhänger givetvis med den rådande inställningen till föreningsliv i allmänhet och militärt föreningsliv i synnerhet. Den värnpliktige underofficeren eller officeren av i går hade säkerligen en helt annan syn inte bara på föreningsverksamhet utan också på sin position inom försvaret, än dagens värnpliktsofficerare. Ofredens år var då inte heller så avlägsna och man var alltför starkt förenade i kamratskapets band.

Till SVOF:s tillfredsställelse har man emellertid på sistone kunnat notera ett ökat intresse från yngre värnpliktsofficerares sida. För att fånga upp detta har man därför satt till alla klutar.

– Det gäller för oss att göra Svenska Värnpliktsofficersförbundet till ett aktuellt förbund, förklarar förbundsordföranden, värnpliktige infanterikaptenen *Håkan Eriksson*. SVOF är ju trots allt alla värnpliktsofficerares egen organisation och därtill en intresseorganisation som verkligen bryr sig om.

Det kan aldrig sägas tillräckligt högt och tillräckligt många gånger! ■

Max Feuerbend

Salerno-olyckan:

Den 18 november ägde två minnesceremonier rum. Den ena i före detta försvarsgrensbyggnaden Tre Vapens minneshall i Stockholm, den andra i den italienska byn Scala invid Salerno. Det var på dagen 40 år sedan 18 svenskar ur Flygvapnet omkom i en flygolycka på väg hem till Sverige från Etiopien. Minnet av de så tragiskt förölyckade lever och kranse nedläggningarna var ett manifierande hävarv. I Stockholm var det chefen för Flygvapnet, generallöjtnant Sven-Olof Olson, som inför många anhöriga förrättade kranseceremonien och höll ett kort anförande. I Italien var det flygattachén vid svenska ambassaden i Bera, överste Dennis Harlin, tillsammans med borgmästaren i Scala.



1947

Ceremonier samtidigt i Italien & Sverige



Minnesstenen i Scala, 87-11-18.



Minneshallen i Tre Vapen, 87-11-18.



**FV
hedrar
minnet
av
omkomna
kamrater**

1987

Th: Efter kransnedläggningen tackade advokat Peter Westdahl på de anhörigas vägnar CFV & FV för en stämmingsfull minnesstund.

Faxt: John Sharleyville



I månadskiöfet oktober-november 1947 leveransflygs från Sverige till Etiopien i en flygplan av typen Saab B 17. Planläggningen var exemplarisk och efter två dagars etappflygning landade alla flygplanen på utsatt till på etiopisk mark. En prestation som dåvarande kejsaren Haile Selassie stort beundrade.

En vecka senare startade så hemresan för leveransflygpersonalen. Den löstogs i ett av den etiopiska staten förhyrt civilit transportflygplan av typ Bristol Freighter. Över Apenninska halvön rådde dock dåligt väder. Flygplanet kom ur kurs, vilket kom att ha den tragiska följden att flygplanet havererade mot bergen invid Salerno i sydvästra Italien. Det blev det hittills svåraste haveriet i FV:s historia.

● Svenska insatser i Etiopien har lång tradition. Redan för ca 150 år sedan begynte svenskar att missionera i Etiopien. Senare, på 1930-talet, gällde den svenska missionen moderniserandet av den etiopiska armén. 1946 gavs dåvarande trafikflygaren greve Carl Gustaf von Rosen uppdraget att som chefsinstruktör och organisator ta hand om den etiopiska militära flygutbildningen. För att kunna driva detta arbete rationellt och effektivt behövde von Rosen bli kvalificerade flygin-

struktörer. Ganska naturligt ville han sig till Sverige och FV. Efter en väl initial tvakamradet godkända tillvarande CFV, general Bengt Nordenström, propän.

Det var så det började. FV:s "flygaventyr" i Östra Afrika.

I 20-år (1946-66) hjälpte FV den etiopiska staten att bygga upp ett eget flygvapen. Tre högre FV-officerare lånades ut som etiopiska "flyganschefer" - 1950-52 överste Gösta Härd, 1954-57 överste Christian Nilsson, 1957-60 överste Knut Lindahl. Totalt var ca 173 svenskar ut FV under treårsperioder engagerade i uppbyggnadsarbetet. Under dessa 20 år omkom i Etiopien fyra svenskar, varav bara en i flygsammanhang. Den svenska flygsakerheten i dessa svårbemästrade flygmiljöer var mycket god.

Att det 20-åriga "FV-äventyret" kunde drivas till framgång berodde dock till stor del på von Rosens organisationsförmåga och diplomatiska smidighet samt dåvarande överste Ingvar Bergs insiktsfulla planering.

Mer om FV i Etiopien kan man bli läsa om i Tore Meijers skildringar under titeln "Volare necesse est". Och Meijer vet besked. Ty han var med i hela 16 år.

Avslutningsvis kan nämnas att under svensktiden tillfördes det etiopiska flygvapnet bli 46 Saab 91 Safr och 48 Saab B 17.

Volare necesse est

Kort historik om FV:s uppdrag i Etiopien



Saab 91C med etiopisk nationalitetsmärkning



Flanker A

Identifiering av

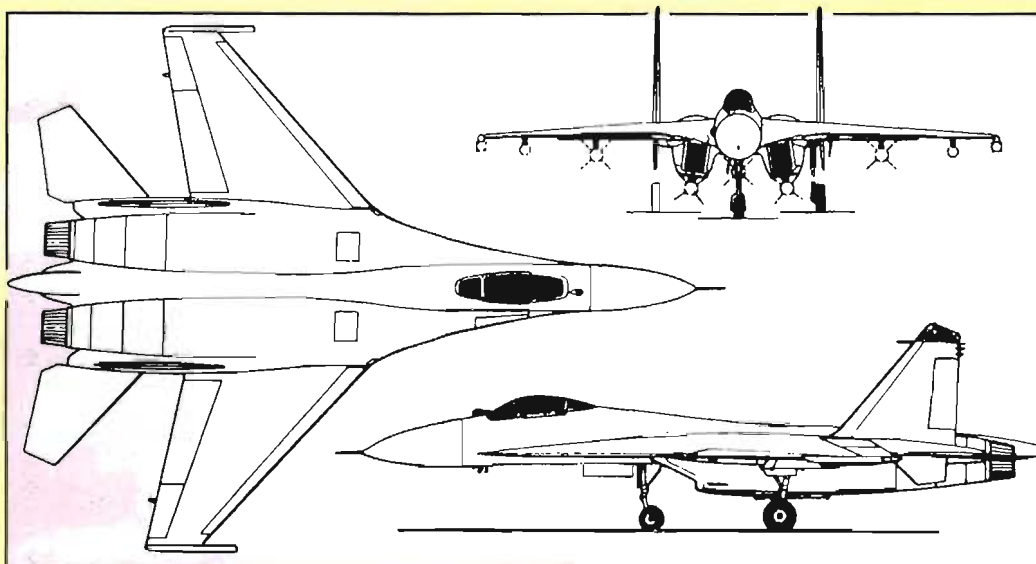
Su-27 FLANKER



ID-jämförelse:
F-14 Tomcat



Flanker B



Su-27 observerades första gången som prototyp vid den sovjetiska provningsanläggningen vid Ramenskoje i slutet av 1970-talet. Innan den sovjetiska beteckningen var känd hade flygplanet den provisoriska beteckningen "RAM-K". Prototypen (FLANKER A) hade avrundade vingspetsar och fenorna var placerade centralt ovanför respektive motor. Dessutom var nosstället infäst i landställschaktets framkant, vilket gav Su-27 en mycket stor hjulbas.

Serieversionen (FLANKER B) har fått rakt avskurna vingspetsar och fenorna har flyttats ut till i jämnhöjd med flygkroppens sidor. Dessutom har nosställets infästning flyttats till landställschaktets bakkant.

Su-27 har funnits på förband sedan några år tillbaka och ingår i den sovjetiska incidentberedskapen på Kola-halvön. Av bilderna – som dels emanerar från detta område, dels publicerats i sovjetisk press – framgår, att Su-27 förutom jakttradar har en kompletterande utrustning för målinmätning framför frontrutan (den lilla "glasbubblan"). Denna utrustning kan bestå av optronisk utrustning av typ IR, laser, TV och ev en kombination av dessa. – (Även MiG-29 FULCRUM har liknande utrustningsutbyggnad, men den är något mindre i format.)

Beväpning som observerats på Su-27 består av en fast akan (bedömt 30 mm) med mynning på högervingens ovansida och jaktroboten AA-10 ALAMO. Totalt har sex AA-10 av tre olika versioner burits. Två radarrobotar med kort motordel placerade i tandem mellan flygplanet's motorer, två radarrobotar med lång motordel placerade under luftintagen samt två IR-robotar med kort motordel. Radarrobotarna har semiaktiva målsökare. På ytterdelen (= näst ytterst) av vingarna finns en balk som hittills inte observerats hängd med någon beväpning. Dessa balkplattor bedöms dock vara av-

sedda för mindre IR-robotar typ AA-8 APHID alternativt AA-11 ARCHER. – Totalt antal robotar är minst åtta. Men som bilderna också visar, har Su-27 även balkplattor på vingarnas ytterspetsar, på vilka robotsimulatorer har observerats.

Su-27, som är tvåmotorig, har mycket bra manöverprestanda och ett mycket fördeaktigt dragkraft/viktförhållande. Ett bevis för detta är de världsrekord som satts med ett flygplan kallat P-42. P-42 är visserligen en speciellt rekordförsöksversion av Su-27 men ger ändå en bild av prestanda hos Su-27. De rekord som satts i denna klass är bl.a sju stigrekord (tex 58,14 sek till 12000 m höjd från stillastående) och ett rekord för flygning på konstant höjd. P-42 flög då i 90 sek på höjd 19.335 m.

Jämfört med flygplan på västsidan är Su-27 utseende- och prestandamässigt jämförbar med F-15 Eagle. Identifieringsmässigt finns dock många flygplan som kan skapa problem, tex F-14 Tomcat, F-18 Hornet och även MiG-29 FULCRUM.

Data & prestanda:

Längd:	ca 23 m
Spännvidd:	ca 14 m
Tomvikt:	ca 15 ton
Max startvikt:	ca 30 ton
Max vapenlast:	ca 6 ton
Motorer:	2 x dubbelströmsmotorer
Drivkraft:	2 x 13 800 kg/135 kN

Flanker B



Sovjetunionen satsar nu på bred front på ny modern materiel, varav Su-27 är ett exempel. Man har dock som tradition att behålla äldre materiel vid operativa förband. På denna delförstorade bild visas en attackrobot av typ AS-5 KELT. Denna underljudsrobot har funnits sedan mitten av 60-talet. Roboten är ca 8,6 m lång och väger ca 3,5 ton, dvs väsentligt större än RB04 och drygt 1 m längre än den vingplacerade extratanken på TP 84. AS-5 finns med aktiv radarmälsökare och med signal-sökande mälsökare. Räckvidden är ca 200 km. Roboten bärs enbart av Tu-16 Badger och kan utnyttjas mot såväl fartygs- som markmål.



Tu-16 Badger G med AS-5 Kelt



ID-jämförelse: F-14 Tomcat. – Foto: Ulf Hugo



För första gången på fotografi:

Il-76 "Mainstay"

Sovjetunionen & WP:s största AWACS-flygplan (flygplan för luftövervakning & stridsledning) över Barents hav.

Foto: Norska Flygvapnet, 333 squ.



Tjänste
Taxe percue
Sverige

[REDACTED]

FÖRSVARSMAKTEN
Flygstaben
104 50 Stockholm

SW•ISSN 0015-4792

"Viggen-knorr" till tusen

Flygtekniker Ingrid von Knorring i samspråk med 1 000-timmars majoren Berndt Weimer framför JA-individen "56", som redan i fjol passerade "1 000 h-gränsen". (Det finns idag sex kvinnliga FV-flygtekniker.)



Major **BERNDT WEIMER** (F13) blev först i Flygvapnet med 1 000 flygtimmar i Jaktviggen. Sitt första flygpass i JA-37 gjorde han i september 1979 och på månaden åtta år senare nådde han de 1 000 timmarna. I snitt blir det 125 flygtimmar per år.

Ett flygt samarbete mellan F13, FMV och Saab Flygdivisionen har bidragit till att flygteknikerna har flygt intensivet i sina JA-37. PRI-flygning (prioriterad flygning), forcerade tjänsteprover

och taktisk utprovning – allt har genomförts vid F13.

– Givetvis är det inspirerande för förarna på divisionen att få delta i sådana spjutspetsaktiviteter som PRI-flygningar och

taktisk utprovning, framförallt Berndt Weimer.

– I dag är alla JA-37:or utrustade med två statiska flygdelar. Den ena har fem konstant spjut och arbetar under hela flygpasset. Den styrdes på tekniska sidan. Den andra, med 15 min spjettid, används under konstant pressur av förarna, som tex kan handa en kassett eller en skjutövning och sedan utvärdera resultatet. Det innebär att dagens förare tillbringa en avsevärd del av sin arbetstid i utbildningsanläggningen med att

gå igenom och utvärdera det inspelade materialet.

Berndt Weimer anser att JA-37 är det mest avancerade jaktflygplanet i Europa.

– I september 1982 kunde vi ställa upp och låta JA-37 divisionen jakta. Det var, så vitt jag vet, något som inte gjorts i Europa som skulle vara ett stort steg vid den tiden. Vi hade ett JA-system, vilket innebär att jag har en omedelbar kommunikation med min kollega. Det kan tex inte Mirage 2000 göra, berättar Weimer för FV-Nytt. ■

Foto: Åke Anderson



-bilagan

Nr 4

När nu årets sista FVRF-bilaga presenteras har FVRF redan hunnit en bit in på verksamhetsåret och föreningarna har varit igång länge efter semesterpehållet.

För några år sedan var vår ekonomi en hämsko för många verksamheter. Den saken har förbättrats numera, men i stället har vi stött på andra svårigheter. Bl a har det under lång tid otillfredsställande rekryteringsunderlaget på datasi-dan ställt till problem och direkt medfört att vi fått svackor i utbildningsverksamheten. Den nya befälsordningen (NBO) har inledningsvis för oss också medfört en del svårigheter genom de många personalbyten som skett. Samtidigt med de senare har det förekommit en omfattande, i och för sig motiverad, frånvaro på frivilligavdelningarna för utbildning, som föranletts av NBO. Nu är förhoppningsvis allt detta historia, vilket bådar gott för det fortsatta föreningsarbetet.

Förbundsordföranden har ordet:

Frivilliga behövs till bas och luftbevakning

● ● På de mest prioriterade utbildningsområdena – bas- och luftbevakningstjänst – finns stora uppgifter. En extra sporre för oss är det stora behovet av frivilliga insatser i dessa fack, eftersom varje nyutbildad och/eller omskold medlem behövs i sin befattning.

Ett annat värdefullt bidrag till den egna utbildningen, liksom till det egna förbandets duglighet, ger de s k krigsförbandskurserna. Jag hoppas, att dessa hos oss får samma popularitet som inom FBU-rörelsen i övrigt.

Det finns många andra sätt att göra en frivilliginsats på. Ett nytt sådant är den möjlighet som öppnas för värnpliktiga officerare att temporärt få tjänstgöra vid frivilligavdelning. Detta bör vara något som kan tillföra den enskilde nyttiga kunskaper och erfarenheter samt samtidigt ge värdefulla personkontakter.

Allt som allt har vi nu betydligt bättre förutsättningar än på länge att få ett gott arbetsresultat. Låt oss nu också ta vara på detta.



FVRF:s nye förbundsordförande GUNNAR LÖFSTRÖM

Gunnar Löfström

PILOTFÖRSÖK PÅBÖRJAT (Se även sid D.)

Sydöstra Sveriges Flygvapenförbund bildat

Söndagen den 13 september 1987 är ett datum, som kommer att inskrivas i FVRF:s historia. Då samlades styrelser och medlemmar i Kalmarsunds, Norra Smålands och Sydöstra Sveriges flygvapenföreningar för att konstituera ledningen för Sydöstra Sveriges Flygvapenförbund.

Den konstituerande stämman hölls på ett hotell i Växjö. Ett 60-tal föreningsmedlemmar mötte

upp till förhandlingarna. C F17 var representerad av övlt Karl-Erik Nilsson och lt Curt Palm.

FVRF representerades av riksförbundssekreteraren, Kjell Helmersson.

Stämman hade föregåtts av en paneldebatt vid vilken försöksvisa förbundsstadgar och dagordning för förbundsstämman fastställdes. En valberedning, utsedd av de tre föreningarna, hade förberett stämman. Alla närvarande var besjälade av tanken och viljan att få bygga upp ett väl fungerande flygvapenförbund. Stämmoförhandlingarna gick därför väl i lås.

Till förbundsordförande valdes **Bengt Norrbom**. Anders Jegeman valdes till styrelseordförande och tillika vice förbundsordförande. Jan-Åke Klahr val-

des till kassaförvaltare. Samtliga ur Norra Smålands FVf. Till sekreterare valdes Kurt Pettersson, Kalmarsunds FVf. Övriga ledamöter i styrelsen blev Bengt-Göran Lindström och Roger Jönsson ur Sydöstra Sveriges FVf samt Kurt-Rune Roos och Jan-Ivan Forsberg, Kalmarsunds FVf. Mikael Karlsson, Norra Smålands FVf, utsågs till adjungerad ungdomsrepresentant.

Många prov på nytänkande och friska takter visades upp vid denna första regionala förbundsstämma inom FVRF. Initiativtagarna nere i sydöstra hörnet av vårt land önskas lycka till i sitt pionjärbete.

Riksförbundssekreteraren

FVRF krönte sitt 25-årsjubileum 1987 med en prydligt genomförd högvakt på Kungl Slottet och Drottningholm 29–30 augusti. Drygt 2.000 åskådare följde vaktavlösningen på yttre borggården, bland dem Sveriges ÖB, general Bengt Gustafsson.

– Roligt att se med vilket engagemang och precision vaktstyrkan löst sin uppgift, säger ÖB till FVRF-Bilagan.

Och ÖB fortsätter:

– Mitt intresse för frivilliga försvaret grundar sig på den betydelse frivilligrörelsen har för krigsorganisationens personella kvalitet, försvarsupplysningen och försvarsviljan.

– För en utländsk betraktare utgör det omfattande frivilliga engagemanget i försvaret en signal om folkets starka försvarsvilja. Detta är en ovärderlig tillgång för vårt syfte att avskräcka för angrepp på Sverige.

● ● I strålade sol gick FVRF:s vaktstyrka med FBU:s musikkår i tåten från Armémuseum till Slottet. Med en samtrimmad "halt" på yttre borggården inleddes ett jobbigt, händelserikt högvaktsdygn.

Musikkåren spelade F14:s, F16:s och F18:s flottilmarscher. Förbundsordföranden Gunnar Löfström orienterade publiken om vad FVRF står för.

– En frivillig försvarsorganisation med ca 12.000 medlemmar, fördelade på 27 flygvapenföreningar över hela landet samt som huvuduppgift att utbilda värnpliktigt befäl och meniga inom Flygvapnet, sade han.

– Liksom alla frivilliga försvarsorganisationer verkar flygvapenföreningarna för vårt lands fred och frihet och för ett starkt och effektivt försvar. Vi arbetar också för en god förståelse mellan försvarsmakten och det civila samhället.

● ● Spontant beröm riktades

från många håll till FVRF-styrkan. Så här sade övlt Ola Eriksson, chef för Stockholms garnison och i den egenskapen ansvarig för högvakten:

– En felfri avlösning och ett utomordentligt genomfört högvaktsdygn. Det är en prestation att på kort tid samordna så många till en väl fungerande enhet. FVRF:s vaktssoldater är hjärtligt välkomna åter.

– På den punkten blir han utan tvekan bönhörd. Om inte förr, så när FVRF fyller 30, lovar förbundssekr Kjell Helmersson.

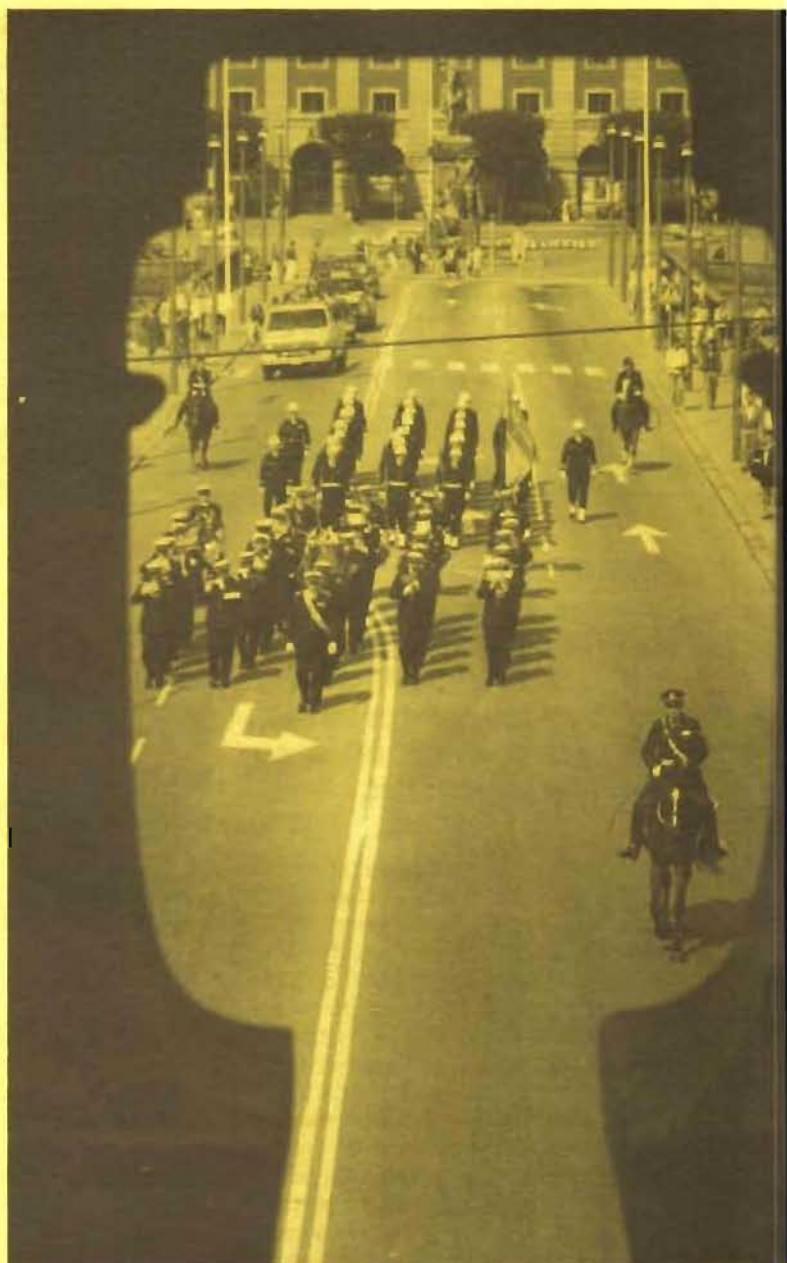
– För deltagarna blev högvakten ett minne för livet. Flera av dem uttryckte spontant önskemål om att få göra om den. Det är ett önskemål från Stockholms garnison att frivilligorganisationerna ställer upp och bestrider högvakt i ökad omfattning.

Helmersson följde vaktstyrkan såväl under utbildningen vid F14 och F16 som vid pågången, och han konstaterade vilken förvandling deltagarna genomgick.

– Man kan tala om personlighetsutveckling, säger han. De fick vara med om en trivsam, effektiv utbildning, skarp tillämpning i vakttjänst och befälsföring. Helt klart innebär detta en uppryckning av förmåga och kunskap i deras krigsbefattning.

● ● Högvakten är vakthållningens eget Vasalopp. Inte i första hand för att den fungerat ända sedan Gustav Vasas intåg i Stockholm 1523, utan för att den sliter både fysiskt och psykiskt, ger värkande leder, skavsår och trötta ben.

När vaktavlösningen äntligen kommer säger man samma sak



Över Norrbrö, upp mot Slottet, bakom musikkåren, kommer de våra ...

som när man på skidor når målet i Mora: Aldrig mer! – Dagen därpå är man beredd göra om allsammans igen ...

Ett är då säkert: Vaktchefen på Kungl Slottet, Jan Nyström,

glömmer aldrig sitt högvaktsdygn. Framåt midnatt blev läget så dramatiskt, att han beordrade skärpt beredskap.

Inom loppet av fem minuter kom tre larm: Från skattkamma-

"Mummel i leden"

Per Rickberg, Stockholms FVf, post i östra valvet dagtid och Logårdens nattetid, 67 år och styrkans ålderman:

– Min far gick högvakt i samband med sin värnplikt 1914, och när jag "låg" vid F2 1939 och sedan i beredskap under krigsåren frågade han jämmt när det skulle bli min tur. Nu när det är gjort tror jag han klappar händerna åt mig i sin himmel.

Christer Backlund, Sollefteå, Västernorrlands FVf, post på yttre borggården:

– Det gällde att veta var toaletterna fanns, för det var vad turisterna frågade efter mest. Ett roligt dygn, som jag absolut inte vill ha gjort.

Christer specialbevakades under hela högvaktsdygnet av FV:s filmteam och F5:s filmare Robin Wallinder-Mähler. Antingen han gick på F16:s förråd eller på matställe i Stockholm hade han en registerande kamera i följe.

Bengt Karlsson, Brastad, Västgöta/Dals FVf, post på Slottsbacken:

– Riktigt spännande blev det när en fyllo kom rakt emot mig med en skum sak i handen. Han stannade när jag ropade halt, vände och försvann bort i Gamla Stan. Lite närgångna busar fick jag också köra bort.

– Tur att jag var bra påläst om Slottet. Folk kunde fråga om precis allt. Högvakten är en suverän upplevelse. Något av det bästa jag varit med om.

Fred Johansson, Halmstad, Nissans FVf, post i pelargången på dagen och Logården på natten:

– Fick vifta med bajonetten åt en man, som försökte klättra över avspärningarna. Det visar att högvakten vid de båda slotten är en nödvändig och allvarsmättad uppgift. Tyvärr ingenting för kvinnor med tanke på det klientel som nattetid dyker upp och ställer till bråk.

– Vi vaknade ofta om nätterna, då vårt luftvärn sköt efter brittiskt flyg som var på väg mot Tyskland och som flög över Skåne. Så berättar ROLF HERNQVIST, pensionerad löjtnant vid Flygvapnet och en i dubbel bemärkelse stor (195 cm) profil inom frivilligverksamheten vid FVRF.

Rolf Hernkvist gick i pension 1985 efter att ha tjänstgjort i Flygvapnet i 42 år. Han började som volontär 1943 på signalistutbildning vid F5/Ljungbyhed. 1945 flyttade Rolf till F14 för signalistutbildning på bombflygplanen B3 och B18.

Några särskilda minnen från den tiden:

– Jag flög mest med B18. Men på 40-talets slut hade man sk passagerarflygningar med B3 vid F14. Det var ofta skolklasser. Det rymdes 18–20 personer i bombrummen, som för övrigt var helt utan fönster. På B3 fanns det en signalistholk som kunde hissas ner under planet. Man hängde eller satt i stolen vänd bakåt under planet. Det var ofta jag behövde åka ner för att navigera. En annan uppgift var att agera flygskytt bakåt.

Rolf lämnade FV för ett par år, men kom tillbaka för utbildning som navigatör på A32 Lansén. Hösten 1960 sökte han mark-tjänst samband vid F21 och 1961 hamnade han på stril F21.

När och hur kom du in på frivilligverksamheten?

– Vid F21/stril pågick lottautbildning och omskolning av vpl till lbev-tjänst. Jag hade 1960 blivit

ren, från vaktposten på Slottsbacken om krigslagsmål och från dito på Logården om berusad bråkstake. Allt som fanns av patrullfolk beordrades ut. Larmet tjoät över högvaktsflygeln.

– Jag trodde nästan det var en kupp på gång och såg framför mig hur man bar iväg med riksregalierna från skattkammaren. Mitt i allt ihop ringde slottsvakten och undrade vad som pågick, säger Jan, som fick flera larm från skattkammaren innan det tekniska felet (för ett sådant var det) kunde avhjälpas.

Jan saknar ord när FVRF-Bilagan ber honom sammanfatta högvaktsdygnet:

– Svenska språket är för fattigt när man skall beskriva det. En upplevelse utöver det vanliga, något helt fantastiskt, säger han.

● ● Hans kollega på Drottningholm, Kurt-Rune Roos, kan summera ett lugnt vaktdygn. Skärpningen var total hos posterna efter de olustiga hotelserna i somras mot kungafamiljen. På natten, när alla ljud förstärks, var det

medlem i Norrbottens luftbevakningsförbund. Jag kom därför ganska omgående i kontakt med utbildningen.

Under tio år från 1966 var Rolf instruktör vid vinterutbildning av FVRF-ungdom i Klippen nära Hemavan i Västerbottensfjällen. 120 elever per vecka. Tre kurser gick efter varandra. Hösten 1963 blev Rolf medlem i Västerbottens FVf och kort därefter tog han hand om ungdomsutbildningen. Tillsammans med Tage Israelsson (i dag utbildningsintendent vid F21:s frivilligavdelning), bedrev de ungdomsutbildning på kvällstid. Senare startade de den regionala ungdomsutbildningen på Rönneback utanför Umeå. Året var 1967 och utbildningen samlade grabbar från Norr- och Västerbotten i två sommarveckor. Rolf får väl betraktas som en av initiativtagarna till utbildningen, där han också under åren varit både kurschef och instruktör.

Har du någon uppgift på hur många frivilliga du utbildat?

– Nog är det 1000 ungdomar och säkert lika många lottor som jag varit instruktör för, säger Rolf. Jag träffar ofta vpl elever både på den lokala utbildningen och vid de tillfällen jag varit instruktör

på vippen att en av posterna hade tryckt på larmknappen.

– Det rasslade misstänkt i gruset. Men varje gång posten ropade ett lågmält "halt" blev det tyst. När vi kollade saken, upptäckte vi två igelkottar ... Tydligt drillade att lyda order ...

– På söndagen var det segling med kanonskott vid målgången ute på fjärden. Både vi, Säpo och slottsvakten började så smått undra om det var invasion på gång.

Kurt-Rune tycker grabbarna i drottningholmsstyrkan gjorde "ett kalasjobb".

– Alla kände det meningsfullt att vakta slottet där kungafamiljen bor. Flera fick även tillfälle att träffa både drottning Silvia och barnen.

FVRF:s högvaktsdygn blev en succéartad framgång. Frågan är inte om utan när vi skall ställa upp igen. I samband med 30-årsjubileet 1992? Eller tidigare?

– Vi kommer ganska snart att ta upp den frågan i styrelsen, lovar Kjell Helmersson. ■

Torsten Andersson



Här dock en face ...

på Källviken, Köpingsvik, Gottskär Trängslet, Trossnäs, som under årens lopp också varit ungdomselever. På stril finns det flera anställda som varit FVRF-ungdom. Ja, de finns faktiskt överallt inom FV.

I Västerbottens flygvapenförening har Rolf varit med i styrelsen sedan 1963. Han är fortfarande sekreterare, en syssla han haft sedan 1966!

– Att jag blev pensionär för ett tag sedan innebär inte att jag släppt kontakten med FV. Jag har fått mer tid att ägna mig åt styrelsearbetet i föreningen. När jag blev sekreterare 1966 hade föreningen 40 medlemmar. Idag är vi 560! Så nog finns det mycket att göra. Det händer ju att min gamla arbetsgivare ringer och behöver hjälp någon vecka då och då.

Hur upplever du kontakten med friv-avdelningen vid F21?

Träningen

Utbildningen inför högvakten genomfördes under fem dagar på F14 i Halmstad och avslutades på F16 i Uppsala.

– Vi tränade sammanlagt hundra timmar. Alla satsade fullt ut och styrkan genomsyrades av en fantastiskt fin stämning, säger mj LARS HED, kurschef under utbildningen och sedermera vakthavande major på Kungl Slottet.

Femtio man i åldrarna 20–67 år mötte upp på F14, där de drillades av mj Lars Petersson och kn Anders Troedsson från F5. Deltagarna representerade 22 av landets 27 flygvapenföreningar.

Ingen hoppade av, trots att utbildningen var nog så tuff. 42 man behövdes för att fylla styrkorna till Kungl Slottet och Drottningholm. Sex blev reserver (men fick också gå vakt under högvaktsdygnet) och två man fungerade som kalfaktorer.

Valet av Jan Nyström (Väster-norrlands FVf) som vaktchef och Torbjörn Karlbom (Norrköpings FVf) som stf vaktchef på Slottet, Kurt-Rune Roos (Kalmarsunds FVf) och Kenneth Mörk (Sala FVf) på motsvarande platser på Drottningholm samt Bertil Kle-

ROLF

– en stor profil

– Det känns att flottiljchefen vid F21 är positiv till frivilligverksamheten. Det påverkar folket på frivilligavdelningen, vilket hjälper oss i vår förening. Något som inte är fallet vid alla flottiljer. Jag tror att vi i det fallet har en mycket bra situation här uppe.

Hur fungerar arbetet i styrelsen?

– Vi har en väldigt bra styrelse. Vi har mycket bra närvaro på våra möten, vilket tyder på stort intresse. Vi har också börjat få fart på våra lokala ombud i Skellefteå och Lycksele.

Om vi återvänder till 1943 då Du började i FV: Har du någon kontakt med några från den tiden?

– Vi var faktiskt 36 stycken som träffades häromåret för att fira 40-årsminnet av att vi anställdes i FV. Vi hade våra damer med och liknande träff har vi haft vid 10, 15 och 25 år. Alla finns inte kvar nu och de flesta har liksom jag gått i pension. Jag måste få passa på att ge en eloge till dem som organiserade och möjliggjorde att 40-årsfesten blev av. ■

Ulf Järnstad

restig (Malmens FVf) som fanbärare blev till lyckokast.

– Vi tog ut rätt lag, konstaterar Lars Hed belåtet.

Han kunde glädja sig åt att FVRF-styrkan fungerade oklanderligt såväl under paraden genom Stockholms gator, vid avslösningen på yttre borggården inför storpublik, under rutinmässigt vakttjänst och dramatiska incidenter.

– Jag är mycket belåten med vad grabbarna presterade. De hade verkligen gjort sig förtjänta av champagnen FVRF bjöd på efter avgången, säger Hed, som också vill ge en eloge till FVRF:s ledning och F14:s överste Sten Norrmo för deras uppmuntrande stöd. ■

Torsten Andersson

Ja eller nej till regionala flygvapenförbund? Debatten går vidare. I FVRF-Bilagan nr 2 & 4 berättas om det pilotförsök, som vid halvårsskiftet inleddes av Sydöstra Sveriges, Norra Smålands och Kalmarsunds flygvapenföreningar. Det här reportaget handlar om tre föreningar, som säger ett lika bestämt NEJ till förbundsplanerna: Västmanland, Sala och Upplands FVf.

Vi säger NEJ till regionala flygvapenförbund!

Enligt förslag skall de tre nämnda föreningarna bilda regionalt förbund tillsammans med Stockholms FVf. Stockholmarna anser sig dock stora nog (655 medlemmar) att bilda eget förbund.

Kjell Siggelin, färgstark styrelseordf i Västmanland, är starkt kritisk till förslaget:

– Dessa fyra föreningar skulle bli Sveriges största förbund med över 1.500 medlemmar. En helt omöjlig konstruktion, som skulle bli tungrodd och dyr, och med en administrativ bit som kostar pengar – och vi vägrar absolut att ta utbildningspengar till administration!

Föreningens sekr Anders Nilsson anser att FVRF-avlönad personal till kansliet är "ett måste" för att man alls skall reflektera över förslaget:

– Utan avlönad personal blir det samma personer, som får slita med olika uppdrag i både förening och förbund. Det kommer att bli för tungt.

Någon blir förlorare om förslaget genomdrivs. Om det blir förbund eller förening får framtiden utvisa, menar Anders.

– Antingen tar förbundet över hela utbildningen, eller också kommer det inte alls att fungera. Om det tar över utbildningen, så tror jag föreningarna kommer att utarmas. Då tappar vi den livsviktiga kontakten med medlemmarna, som aldrig kommer att acceptera att bli ett nummer i datorn.

● ● Bertil Kolmodin har 32 år i Upplands FVf bakom sig och tycker förslaget är på gott och ont:

– Det goda tror jag ligger i samarbetet vad gäller rekrytering och kurser. Det onda i att föreningarna förlorar sin direktkontakt med flottlärarna samt att de starka föreningarna kommer att kapa åt sig för mycket av anslagen på bekostnad av de små. Det finns också risk att föreningsaktiviteterna försvinner.

De tre föreningarna har redan ett väl fungerande samarbete, hävdar de Bilagan talat med. Kjell Siggelin pekar på ett 20-årigt samarbete mellan Västmanland och Sala, och Kolmodin anser att samarbetet mellan de tre kan byggas ut och fördjupas utan att något regionförbund behöver bildas.



● ● Charlotte "Charlie" Pettersson, sekreterare i Sala, är inte rädd att sticka ut hakan i debatten:

– Låt oss bevara föreningarnas suveränitet och slippa hamna i en byråkratisk karusell. Vi vill inte bli en marionett, utan öka samarbetet med övriga föreningar under F16. Och glöm inte att vi lär oss väldigt mycket genom att jobba med hela biten inom föreningen.

– Jag tror inte att de föreningar, som sagt ja till förslaget (17 stycken) har tänkt igenom konsekvenserna, säger Charlotte.

Sala är minst av de nämnda föreningarna: 236 medlemmar, har låg aktivitet på den lokala vpl-utbildningen, betydligt bättre på ungdomssidan.

● ● – Sala är trögt vad gäller föreningsliv, konstaterar Charlotte.

De flesta som mönstrar hamnar i Armén. Det är ont om folk med anknytning till FV.

Själv är hon "ett rart barn av FVRF". Följde redan i späda år pappa Karl-Olov till kurser på Källviken och Köpingsvik, började med ungdomsutbildning första året tjejer fick vara med och tänker utbilda sig till meteorolog inom FV.

Salas styrelseordf Kenneth Mörk kom med i ungdomsutbildningen redan som 14-åring och har sedan gått hela den långa vägen till vpl löjtnant. Numera är han utbildningsintendent vid frivilligavdelningen vid F16.

– Sju flygvapenpojkar från Sala har gått vidare och fått anställning inom försvaret. En av dem, Sten Ekedahl, är major vid Flygstaben. En annan, Johan Hellström, blev kursetta vid Fallskärmsjägarskolan och är nu vid 113 i Falun, berättar Kenneth och får det att låta som ett kvalitetskvitto på sitt kära Sala.

Vart tar det vägen med föreningarna om regionförbund bildas? undrar kvartetten Bertil Kolmodin (Uppland), Kjell Siggelin (Västmanland) samt Charlotte Pettersson och Kenneth Mörk (Sala).



● ● Västmanland har 299 medlemmar och en sedan gammalt imponerande ungdomsutbildning. Också i Uppland (349 medlemmar) ligger ungdomsutbildningen på hög nivå.

Sala bildades 1957 (tillhörde tidigare Västmanland), Västmanland utkristalliserades ur gamla Östra Västmanlands Bergslags luftbevakningsförening och Uppland kommer att fira 40-årsjubileum 1988.

Bertil Kolmodin minns sig en för det svenska försvarsintresset rätt talande episod:

– Uppland fick en klick när den ryska ubåten hade gått på grund utanför Karlskrona. Försvarsviljan blomnade upp, och medlemsantalet steg raskt från 160 till 300.

Naturligtvis finns det gott om färgstarka profiler i de tre föreningarna. Att skriva om Sala och Västmanland utan att nämna grundarna Knut Strömlied och Claes Rasmusson – båda alljämt aktiva i resp förening – vore snudd på tjänstefel.

Samma gäller naturligtvis Kjell Siggelin, som började som flygpojke på Säve redan 1951 och sedan länge är en herre med tyngd i mer än ett avseende inom FVRF. När vi ger honom sista ordet (annars hade han tagit det själv ...) är det den enskilda föreningens suveränitet han värnar om:

– Jag tror det blir till förfång för FVRF om de regionala förbunden bildas. Samma krafter kommer att få ägna sig åt både förening och förbund samt får vare sig tid eller ork att arbeta på riksnivå i t ex förbundsstyrelsen – och det är ju där de bästa skall sitta.

Torsten Andersson