

FLYGNVTT

vapen

Nr 4

1985



God Jul
Gott Nytt År!

FLYGMYT *vapen*

INNEHÅLL

- Sid 4: Verksamhetsberättelse 84/85
16: A-12:ans sista landning
18: Intervju med CFV
20: Enkäten om FV
26: FV och "ÖB grundsyn"
28: Blå Gavel M.m.
29: ID-avsnitt: An-124 vs C-5

1986
FV
60 år



FV:s nya sjömålsrobot, RB 15F, tas i bruk på 80-talet. Här under flygprov med AJ 37 attackflyggen.

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.

Ansvarig utgivare: **BENGT LÖNNBOM**
Redaktionschef: **GÖSTA EDWARDS**
Redaktör: **JAHN CHARLEVILLE**
Prenumeration: **GUNNEL WIRÉNIUS**

Nr 1/86 utkommer i mars

Lisebergers Tryckeri AB, Rippan 1985-12-16/877

ADRESS:
FLYGMYTNYTT
Flygfabriksvägen, Box 80004
104 50 Stockholm

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

Prenumerationspris 1986 25 kr.
Flygfabrikens 31 69 97-6
Kassa 10316 Flygfabrik



Omsorg om & åtgärder för FV:s viktigaste resurs

I denna utgåva presenteras bl a en sammanfattning av årsredovisning för verksamhetsåret 1984/85. Resultatet i stort måste bedömas vara godtagbart, trots att vi under verksamhetsåret hade en tydlig obalans mellan uppgifterna och tillgången på personal. Medvetenheten om att personalen i Flygvapnet gjort en bra arbetsinsats inom ett område som dessutom är väsentligt för hela vår säkerhetspolitik, bör utgöra en god grund för oss alla att kunna känna tillfredsställelse.

Det finns emellertid också orosmoln. Hittills har vi någorlunda kunnat leva på arvet bl a i form av tidigare förvärvade kunskaper och färdigheter. Detta har gjort att ambitionen kunnat hållas lite högre än vi egentligen har resurser för. Nu börjar emellertid dessa möjligheter bli uttömda. Belastningen är hög, trots att vi sedan ett antal år tillbaka har skruvat ner ambitionerna inom ett antal delområden. Samtidigt skall enligt gällande beslut personalen minska ytterligare i antal. Det innebär att pressen på kvarvarande personal kan komma att öka, om inget görs.

CFV har med utgångspunkt från omsorg om både personal och resultat föreslagit ÖB, att personalminskningsmålet för Flygvapnet skall mildras. Åtgärder har också vidtagits i planeringen. Frågan bearbetas f n i en dialog mellan Fst och FS. Enligt CFV:s bestämda uppfattning är det nödvändigt att arbetet i slutändan leder

fram till en *justering av personalminskningsmålet*.

Åtgärder har också igångsatts för att öka rekryteringen i avsikt att möta pensionsavgångarna från 40-talets stora personalkullar.

● ● I många fall är inte löner och övriga förmåner i Flygvapnet konkurrenskraftiga jämfört med näringslivets. Detta är ett viktigt skäl – *om än inte det enda* – till våra alltför omfattande förtidsavgångar. CFV spar ingen möda för att härvidlag åstadkomma förbättringar för Flygvapnets personal och det gäller inte bara lönefrågorna. Strävan är att greppa *helheten* och utgå från den vid val av åtgärder. Därmed bör risken att fastna för ett antal ostrukturerade och kanske även sinsemellan motstridiga åtgärder kunna undvikas.

Det är en realitet, att ett förändringsarbete av det här slaget tar tid när det skall pressas igenom det besluts- och avtalsmaskineri vi har i vårt land. Långt ifrån alla beslutsfunktioner ligger i CFV:s hand. Men en sak är klar. Arbetet går snabbare och lättare om vi i Flygvapnet står enade och känner förtroende för varandra. Eftersom det nog är så, att myndighetsföreträdare på alla nivåer i Flygvapnet och personalen i allt väsentligt har samma syn på sakfrågorna, borde ett effektivt och *förtroendefullt samarbete* vara naturligt. Låt oss fortsätta på den vägen.

Gott Nytt År! ■

Se även sid 26-27.

En tillbakablick på verksamhetsåret

1984/85

Verksamhetsåret 1984/85 är genomfört. Samtidigt som jag tackar all Flygvapnets personal för genomfört arbete, vill jag här ge en spegling av det som vi med gemensamma ansträngningar åstadkommit.

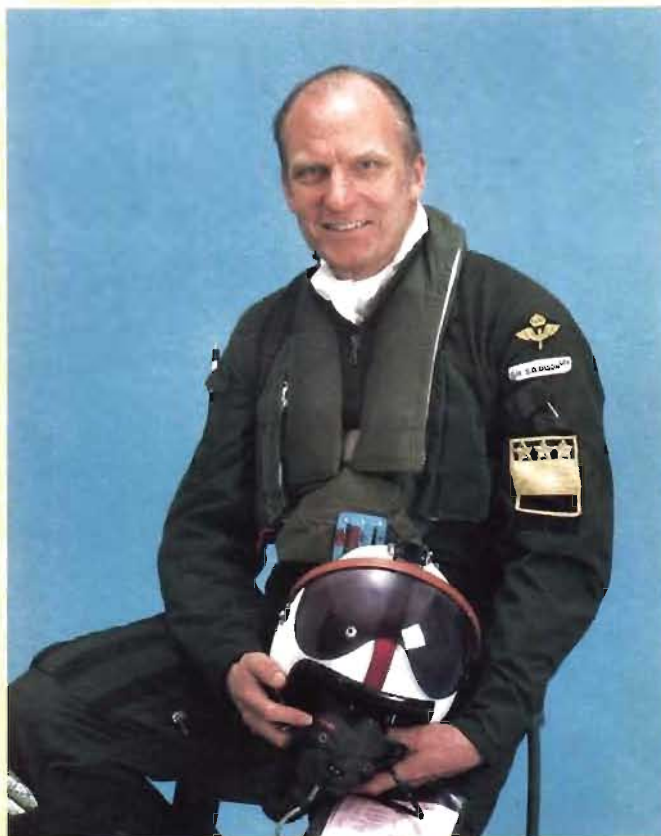
Av utrymmesskäl måste återblicken bli översiktlig. Jag hoppas dock att Du skall känna delaktighet i vad vi åstadkommit – känna att Du på ett väsentligt sätt bidragit till att vidmakthålla och vidareutveckla vårt flygvapen. Jag är nöjd med vad vi åstadkommit. Jag vet att vi skapat respekt – såväl inom som utom Sverige – för vår förmåga att med mycket begränsade resurser åstadkomma en bra utbildning och upprätthålla en hög beredskap.

Våra resurser är begränsade. Detta gäller inte minst vår personalkader. Under det gångna året har vi haft oacceptabla förtidsavgångar av personal i nyckelpositioner. En tröst i sammanhanget kan möjligen vara att avgångarna visar att vi har välutbildad och konkurrenskraftig personal. Men det är en klen tröst, måste jag framhålla.

Mycket seriöst arbete har lagts ned för att förbättra arbetsförhållanden och löner. Vi har nått en bit på vägen. Ansträngningarna måste dock fortsätta. Och de kommer så att göra.

Rekryteringen till Flygvapnet är god, men den behöver ökas ytterligare.

I ekonomiska termer har driften av förbanden dragit kostnader enligt redovisning i tabell A.



Våra utbildningsmål har i huvudsak nåtts. Tyvärr har repetitionsutbildningen måst begränsas. Skälen härtill är främst ekonomiska.

Resultaten av genomförd frivilligutbildning visar goda värden. Nyrekryteringen är emellertid för liten.

●● Flygvapnets uppgifter inom svensk säkerhetspolitik är och kommer att vara utomordentligt viktiga. Jag anser att vi – efter genomfört verksamhetsår – fortfarande kan lösa uppgifterna. Vissa brister finns. Dessa skall avhjälpas bl a genom en klar inriktning och prioritering av arbetet. Krigsförbanden måste därvid sättas i fokus.

Sven-Olof Olson
Sven-Olof Olson

Tabell A

Delprogram	Utfall Mkr
3.01 Stril- och lörband	328.6
3.02 Jaktförband	434.2
3.04 Attackförband	375.5
3.05 Spanningsförband	200.3
3.06 Flygtp-förband	122.8
3.07 Bastörband	678.1
3.99 Gemensamt	960.1
SUMMA	3 039.6

Summan är cirka 40 proc av Flygvapnets totala budget. Resterande 60 proc nyttjas för materielanskaffning, byggnadsverksamhet och forskning.

I syfte att höja produktiviteten pågår ständigt förändringar av fredsorganisationen. Rationaliseringsmålen har i huvudsak uppnåtts. Som stöd för lokala rationaliseringar har förbandsanalyser genomförts vid förbanden.

FLYGÅRET 1984-85

Verksamhetsberättelse



Allmän ledning och förbandsverksamhet

Fredsorganisationens utveckling

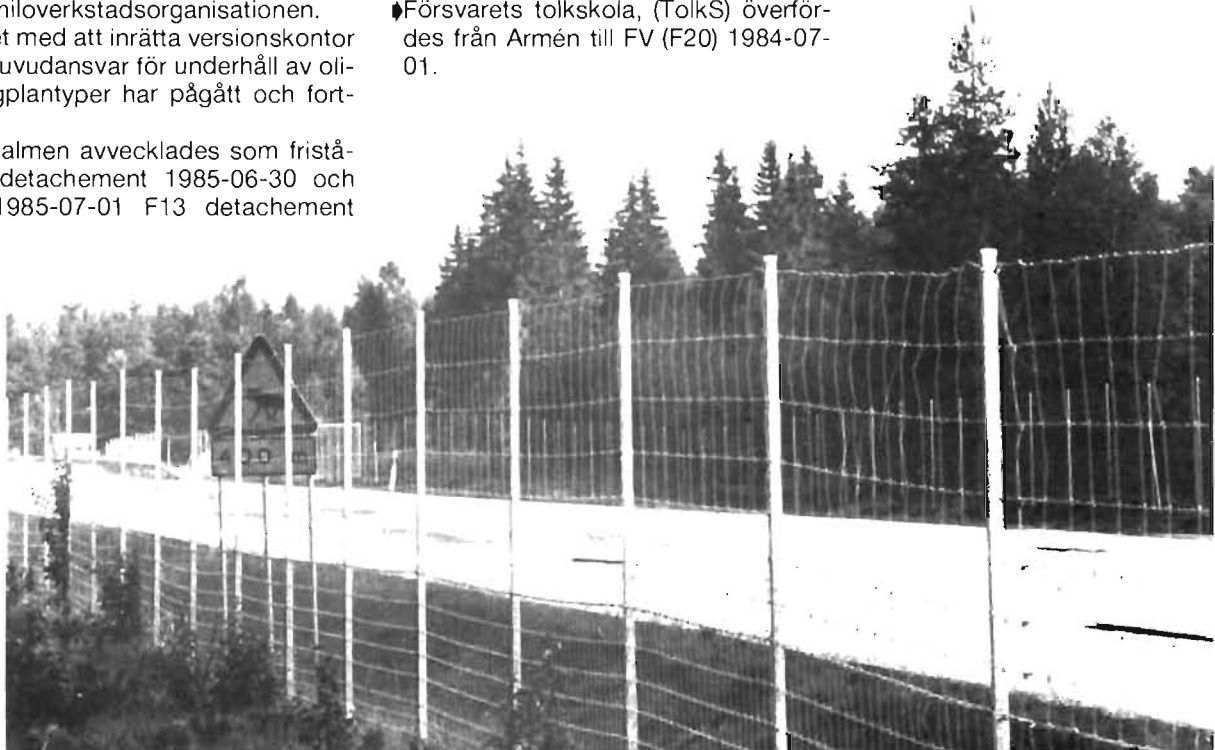
Under året har följande fredsorganisatoriska förändringar skett inom Flygvapnet (FV):

- ◆ Teleservicebasorganisationen (TSB) upphörde 1985-06-30. Den delades upp i en främre underhållsresurs ingående i förbandens stril- resp basförband samt en bakre verkstadsresurs inom miloverkstadsorganisationen.
- ◆ Arbetet med att inrätta versionskontor med huvudansvar för underhåll av olika flygplantyper har pågått och fortsätter.
- ◆ F13 Malmen avvecklades som fristående detachement 1985-06-30 och blev 1985-07-01 F13 detachement

Malmen. Förvaltningsansvaret för byggnader och mark (dock ej flygfältet) övertogs av Chefen för Armén. – Verksamheten med vårt målflygförband och med flygplan TP 85 bedrivs som tidigare.

- ◆ Jaktdivisionen på Tullinge/F18 utvecklades 1985-06-30.
- ◆ Försvarets tolkskola, (TolkS) överfördes från Armén till FV (F20) 1984-07-01.

◆ Flygvapnets flygbefälsskola, (FBS) överfördes 1985-06-30 till nyorganiserade Flygvapnets Uppsalaskolor, F20, som fr o m 1985-07-01 innehåller: Flygvapnets krigshögskola (FKHS), Flygvapnets flygbefälsskola (FBS) och Försvarets tolkskola (TolkS).



◆ Den taktiska utprovningseenheten TU-Stril lämnade F18 och underställdes från 1984-07-01 F16/SeM.

◆ Sambandsflygenheten vid F18 överfördes 1985-07-01 till F16/SeM och lokaliserades till Bromma flygplats med undantag för SK 60, som förlades till F16/SeM.

I övrigt kan nämnas att:

- Samtliga flottiljer har nu fått flottiljläkare.
- Arbetet med att införa lokalt datorstöd vid avlönings- och reseräkningsgranskningen har påbörjats.
- Nya militärrestauranger vid F21/Se

ÖN och F15 har börjat byggas under 4:e kvartalet 1984. Restaurangen vid F21/SeÖN beräknas bli klar under januari -86 och vid F15 redan under sista kvartalet 1985.

- Försök att skapa ett nytt informationssystem inom fastighetsförvaltningen har påbörjats. Systemet innehåller Information om Fastigheter för central, regional och lokal Instans (IN-Fl) och planeras införas i FV under budgetåret 1985/86.
- Samordning av stödproduktionen inom garnison pågår vid flera myndigheter.



Foto: Peter Liander

F18:s sambandsflyg har flyttat till Bromma och F16/Uppsala. Men de två TP 87:orna finns numer stationerade vid F17 resp F21.

Flygvapnets viktigaste resurs



Foto: Rune Rydh

Personal

Tabell B

Personalkategori	Antal personår	
	1983/84	1984/85
Militär personal totalt	4.326	4.215
varav:		
Yrkesofficerare	3.960	3.865
Yrkesofficersaspiranter	276	255
Frivilligt anställd personal	90	95
Civil personal totalt	3.948	3.843
varav:		
Intäktsfinansierad personal ¹⁾	1.324	1.201
Lönebidragsanställda och beredskapsarbetare	77	61
Summa	8.274	8.058

1) Flottiljverkstäder och TSB.

Den militära personalens antal har minskat snabbare än beräknat. Detta sammanhänger med de ökade förtidsavgångarna till civil verksamhet. Samtidigt slår nu "krigsfullarnas" stora pensionsavgångar igenom.

De ökade förtidsavgångarna gäller främst flygförare och teknisk personal. Avgångarna möts med intensifierad rekrytering och allvarliga ansträngningar att förbättra villkoren för personalen.

Den civila personalen har reducerats i stort sett enl statsmakternas intentioner. Minskningarna är huvudsakligen knutna till genomförda organisationsförändringar. Avgångarna bland kvalificerad teknisk personal har dock blivit större än vad som förutsatts.

Operativ och krigsorganisatorisk verksamhet

Krigsorganisation

Förändringarna inom krigsorganisationen har varit av i stort samma omfattning som tidigare år. Störst har förändringarna varit inom stril-förbanden, där den optiska luftbevakningen omorganiserats samtidigt som tillkomst av ny och avvecklingen av äldre radarmateriel medfört omstruktureringar. Ombeväpningen till JA 37 jaktViggen har också medfört förändringar.

Under året har ett datoriserat krigsorganisationssystem (KRO/FV) tagits i drift. Effekten i uppföljning av krigsorganisationen har härigenom avsevärt ökat. Arbetet har i alla nivåerna underlättats.

Incidentberedskap

Incidentberedskapstjänsten upplever personalen som stimulerande och viktig. Den har i stort genomförts i samma omfattning som tidigare år. I en minskande organisation tar den allt större del av FV:s resurser i anspråk.

Mot bakgrund av ökande utbildningsuppgifter vid förbanden måste därför en effektivare samordning av beredskapsuppgiften med annan verksamhet ske. Arbeta med att förbättra arbetsmiljön för deltagande personal har igångsatts.

Förbandsövningar

De genomförda övningarna överensstämmer väl till omfattning och inriktning med FV:s övningsnormer.

Två övningar har varit särskilt framträdande: Försvarsmaktsövningen **Västgräns** i milo Bergslagen och övningen **Moses**. Den senare var främst en utprovning av fullt bemannad basbataljon i ny krigsorganisation, Basbat 85.

Övningsutbytet har i stort varit bra. Liksom tidigare har det dock varit svårt att med tillräcklig bredd öva basförbanden krigsmässigt. Övningen **Moses** var därför av särskilt stor betydelse. ►



I FV:s basbataljoner ingår även flygbasjägare, som har till uppgift att bli skydda flygbaserna mot sabotörer, m m.

Foto nedan: Kent Hull + l h; Jahn Charleville



Utbildning till och av fast anställda

Grundläggande utbildning

Den grundläggande utbildningen har genomförts i planerad omfattning. I allt väsentligt har den fungerat bra.

Strävan efter utbildning som leder till mer kvalificerade uppgifter är stor i FV. Detta skapar en positiv utbildningsmiljö trots att belastningen vid våra skolor och utbildningsförband blir hög.

Under året genomfördes för första gången Krigshögskolans allmänna kurs (FKHS AK) med elever som påbörjat sin utbildning inom den nya befälsordningens (NBO) ram.

Specialutbildning

Utbildningen har i huvudsak kunnat genomföras i planerad omfattning. Bristen på lärarpersonal har dock blivit påtaglig. Konkurrens om personalen råder mellan läraruppgifter och uppgifter i förbandsproduktionen. Tidigare års neddragning av specialutbildningen (pga den ekonomiskt kärva situationen) har endast i ringa grad kunnat återtå.

Befälsutbildning

Befälsutbildningen syftar till att vidmakthålla och utveckla kunskapsnivån för tjänst främst i krig. Den har fått stå tillbaka till förmån för grundutbildning och flygtidsproduktion. Det är en utveckling som endast kan accepteras för kortare perioder. CFV har bl a av detta skäl fastställt nya regler för befälsutbildningen.

Reservofficersutbildning

För första gången har reservofficersutbildning mot nivå 4 (major) genomförts vid militärhögskolan (MHS) med efterföljande praktisk utbildning vid fackskolor. Utbildningen har genomförts med gott resultat.

Kvinnor i FV

Kvinnor har rekryterats till yrkesofficer inom facken stril, samband, markförsvaret, tekniskt fack, flygingenjör och meteorolog. I markförsvarsfacket är antalet kvinnor, som klarat grundutbildningen och kunnat antas till Flygvapnets Officershögskola (FOHS) i konkurrens med manliga sökande, lågt. CFV har därför gjort ett uppehåll i rekryteringen av kvinnor till facket markförsvaret för att närmare undersöka orsakerna till detta förhållande.

Rekrytering av kvinnor till yrkesofficer har i stort gått mycket bra.



Foto: Stig-Göran Nilsson

Grundutbildning av värnpliktiga

Årligen utbildar FV ca 4.500 vpl. Dessa är fördelade på ca 120 befattningstyper.

Under 84/85 har utbildningen både vad avser allmänmilitär och befattningsutbildning i stort nått målen. De brister som redovisas härrör i huvudsak från senare hälften av vpl-året.

Att utbildningen i stort har gått att genomföra med gott resultat beror till inte ringa del på de värnpliktigas visade intresse och engagemang.

Repetitionsutbildning

FV:s krigsduglighet direkt efter mobilisering bygger på att all grundutbildad personal (vpl, reservare och övriga fast anställda) tillämpat övar i sina krigsuppgifter. För detta finns en CFV rep-utbildningsplan.

Inskränkningarna jämfört med planen har varit stora och betingats av likviditetsproblemen vid budgetårets början. Av planerat 4.690 vpl har ca 3.200 genomfört repetitionsövning. Utbildningen har i huvudsak givit bra resultat. Att repetitionsövningarna inställts pga medelsbrist beror inte på att de är mindre viktiga än annan verksamhet, utan enbart på att repetitionsutbildningen är ett av de få områden där inställd verksamhet ger omedelbar utgiftsminskning.

Frivilligutbildning



Foto: Carl Iseliusson

Drygt 4.100 kvinnor, män och ungdomar har deltagit i olika typer av frivillig utbildning.

Intresset för frivillig försvarsutbildning är fortfarande gott. Den tidigare gynnsamma *nyrekryteringen* av flyglottor har dock minskat med ca 40 proc.

Omfattningen av *vidareutbildningen* (främst den lokala) har ökat markant. Sammantaget innebär detta, att antalet flyglottor som utbildats under året har ungefär samma omfattning som föregående år.

Den avtalsenliga *repetitionsutbildningen* har samma omfattning som tidigare

år, medan den *frivilliga tjänstgöringen* har ökat något (ca 10 proc).

● På värnpliktssidan har intresset för frivilligutbildning minskat något. Smärre nedgångar noteras såväl vad gäller nyrekryterade vpl som vpl under fortsättningsutbildning.

Antalet deltagare i *ungdomsutbildning* har sjunkit med drygt 10 proc. Orsakerna till detta är inte att söka i bristande intresse utan fast mer i gällande bestämmelser för medelstilldelning.

Det samarbete som har inletts mellan FV och Svenska Brukshundklubben (SBK) har varit givande och visat goda resultat.

Interiör från TolKS, lektion i inlärningsstudio (som är en av Sveriges modernaste).



Foto: Nils Andersson

Utbildning vid TolKS

Försvarets tolkskola (TolKS) har med olika beteckningar existerat sedan 1957. Den var tidigare underställd Chefen för Armén. Skolan drivs sedan den 1 juli 1984 av FV för försvarsmaktens samlade behov. I juni 1985 flyttade skolan in i nybyggda lokaler på F16/F20:s område. TolKS ingår i F20.

Skolledningen består av chef, förste lärare, minst två linjechefer, expeditionschef samt två fast anställda civila adjunkter och språklärare. – TolKS utbildar årligen ungefär 40 förhørsledare och tolkar.

Eleverna söker utbildningen vid TolKS frivilligt i samband med inskrivningen eller senare. Kraven på betyg och vitsord är höga.

Flygförbanden

Foto: Kent Hult

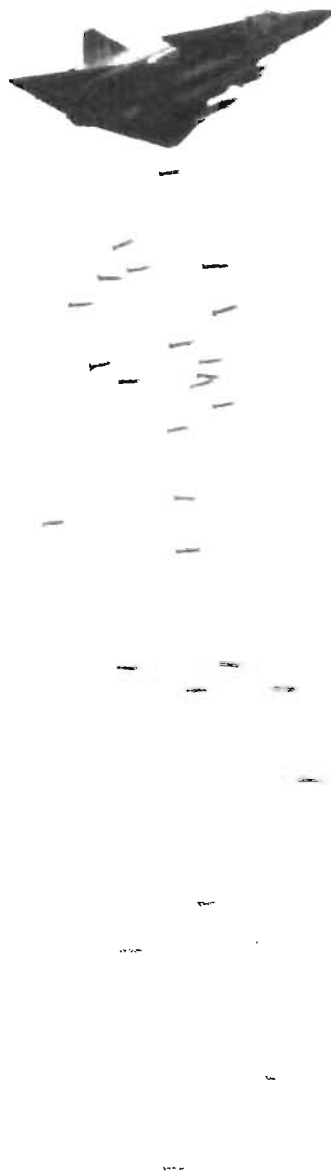
Jaktförbandens ombeväpning från J 35 Draken till JA 37 Viggen fortsätter. Under bgt-året har flygtjänsten med J 35 upphört vid F4 och F21.

Taktikutvecklingen vid JA 37-förbanden har drivits och drivs vidare. Möjligheterna till modifieringar i centraldatorns mjukvara bidrar till allt bättre utnyttjande av flygplanet.



JA 37 jaktViggen ur F4 taxar ut till start på landsväg under övning 'Moses'.

AJ 37 attackViggen under bombfällning.
Foto: Peter Liander



Modifieringsarbeten med flygplan J 35F har påbörjats. Målet är att såväl tekniskt som taktiskt kunna hålla tre divisioner J 35F effektiva vid F10 intill mitten av 90-talet.

Incidentberedskapen har genomförts helt enligt plan. Uppgiften är mycket resurskrävande, men upplevs (som tidigare framhållits) som stimulerande.

S 37 spaningsViggen (havsövervakningsversionen, SH)



● **Attackförbanden** har i huvudsak genomfört planerad utbildning. Taktiken har utvecklats vidare. En något ökad del av verksamheten inriktas mot jaktförsvaret.

Kompletteringsflygningen med SK 60 har utvecklats till ett positivt inslag i utbildningen.

Även attackförbanden har deltagit i incidentberedskapen.

● **Spaningsförbanden** har löst sina uppgifter betr utbildning och incidentberedskap med gott resultat. Beredskapsuppgiften är dock betungande mot bakgrund av den knappa personaltillgången.

Även för spaningsförbanden har kompletteringen med SK 60 fungerat

bra och bl a givit ökade möjligheter till luftstridsutbildning.

Ett särskilt spaningsanpassat dataprogram har utvecklats. Det införs efter hand i flygplan och simulatorer. Spaningssystemets effekt ökar härigenom ytterligare.

● **Transportflygförbanden** har utökat sin verksamhet under året. Organisationsuppbyggnaden av transportflygenheten vid F7/Såtenäs har fortsatt under året. Fördelning av flygtiden på olika uppdrag och myndigheter framgår av **tabell C**.

Av den totala flygtiden har 38 proc använts vid utlandsflygningar. Under två månader våren 1985 deltog FV i Röda Korsets hjälpverksamhet i Etiopien. Under denna tid flygtransporterades ca 3500 ton förnödenheter till nödställda i områden dit marktransporter var omöj-

liga. Flygverksamheten bedrevs under mycket fältmässiga förhållanden med bl a start och landning på smala grusfält, höga temperaturer och hög förefagsfrekvens.

TP 84-simulatoren vid F7 har tagits i bruk.

Taktisk transportflygverksamhet har övats och värdefulla erfarenheter erhållits från transport av förband och materiel.

Under budgetåret har försöksverksamhet med förhyrda TP 87 (Cessna 404 Titan) bedrivits vid F17 och F21 samt med TP 88 (Metro 3) vid F18.

Transportflyget har under året ålagts skärpta beredskapsuppgifter.

Tabell C

Beställare	Andel i proc	Anm
Flygvapnet	23	
Hjälporg ¹⁾	14	1) Huvuddelen i Etiopien.
Armén	12	Inkl faskjäguttb
FN (Ast)	11	Cypern/Libanon
FMV + Industrier	10	Mtrl-leveranser
Värnpliktsflygn	8	
FHS, MHS	6	
Friv försvarsorg	3	
Övrigt	13	

1) Röda Korset, m fl



Flygvapnets stora transportflygplan TP 84 (C-130 Hercules) utlöör även transporter av sjuka oie särade

Flygvapnets stora räddningshelikopter HKP 4 (Boeing Vertol 107) kan sättas in, förutom vid sjöräddning och ambulanstransporter, även vid skogsbrandsbekämpning.



● **Helikopterförbanden** har genomfört utbildning i flyg- och sjöräddning i planerad omfattning.

ÖB har beslutat att fyra av FV:s nuvarande tio HKP 4:or skall överföras till Marinen för ubåtsjaktändamål. Två överlämnas 87-01-01 (då två ersättningshelikoptrar inhys till FV) medan de resterande överlämnas 89-12-31. Den långsiktiga lösningen betr helikoptertyp för regional flygräddning är under utredning. Nyanskaffning måste dock ske senast under 1989.

Under bgt-året beslöts att fyra helikoptrar av typ MBB BO. 105 CBS (HKP 9B) skall köpas för att ersätta HKP 2, som nu närmar sig slutet av sin livslängd. – Två HKP 9B tillfördes F6 under december 1985 och två skall tillföras F7 under april 1986 för lokal flygräddning m m.

Basförbanden

Produktionen inom basprogrammet har genomförts i stort enl plan och med i huvudsak godtagbart resultat. Resurserna har dock varit hårt ansträngda främst på det personella området. Flygtidsproduktionen har måst prioriteras på bekostnad av övrig förbandsproduktion.

Inom ramen för Bas 90:s införande har övning Moses genomförts. Syftet var att prova om tids- och kapacitetskrav enl målsättningen (PTOEM Basbat 85) kunde uppfyllas. Övningen genomfördes på Hagshult med en KFÖ-bataljon ur F7.

Erfarenheterna från övningen blev goda. De visar att basbataljonens organisation i sina huvuddrag är lämpligt utformad.

● Projekt "O-ställning" har fortsatt under året med hög prioritet. Projektet syftade ursprungligen till att inventera i första hand beklädnadsmateriel, men har efter hand utvidgats att omfatta även annan materiel inom FV. Målet är att exakt klarlägga de faktiska tillgångarna.

Stor uppmärksamhet har ägnats *flygteknikernas arbetssituation*. En utredning visar att åtgärder bör vidtagas vad avser t ex arbets- och miljöförhållanden, utbildning och ansvar, löner och arbetsorganisation.



CFV fäster stor vikt vid de av utredningen föreslagna åtgärderna. Strävan är att genomföra huvuddelen av dem.

Stril-förbanden

Verksamheten vid stril-förbanden har under bgt-året präglats av mycket hög arbetsbelastning med deltagande i övningar, produktion av förband, utbildning av personal och upprätthållande av incidentberedskap. Verksamheten har präglats av hög ambition. Uppgifterna har lösts med gott resultat trots små personalresurser.

Radarkompani PS-860/T har förbandsutbildats enl gällande planering.

Alarmeringstjänsten, som civilförsvarsstyrelsen i dag ansvarar för, övertas av CFV vad gäller produktionsansvar 1986-07-01. Förberedelsearbete och utbildningsplanering för detta övertagande har pågått och kommer att fortsätta.

Den optiska luftbevakningen har omorganiserats och fått ett nytt reglemente (Lbev R) som ersätter Ls I och Lgc I.

Stril-centraler och äldre radarstationer har vidmakthållits med hjälp av smärre modifieringar.

Utvecklingsarbetet med nya stril-centraler (StrilC 90) har pågått med hög intensitet.

PS-860 under bevakning



Foto: Rune Rydh

Sambandstjänsten

Ledningssystem. – Upprättandegrupper har kontinuerligt tillförts organisationen. Gruppernas uppgift är att med hjälp av transportabla sambandsresurser komplettera sambandsnäten samt ersätta utslagna radio- och radiolänkre-surser. Härigenom har uthålligheten i vårt ledningssystem kunnat ökas.

Transportabla sambandsresurser. – Utprovning av ny transportabel materiel (TpRL 472, TMR 30 och TMR 40) har skett. Införande av materielen planeras ske under de närmast kommande bud-getåren.

Fjärrskriften i nya banor. – Nya datoriserade meddelandeförmedlingscentraler (MFC) har under året installerats och nya textöverföringsterminaler (MILTEX) har beställts. De nya centralerna beräknas (efter vissa förseningar) kunna drift-sättas under 1986. Införande av MIL-TEX planeras för FV:s del under 1986 och början av 1987. MFC medger sam-traffic mellan äldre fjärrskriftsystem och MILTEX.

Det nya fjärrskriftsnätet (som är ge-mensamt för försvaret) kommer liksom det gamla att drivas av FV. Övervakning och styrning av systemet sker från en central, som styr trafiken över ett antal i fred obemannade centraler.

Vädertjänsten

Arbetsuppgifterna för vädertjänsten har fortsatt att öka. Exempel på verksamheter som kräver ökade insatser vad avser prognostjänsten är:

- ◆ Marinens ubåtsskyddsverksamhet och
- ◆ utbildningen av civila piloter vid TFHS.

Samtidigt har personalresurserna till-fälligt gått ned. Detta berodde på kon-centrerade pensionsavgångar – 13 me-teorologer. Detta har sin bakgrund i att meteorologerna 1983 blev yrkesoffice-rare och fick sänkt pensionsålder.

Utvecklingen av vädertjänsten fort-går. Under 84/85 har:

- ◆ CFV initierat ett projekt vid FOA för att få fram metoder för säkrare radarräck-vidsprognoser.
- ◆ Försöket med blixtpeljning fortsatt.
- ◆ Arbetet med nya metoder för prognos av dimma och stratus fortsatt.

På materielsidan har:



Väderradar

- ◆ Ett antal väderradarstationer typ PV 30 modifierats för fortsatt drift fram till omkring år 2000; i första hand för vind-mätning.
- ◆ Försök med modern väderradar för vä-derspaning fortsatt vid F21.
- ◆ Komplettering skett av datautrustning hos studieavdelningen vid FS/VädL, så att statistikbehandling av väderdata kan göras snabbare.

Utredning angående den framtida organisationen för vädertjänsten i Sverige har fortsatt. Utredningen studerar ett antal olika lösningar alltifrån en oföränd-rad organisation med utökad samver-kan till en fristående myndighet för sam-manslagen militär och civil vädertjänst. CFV förordar den förstnämnda formen. Ett slutligt förslag från Statskontoret väntas tidigast i början av 1986.

Flygtrafiktjänsten

Under verksamhetsåret har relativt stora förändringar inträffat – dels avseende lufrummets indelning, dels avseende nya lokaler och utrustningar. Förändringarna var:

- Göteborg FIR (flyginformationsområde) upphörde och ingår numera i Malmö FIR.
- Justerad FIR-gräns mellan Stockholm och "nya" Malmö FIR.
- Justering av FIR-gränserna mot Norge och Finland.
- Vissa anpassningar av de militära övnings- och delsektorerna.
- Inrättande av kontrollerat luftrum över Borlänge samt tillförande av särskilda områden (S-områden) över Trollhättan, Örebro, Karlskoga och Mora flygplatser.

Detta innebär att Malmö Area Control Centre (ACC) övertar uppgifterna från Göteborg ACC. Skåne kontrollcentral (SKC), som varit beläget vid F5/Ljungbyhed, har flyttat till Sturup och svarar för trafik berörande Ljungbyhed, Ängelholm och Halmstad.



Sturup-centralen, som projekteras av Luftfartsverket i samarbete med FV, är en av de modernaste i världen. Projektet har kostat 200 milj kr. FV har bidragit med 65 milj kr.

Flygledarskolan (FFL) vid F5 har tagit en simulator i bruk. Den kommer att verksamt bidra till att krigsorganisationens flygledare och biträden erhåller erforderlig grund- och fortbildning.

ADB-verksamheten

De första stegen mot en ny ADB-struktur inom försvarsmakten – STRUKTUR 90 – har tagits. Struktur 90 innebär bl a:

- Decentralisering av datakraft och system.
- Standardisering.
- Utnyttjande av moderna systemutvecklingshjälpmedel.

Under bgt-året har installationer av lokala datorer förberetts vid våra förband. Vid F4/SeNN, F16/SeM, F21/Se ÖN, F13, F15 och Flygstaben har datorer och systempaketet Uniplex installerats. Uniplex innehåller bl a ordbehandlingsprogram, kalkylprogram och registerhanteringssystem.

Utbildning av utbildningshandledare, systemadministratörer m fl har genomförts centralt. Utbildningen vid lokala myndigheter har påbörjats.

Installationer av funktionssystem har planerats och förberetts.

- ◆ Personaladministration (PAF LOKAL).
- ◆ Lönerutiner (F/SLÖR DEKOR).
- ◆ Administration av frivilligpersonal (ADBFRIV).
- ◆ Fastighetsregister (INFI).

Driftsättning sker under 1985/86.



Ekonomi

Kostnader i Mkr för vissa kostnadsgrupper 1984/85

Kostnadsgrupp	Utfall Mkr	Proc
Personal	1.133,1	37,3
Materielunderhåll	793,6	26,1
Drivmedel	526,2	17,3
Värnpliktsförmåner	127,7	4,2
Rese- och traktamentskostn	117,3	3,9
Flygtrafikledning	65,2	2,2
Livsmedel	54,1	1,8
Eldningsolja	52,9	1,7
Övrigt	169,5	5,5
Summa:	3.039,6	100,0

Kostnaderna för förbandens drift har för första gången passerat tre miljarder kronor. Ökningen sedan föregående år är "väl under inflationen".

Personalkostnaderna fortsätter att minska främst genom organisationsförändringar men även pga stora avgångar som ännu inte kompenseras genom nyrekrytering.

Materielunderhållets kostnadsökning har haft en gynnsam utveckling genom rationellare underhåll och bättre underhållsavtal.

Drivmedlens andel av budgeten har sjunkit. Dels genom att prisökningar inte har skett som tidigare, dels genom att drivmedelsförbrukningen per flygtimme minskat.

Den tidigare ökningstakten på värnpliktskostnader har bromsats. Detta har skett dels genom att ersättningarna inte ökat i samma takt som de närmast föregående åren, dels genom att antalet RU-dagar tillfälligt begränsats.

Kostnaderna för uppvärmning har minskat per kubikmeter uppvärmd volym. Bränslebesparande åtgärder har givit god effekt.

Trots dessa positiva utvecklingstrender får vi inte släppa greppet. Fortsatt uppmärksamhet måste ägnas åt det sk FOP-arbetet (ÖB fredsorganisationsplan) för att ytterligare förbättra produktiviteten. Noggrann uppföljning av pågående rationaliseringsprojekt måste ske, så att målen för dessa nås.

JAS 39 Gripen thär som modell vid expo i norr) beräknas göra sin jungirutflygning om drygt ett år. Den finns redan som arbetsmodell och premiärvisas för allmänheten (= massmedierna) i början av 1986, det är FV firar sina 60.



Foto: Ivar Blixt

JAS 39 Gripen

Utvecklingsarbetet med FV:s nya all-uppdragsflygplan JAS 39 (JAS = jakt, attack, spaning) fortsätter i stort enl planerna med målsättning att det första provflygplanet skall flyga under första delen av 1987.

Särskild projektvärdering har lämnats till regeringen. Av redovisningen framgår att Gripen i allt väsentligt uppfyller ställda krav, men att en smärre försejning uppstått under utvecklingsarbetet. Detta bedöms för närvarande inte påverka tidpunkten för den första serieleveransen.

En studie om ledning av flygstridskrafterna i framtiden har genomförts. Studien har främst bäring på JAS 39 men hänsyn har även tagits till nuvarande flygsystem.

Principiellt ställningstagande betr skolversionen av JAS 39 Gripen har lämnats till ÖB. Utredningen visar att beslut om tvåsitsig Gripen (SK 39) behövs fattas först under 1987. Mht ÖB:s ställningstagande planeras tills vidare SK 39 ingå i utbildningssystemet för Gripen.

Studier om svensktillverkade jaktrobotar för JAS 39 har påbörjats. ■

FSI/Prod

"Äntligen": A 32 Lansen

Rubriken låter kanske lite provokativ, men den är inte nedsättande menad. Det förhåller sig bara så, att FLYGvapenNYTT redan två gånger tidigare pensionerat trotjänarinnan A 32 attackLansen. Året var 1978. Då gällde det dock i egenskap av förbands-tjänstspensionär. Nu är det 100 procentligt definitivt, dvs även för provningsLansen.

Den absolut sista A 32-landningen ägde alltså rum den 1985-11-05. Nästan exakt på dagen 33 år sedan den första A 32-prototypen gjorde sin jungfrufärd efterkrigsåret 1952. "Siste-man-på-Skansen"-besättning blev provflygare *Arne Lindholm* och navigatör *Kenneth Dahlberg*. Och 32028 hette Hon, den sista A 32-individen ... i svenskt lufthav.

Den sista flygningen varade i 1 timme och 23 minuter. Den gick via F6 där en eskort bestående av två AJ 37 Viggen följde 028:n vidare till F7. Från Såtenäs gick färden vidare till ett före detta attackförband, F17/Kallinge. Efter F17 var slutdestinationen Malmen och "FC".

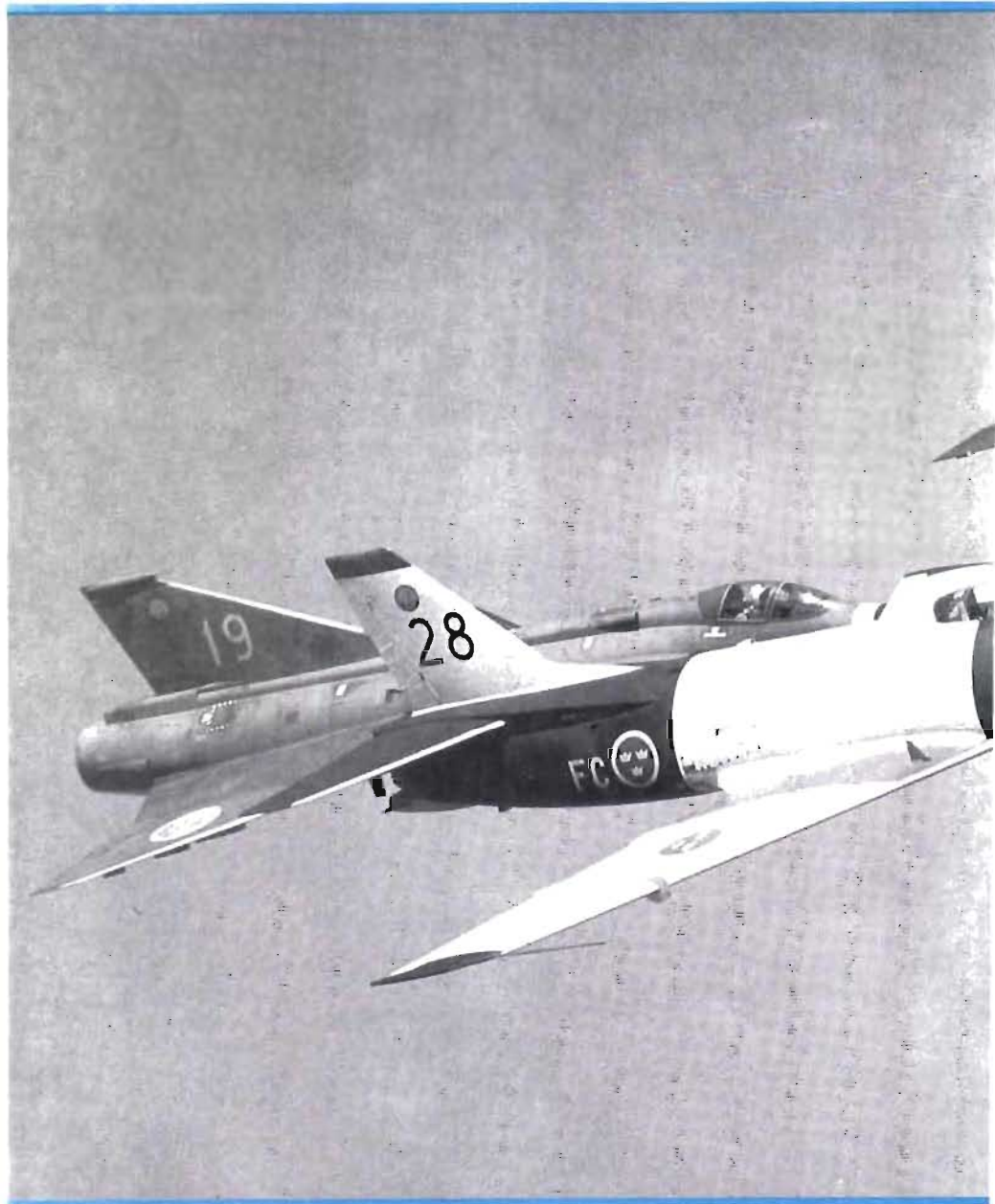
På plattan möttes besättningen (förutom av ett stort pressuppbåd med TV i spetsen) av nye chefen för Materielbyråns fdir/öv Kjell Holmström, som överräckte en 32-modell (skänkt av Saab-Scania AB).

– En stor ära för mig att få spaka sista flygningen, men vemodigt att mista denna härliga Dam, sa Arne Lindholm sedan han satt hjulen i banan och punkt för en flyg-epok.

A 32 Lansens serieproduktion vid Saab-Scania startade 1954. Efter tillverkning av 280 Lanser var försäljningen till FV slut 1957. Det var förresten samma år som den nu historiska flygplanindividen, 32028, kom till FMV-PROV (dåvarande FC = Försökscentralen på Malmslätt). Dit kom Hon från F7/Såtenäs med 40 flygtimmar på nacken. Efter 28 framgångsrika prov var blev slutflygtiden ca 1.100 h.

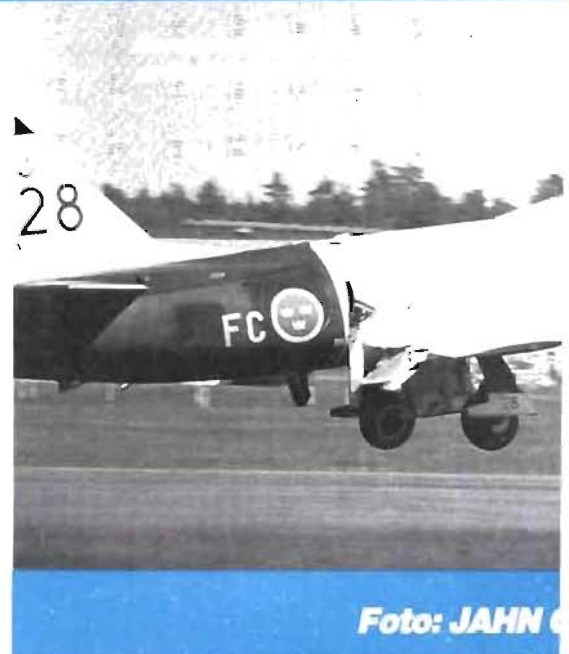
Under sina välutnyttjade år vid "FC" har 028:n utfört en mängd prov med olika utrustningar, som har fört utvecklingen framåt för nyare flygplanssystem – Drakens och Viggens. Huvuduppgiften för 028:n har varit utprovning av robot 04. För att kunna lösa sina uppgifter som provflygplan har Hon försetts med en omfattande mätutrustning, vilken nu bortmonterats.

Förutom ren provflygning har 028:n även utnyttjats som målflygplan. Men sist och inte minst har Hon varit ett av fyra svenskbyggda flygplan i FC:s uppvisningsgrupp, den sk "Blandgruppen", som visat upp sina färdigheter vid flygdagar runt om i landet. En tät fyrklöver publiken glupskt begäpade.



Och 028:s sista vilorum blev inte den ofta vanliga = kremeringsgropen. Nej inte alls, utan en hedersplats på vårt fina FV-museum ett stenkast från sista sättningspunkt. Även den microtransportsträckan klarade hon med glans för att sedan under mångt år kunna glänsa inför tillströmmande museibesökare. Detta det sista provet i en gammal Dams liv kommer Hon att med stoiskt lugn komma att bestå trots många ungdomars nyfikna och närgångna entusiasm. 32028 hälsar alla välkomna!

Vanje Brännström & J.Ch.



PS. Att dock J 32 jaktLansen fortfarande är vid bästa vigör berättade FV-Nytt exklusivt om i nr 1/85. Hon för en alert och "störande" tillvaro ännu många, många år. **DS.**



"Blandgruppen" ur FC (FMV-PROV) bestod av SK 60, A 32, J 33F & JA 37. Töta omgrupperingar var gruppens specialitet.



"Reservdels-32:an på väg mot Military Aircraft Restoration Corporation i Long Beach/USA. I framsits ferrypilot Terry Kingslev, i baksits verkställare Hellberg.

Men i USA flyger Hon fortfarande

Som FLYGvapenNYTT nr 2/84 kunde berättas, har redan två A 32 Lansens flygandes "exportrats" till USA. Dvs de utgjorde en del i den invecklade bytesaffär som vårt Flygvapenmuseum "tvangs till" för att få hem en S 31 Spitfire till flygplansamlingarna. – Den 20 september lämnade resterande "halva" Lansens Moder Svea, en tilldragelse som illustreras ovan ...

Det här verkar säkert lite kryptiskt för den oinvidige. Men så här ligger det till. Att i dag försöka köpa sig en Spitfire är hart när omöjligt. Skulle man mot förmodan hitta en till försäljning ledig 'Spit', ryggar de flesta för priset. Det handlar om svindlande summor. Ett sätt att kränga sig ur den knipan är att idka byteshandel. Men då skall man verkligen ha något "storvilt" att erbjuda.

Det hade vårt flygmuseum på Malmen. Närmare bestämt handlade det om: En TP 79 (= DC -3, nr 79008), en J 34 (Hawker Hunter, nr 34006), en Douglas AD4W Skyraider samt två A 32 Lansens, nr 32120 + 32284.

Därtill skall läggas halva (dvs endast kroppen) individ nr 32209.

En halv 32:a? Hur går slikt ihop? – Jo, den tredje flygningen blev speciell så till vida, att det aldrig var meningen att detta flygplan skulle ferryplygas till USA. Enligt bytesavtalet skulle endast kroppen levereras som reservdelsförråd till motparten. Emellertid behövde FFA (Flygtekniska Försöksanstalten) vingarna för vindtunnelprov i USA. På så sätt kunde båtfrakt bytas ut mot aero-dito. Verkstadsförman *Hellberg* (FC) medföljde som provobservatör.

1985-09-20 var klart för start mot England. Tyvärr visade det sig att flygningen hade initierats för sent på säsongen. Därför avbröts flygningen i England, där övervintring nu sker för fortsatt färd våren 1986.

När nu A 32:an är sverigepensionerad, faller det på de 2 1/2 utvandrarans lott att hålla Saab-Scania stolta Lansens-traditioner i luften. – Happy landings over there, ol' Lady!

Sölve Fusth & J. Ch



Tävling mot "slöta viken": En hederöplats på vårt stolta Flygvapenmuseum Malmen.

Teknisk utveckling går fort. Gårdagens flygplan är redan teknikhistoria. Människans roll i de alltmer komplexa systemen och människa-maskin lösningar är faktorer som sysselsätter forskare och tekniker världen över. Men vår hantering av teknik är också en kulturfråga. Vilken grundsyn har vi, hur ser vår människo- och historiesyn ut? Och hur påverkar dessa våra ställningstaganden och vårt utvecklingsarbete? I följande intervju ventilerar chefen för Flygvapnet, Sven-Olof Olson, de här frågorna.

L.G.: Gamla flygplan stämmer ofta till eftertanke och tillbakablickar. Vilken är din historiesyn och hur ser du på den flygtekniska utvecklingen och människans roll i de alltmer komplexa systemen?

CFV: Enligt min mening kan vi varken förstå dagens eller framtidens händelser, om vi inte har kunskap om vad som en gång timat. Gårdagen reflekteras i nuet, som är en spegel för framtiden i vilken vi också kan leta oss bakåt i tiden. Här kan man även finna en försvarsfilosofi, som jag anser vara mycket betydelsefull. Många knyter sina försvarstankar främst till territorium och människor, men det viktigaste vi försvarar är enligt min mening ett kulturarv i vid mening. Det kulturarvet har en forntid, en nutid och en framtid som vi måste måna om. Det är i det sammanhanget, anser jag, försvaret får hela sitt värde och sin betydelse. Rätten att leva med kulturarvet fritt disponerat efter de egna bedömningarna. Detta betyder inte att människor eller territorier är oviktiga. De är ju i vårt fall bärare av en kultur med en människosyn, som innehåller aktning och respekt för individen och en vördnad för livet. Historien hjälper oss att förstå och att forma våra liv.

Du anser alltså att historiska och kulturella kunskaper är viktiga för oss nutidsmänniskor?

Ja, det är riktigt. Och det är i den belysningen man skall se museiverksamhet, historisk forskning och historiska, kulturella studier. De här verksamheterna hjälper oss att formulera tankar som sträcker sig från det förgångna in i nuet och vidare mot framtiden. Tankar som hjälper oss att leva.

Du menar att man i kulturarvet får en avstamp inför framtiden?

Ja. Jag tror att man överhuvudtaget inte kan tackla framtidens problem om man inte känner nuet och gårdagen. De har ett samband. Med ett historielöst betraktelsesätt skulle man mycket snabbt tappa kontakten med verkligheten. Många tycker, att nu skall vi inte bry oss om vad som har varit utan endast se framtiden an. Men det går inte att isolera sig på det sättet. Allt måste ses i ett sammanhang och ett perspektiv. Titta tillbaka, så ser du både nuet och framtiden.

Hur skall vi då värdera och se på vad som skett tidigare i historien?

Vår kunskapsmassa ökar totalt

Den historielöse tappar kontakten med verkligheten

Intervjuare Lars Christofferson

och vi får allt bättre instrument för att förstå mänskligt agerande. Detta hjälper oss kanske i sin tur att bättre förstå och tolka förgångna händelser. Men här ligger ett dilemma.

Förståelsen för vad andra har gjort i tidigare skeenden, under de betingelser som då rådde, bringar också respekt och för-

ståelse för tacklandet av framtidens problem. Men vi bedömer tyvärr ofta historiska skeenden, pga bristande kunskap, utifrån nuet med dagens värderingar och vetande. Med ett sådant synsätt gör man sig skyldig till ständiga historiska omvärderingar av teknik, människosyn, historiskt styrelseskick osv. Man

glömmer bort att man måste sätta sig in i de betingelser som rådde under den tid då en speciell utveckling ägde rum.

Tänk efter, det är t ex bara något mer än åttio år sedan det första flygplanet för egen maskin kom upp i luften. Det ter sig kanske för många av dagens ungdomar som egendomligt att man inte kunde flyga tidigare. Men detta hänger förstås ihop med att vi på så kort tid har hunnit så långt. Utan ett historiskt perspektiv och ett kunnande om de tekniska förhållanden, som rådde för ca åttio år sedan, blir flygets utveckling obegriplig. Man måste sätta sig in i den då aktuella verkligheten med teknik och annat. Kanske skapar detta också en mer verklighetsinriktad syn på framtiden. För den skull behöver inte fantasin gå förlorad.

Hur ser du på begrepp som humaniora å ena sidan och teknik och naturvetenskap å den andra? Har humanvetenskaperna haft någon betydelse för flygutvecklingen?

Jag anser, att humaniora och teknik är – eller borde vara – yttningar av en gemensam kultur och att de måste få påverka varandra.

Människan och maskinen är i flygtekniken på ett konkret sätt förenade med varandra. Människans gamla drömmar om att kunna flyga har med teknikens hjälp kunnat förverkligas. Här kommer dessutom ytterligare ett intressant område in i bilden, som jag ägnat åtskilliga tankar. Det är människa-maskin problematiken. Sambandet mellan människa och teknik är av stor betydelse. Det är viktigt att människa-maskin aspekterna kommer in på ett tidigt stadium i ett flygplans utveckling. Tekniken skall i första hand anpassas efter människan. Det är ju oss människor det handlar om och vad som händer och sker inom oss, fysiskt och psykiskt. Tekniken och maskinen är våra verktyg och inte tvärtom. Men med utvidgad kunskap om människans psykiska och fysiska prestationsförmåga kommer nya landvinningar inom flygteknologin att kunna tas i bruk. Vi ser alltså hur flygteknologi samt flygmedicinsk och flygpsykologisk forskning går hand i hand och påverkar varandra.

Om du ser historiskt på människa-maskin lösningarna inom flygområdet, hur tycker du då att flygförarens roll har förändrats genom tiderna?

Det som jag ser som mest påtagligt är det trendbrott som den



Foto: Peter Liander

nya tekniken medfört. För några år sedan ansåg många att människans betydelse som direkt påverkare eller styrare i luften av de komplicerade flygsystemen skulle minska. Man trodde att människan delvis skulle lyftas ut ur flygstridssystemen och att problem skulle lösas med rent tekniska hjälpmedel. Människan skulle så att säga sitta vid sidan av. När det gäller flygning har jag aldrig hävdad någon sådan åsikt.

Då jag nu ser på de mest avancerade flygstridssystemen som dagens F-16 och morgondagens JAS, Lavi och många fler, finner jag att människan utgör en minst lika konkret integrerad del av systemen som tidigare. Möjligen skulle man kunna säga att det är systemen som flyger de moderna flygplanen, men det är människan – flygföraren – som flyger systemen. Vi för vår del har tagit konsekvenserna av detta genom att lyfta fram den flygmedicinska och flygpsykologiska forskningen. Vi måste alltså tidigt integrera människan i det system, som hon skall tekniskt samarbeta med.

För att nå optimal effektivitet i flygstridssystemen är det viktigt med en god urvalsprocess som delvis är annorlunda och med kanske nya kriterier. Vi måste få fram människor som kan tåla de ökande påfrestningarna och som kan ges en hög G-tolerans med rätt fysiologisk träning och med rätt utrustning. Den komplexa tekniken kräver ett fördjupat kunnande i systemhantering och de nya vapensystemen medför också ett taktiskt nytänkande.

Väldigt ofta träffar man på ett nästan konstnärligt synsätt hos flygförare. Tror du att det finns ett samband mellan flygning och kreativt, konstnärligt skapande?

När jag började att flyga, vet jag att man mycket enkelt sade att man skulle likna flygning vid musik. Flygningen skulle vara en harmonisk rörelse sammankopplad med flera funktioner till en helhet. Jag tycker att det ligger väldigt mycket i det. Du skall ha en mycket god simultankapacitet. Du skall omsätta mycket vad du känner och tänker, ut i manuella rörelser som sedan skall bli mjuka och harmoniska banor i luftrummet. Precis som i musik skall du ha en inneboende känsla och ett tänkande, som skall omsättas i manuellt uttryck.

Hur kommer det sig att i konstutövandet – målände, musicerande osv – människan också har förmåga att översätta sitt inre, sitt tänkande, till fysiskt agerande? Detta är fascinerande. Musiken, bilden finns ju i vårt inre och den måste ta sig yttre former med hjälp av händernas rörelser för att kunna kommuniceras till andra människor.

På liknande sätt är det kanske med flygningen. Jag tror att det är just förmågan att utnyttja det tredimensionella rummet på ett kreativt sätt och att omsätta tankarna i rörelser, som berättigar en jämförelse. Och till detta kommer förstås frihetskänslan och skönhetsupplevelsorna och kanske också en viss ödmjukhet, då man ser världen uppifrån.

Det är alltså möjligt att det finns ett samband mellan flygning och konstnärligt skapande – en önskan att få uttrycka sig och att kunna göra det med lemmarna via ett instrument som en pensel, ett piano eller ett flygplan. Det här synsättet är förstås applicerat på många områden där något inre skall uttryckas med våra yttre organ.

Flera av de flygplan du flugit finns på Flygvapenmuseet. Har du några favoriter bland dem eller kanske bland andra, som ännu inte har hamnat här?

Det här är en fråga som jag fått många gånger och den är alltid lika svår att besvara. Man upplever ett flygplan inte som en isolerad företeelse utan just i sitt sammanhang. Man ser det i ett särskilt perspektiv, som beror på i vilken harmoni man själv befinner sig i, hur gammal man är, hur man tål de påfrestningar flygplanet kan utsätta en för, hur man själv lever med i och kan matcha flygplanets möjligheter osv. Dessutom tillkommer olika händelser man förknippar med flygplanet och hur man har lyckats att bli ett med det.

Tar jag t ex Mosquiten (J 30), som så nära har hotat mig till livet och samma med Venom (J 33), så är de ändå flygplan jag tycker mycket om. Detta därför att omständigheterna i övrigt kring flygverksamheten och den spänning

de har skänkt mig, har skapat så bestående intryck.

Men om du med din fråga menar ett flygplan med störst roderharmonier, så är svaret definitivt inte Mosquiten. Jag vill ge det här lite omständliga svaret för att visa att värdering av den här typen är mångdimensionella. Man får se det som ett händelse-schema där människor är en del av flygstridssystemen. Varje flygplan har så att säga sin tid.

Ett annat flygplan jag känner mycket för är J 35 Draken. 35:an fordrar ett aerodynamiskt kunnande som inget annat flygplan jag flugit. Du måste kunna och veta vad som händer. Ditt aerodynamiska kunnande blir viktigt för att inte flygplanet skall locka dig ut på hal is. En superstall kan exempelvis vara nog så svårberäknad.

JA 37 jaktViggen är kanske det flygplan jag blivit mest imponerad av – därför att det ligger så långt framme i tekniskt utvecklingshänseende, samtidigt som flygplanet är så förarvänligt. Tekniken och människan går i Viggen hand i hand. Flygplanet ger mig som chef för flygvapnet en stor känsla av trygghet och förtroende. Jag ser hur dagens förare är nöjda med sin JA 37. De känner att de har fått i sina händer ett instrument, som ger dem möjligheterna till framgång.

Känslomässigt, kanske rentav lite flygromantiskt, vill jag dock kanske lyfta fram ett annat flygplan och det är Mustangen (J 26). Flygplanet gav mig en fin känsla av att vara ett med maskinen. Det var harmoniskt i många avseenden. Det gick att flyga mycket länge och långt med Mustangen. Man kunde efter dåtidens förhållande flyga högt och fort och flygplanet var lämpat för avancerad flygning. Det gav en stor tillfredsställelse att flyga Mustangen.

Flygets utveckling är ju mycket snabb. Hur ser du på framtiden och den tekniska utvecklingen?

Det som är typiskt för kommande flygplantyper är att de är s k systemflygplan, där mjukvaran spelar en mycket större roll än tidigare. Man har flexibiliteten inbyggd i maskinerna, men vi vet ännu inte riktigt fullt ut hur denna skall utnyttjas. Det kommer man emellertid att successivt få ett allt bättre grepp om. Man gör nya landvinningar med nya program. Det är bl a denna flexibilitet som gör flygplanet så operativt värdefullt.

Ett flygplan i dag är en programmerbar maskin, som ständigt är under utveckling och som kan fås att göra mycket mer allteftersom man vinner erfarenhet. Redan programmeringsmöjligheterna på jaktViggen är respektgivande. Detta kommer att vara än mer typiskt för JAS 39 Gripen, där man kan programmera anpassningarna till vapensystem vi i dag ännu inte känner tillräckligt. Denna egenskap bidrar till att moderna flygplans livslängd väsentligt kan ökas jämfört med tidigare.

Taktik och sättet att flyga kommer att ändras. Vi får nya styrsystem, nya siktesmetoder, kopplade funktioner av olika slag och annat. Flygplanets rörelser kommer med elektronikens och styrfunktionernas hjälp att bli annorlunda. Peksiktning är ett sådant exempel. Vad vi i dag betraktar som oren flygning eller rörelser omöjliga att utföra blir vardagsmat för framtidens förare av moderna stridsflygplan. Vi har redan provat delar av Gripens styrfunktioner i en Viggen med gott resultat.

Jag tycker mig se en mängd tekniska hjälpmedel, som vi måste lära oss att leva med, behärska och ha förtroende för. Men jag tror att det kan finnas vissa svårigheter att fullt ut omskola sig till några av nyheterna, eftersom de bryter flera av de konventionella metoderna – de redan invanda. För de nya förarna blir det så tillvida lättare, att de lär sig tillämpa tekniken redan från början.

I viss mån förändras förarprofilen med den nya tekniken. Den största förändringen ligger i det jag tidigare sagt, nämligen att det är systemen som flyger flygplanet men föraren som flyger systemen. Det här är viktigt inte minst från psykologisk synpunkt men än mer från det faktiska förhållandet, att flygföraren fortfarande representerar den högsta graden av bedömningsflexibilitet i uppkomna situationer. Människan är och förblir för överblickbar tid framöver den viktigaste länken i flygstridssystemen. ■



Foto:
Peter Liander



Anställd i FV – en ynnest..?

Varför lämnar man FV efter ca 15 års tjänst (uppdelat på 3 års officersutbildning, MHS AK, MHS FHK + 10 års tjänst på olika FV-förband)? Naturligtvis finns det inte bara en orsak till att man helt byter yrkeskarriär.

Att det finns en ekonomisk sida är väl inget man behöver förneka. Mot bakgrund av att dagens flygofficer har en gedigen yrkesutbildning och ofta mycket ansvarsfulla uppgifter är det bara att konstatera att han är klart underbetald!

I mitt fall var det dock inte en hägrande högre lön som fällde avgörandet. I stället var det den stagnation i arbetet som jag upplevde efter genomförd MHS FHK, som fick mig att blicka ut mot det civila. Det syntes mig något märkligt att man först ger yrkesofficern en gedigen och omfattande utbildning, men sedan inte följer upp den med en kvalificerad och målinriktad tjänstgöring. Det borde inte vara omöjligt att med var och en gå igenom och diskutera hur en eventuell *matching* mot högre och ansvarsfullare befattningar skulle kunna göras.

Tvärtom verkar vissa personalplanerande instanser ha uppfattningen, att det är en sådan ynnest att få tjänstgöra i FV att den enskilde bara har att gilla läget! En sådan attityd har man *inte råd med* i ett läge där industrin skriker efter kvalificerad personal. Att man inte fullt ut kan konkurrera med hjälp av höga löner måste kanske accepteras, men att man kunde rädda många kvar i FV med en ansvarsfull och "positiv" personalhantering är jag helt övertygad om. ■

Per G Nilsson

Avgångarna från Flygvapnet är oroande och allvarliga ur flera synvinklar – ekonomiskt, organisatoriskt och personalpolitiskt, t ex. I väntan på att åtgärder för att möta och minimera dessa lärande avgångar skall värka fram, har FLYGvapenNYTT låtit göra en liten enkät bland kamrater som såväl lämnat, återkommit som stannat kvar i FV. – Säkert har dessa utsagor något viktigt att peka på som FV bör ta fasta på med sikte på framtiden/morgondagen. Ty personalen är FV:s viktigaste resurs. Men hur bäst ta hand om den? Kräver det moderna samhället en ny grundsyn av de militära myndigheterna? Kanske är det inte "bara" lönenivåerna som upplevs otillfredsställande? Kanske är det FV:s sätt att ta hand om den viktiga personalresursen som upplevs kantig och föråldrad? – Här några svar.



Flyga skrivbord knäckande ...

Jag trivdes till 100 proc i Flygvapnet (1979) och nu trivs jag till 90 proc i SAS. Skillnaden är den att de 90 procenten i SAS räcker till dess att jag är pensionär, medan Flygvapnets 100 kanske bara skulle räcka tio år till.

1972 sökte jag SAS helt inställd på att sluta i Flygvapnet, men då nådde jag bara fram en intervju. Ju längre tiden sedan gick desto roligare tyckte jag att det var i FV. Jag tvekade faktiskt om jag skulle börja i SAS, när jag till sist fick chansen.

Några anledningar till att jag ändå slutade:

1) Jag är lite flygtokig och hade svårt att föreställa mig själv i karriären "flygande ett skrivbord" inom kanske tio år.

2) För att få chansen till en bra flygtjänst måste jag inom 3-4 år gå MHS högre kurs, vilket inneburit 2 år hemifrån eller flyttning med hela familjen för två år. Mina barn skulle då ha varit precis lagom för att börja skolan. Att då starta en flyttkarusell hade inte upplevts som lyckat.

3) Försvaret har under lång tid fått kämpa mot ett allt kärvare ekonomiskt klimat med nedskurna anslag och ökade driftskostnader, vilket tvingat fram ett lägre flygtidsuttag. Politikernas ovilja, oförståelse och oförmåga gjorde inte heller framtidsutsikterna ljusa för försvaret (se bl a B3LA, JAS och utbåtsaffärerna m m).

4) Den personliga ekonomin såg ut att få en bättre utveckling i SAS jämfört med i FV. – Flygvapnets förare har dåligt betalt jämfört med den kvalificerade utbildningen, ansvaret och de risker som självklart existerar.

1:

"Därför lämnade jag FV"

Efter snart ett år som tekniker på rampen ute på Arlanda kan jag se tillbaka med viss distans på det militära livet. Detta gör att jag måste erkänna för mig själv att jag har fått det bättre på strängt taget alla punkter – t ex lön, fritid, förmåner, uppskattning. Dock skall erkännas att jag pga skiftgång arbetar en till två helger/mån, vilket en del ser som ett soci- all minus.



Är långledig 8 dagar var 5:e vecka.

Uppskattning: Statusen för en tekniker är mycket större i ett civilt företag än i det militära. Detta medför att vi får mycket bättre gensvar från företagsledningen i exempelvis förhandlingsfrågor gällande förmåner, utrustning etc.

Finns det då inget som är bättre i Flygvapnet? FV:s tekniska skolor håller hög klass och är en god teknisk grund. Att studera med lön + traktamente är inte alla förunnat. Tyvärr ser det i dagsläget ut som om klyftan mellan civila och militära tekniker – betr löner och förmåner – endast blir större och större. ■

Lars Bäckström
Flygtekniker/LIN

Bättre status civilt ...

Varför slutar man som militär flygtekniker? Ett jobb utan större risk för arbetslöshet – och som i och med JA 37:s höga teknologi blev än mer tekniskt intressant.

Svaret kan ges i några korta punkter.

Lönen: Efter ett år som civil flygtekniker med certifikat och typomskolning har jag höjt min bruttolön 50 proc.

Fritid: Arbetar 35 tim/vecka.

Enkätsvaren antyder sammanfattningsvis, bl a:



Teknik har alltid varit mitt huvudintresse. Moderna flygplan bygger som bekant på det senaste inom teknikens alla områden. Att FV är bland de främsta i världen vad gäller utveckling och utbildning i detta speciella fack, gjorde mitt yrkesval ganska lätt och okomplicerat.

Krav gick före uppskattning ...

Utbildningen var i huvudsak bra. Den militära delen ansågs allmänt bland elever som ett nödvändigt ont. Kunskaper man bara skulle komma att behöva använda vid krigstillstånd eller höjd beredskap. Det tekniska skedet däremot gick alla in för med liv och lust. Det var ju med denna inriktning jag sökte utbildningen. Och det är häri intresset hos FV:s tekniker ligger (före OHS införande). Lärarna visar uppskattning och stimulerar eleverna. Man rangordnas efter kunskap och handlag.

På kompaniet får man äntligen utnyttja sina kunskaper. Efter ca ett år sitter rutinerna där, då börjar man märka betydelsen och uppskattningen av det arbete man utför. Som ung och ny vill man naturligtvis göra sitt bästa, ställa upp på övningar och övertid, jobba över fika- och matraser, osv. För sådana insatser visas INGEN uppskattning. Istället kommer krav om samma insats igen. Uppskattningen av den tekniska personalen går inte efter arbetsinsats och kunskap utan efter år i tjänsten och vilja att reparera högre befäls bilar. Av detta följer att teknikerns status gentemot andra grupper blir låg.

Som sagt, jag trivdes väldigt bra i FV och längtar ofta tillbaka, vilket kan verka konstigt för dagens FV-förare. Trots detta vet jag att jag i det långa loppet ändå gjorde rätt som började här i SAS. ■

Jan-Olof Friskman
Styrman SAS

Lönen hjälper inte heller till att höja arbetsglädjen. Man har t ex som tekniker ansvar för människoliv och materiel för 50 Mkr varje gång man skriver under en avlämningsedel, man deltar i utbildningen av vpl i tekniska tjänsten samt i bas 90-systemets helhet. Då känns det konstigt att arbetsgivaren inte värderar dessa arbetsuppgifter högre än t ex trupputbildarens, snöröjarens, flotttiljpolisens, sambandspersonalens, bokförrådsmannens, m fl. Flygförarna har samma ansvar, men de slipper vpl-utbildningen. Krigsförbanden fylls på papperet med tekniker som inte jobbat med flygplan på tio år (t ex körlärare vid tekniska skolan).

När man ser på detta system med lite distans, kan man kanske förstå att valet att byta till den civila sidan sker ganska naturligt.

Hos Linjeflyg har jag höjt min bruttolön ca 50 proc. Jag arbetar 34,9 tim/vecka (vinst 225 tim/år). Vi har visserligen skiftarbete med långa arbetspass, men ändå har vi endast tolv arbetsdagar/månad.

Mina chefer uppskattar mitt jobb och uppmuntrar med små, men klara medel mitt arbete efter prestation. Dessa saker ger arbetsglädje och vilja att fortsätta ställa upp för företaget.

Jag hoppas, att bli a dessa mina synpunkter kan bidra till en lösning av teknikeravhoppen inom FV genom förändrad inställning ledande till förbättrade förhållanden och löner. ■

Leif Wahlberg
Flygtekniker/LIN

Till FV-läsekreten:

Har Du synpunkter på "Hur skapa en ny FV-profil"? Skicka då skyndsamt Ditt bidrag – kortfattat och konstruktivt – till Red/FV-Nytt. En öppen och rak diskussion stimulerar gemenskapen och viljan till positiv utveckling.

► **Kanske har det moderna samhällets livsströmningar gått FV:s näsa förbi?**

► **Kanske är FV:s personalpolitiska syn i dag föråldrad?**

► **Kanske kuvar cheferna sina "underlydande" – plattar till personligheten?**

► **Kanske behöver FV en ny profil? Med:
– modern resonans,
– individuella konturer.**

Som långvägare hade jag bakom mig en varierande och relativt intensiv flygtjänst, som kröntes med divisionschefskap i tre år – löre MHS högre kurs. (Divisionschefstiden var en av de bästa perioderna i mitt yrkessamma liv!)



Styrningen hämmande ...

En bit in på högre kursen började det klarna för mig hur den vidare framfarten i FV skulle se ut. Det innebar som jag uppfattade situationen goda karriärmöjligheter. Jag var *inte* besviken på FV och de möjligheter som stod till buds för mig. Jag såg däremot framför mig en (som jag då upplevde) allt för känd framtid. Den tedde sig inte så dynamisk och spännande som jag då själv kände behov av. Istället för rejäla utmaningar kändes mera som att bli "omhändertagen" och styrd.

Detta i kombination med två externa erbjudanden som innehöll utmaningar och spänning gjorde att jag bestämde mig för att ta steget ut i det okända.

Ständiga utmaningar och en utifrån ostyrd tillvaro har visat sig vara det bästa för mig även sedan jag lämnade FV. Det är det som gjort att jag trots möjligheter till chefsjobb valt att utveckla mig själv inom det mer osäkra konsultområdet.

Jag arbetar nu med ledning av rekonstruktioner och större förändringar i främst stora och medelstora företag. Det har också några gånger inneburit tidsbegränsade VD-inhopp i krisituationer.

Sammanfattningsvis kan sägas att jag *inte* slutade i FV för att jag var missnöjd, utan för att jag själv skulle få större möjligheter att aktivt få påverka mina egna utvecklingsmöjligheter och livsvillkor. ■

Carl-Johan Wangerud
Major i FV:s reserv

PS. Jag är mycket tacksam för att få deltaga i det spännande arbetet med FV:s nya profil och ledning, som jag härmed kommit med i. Det är ett gott initiativ som visar att FV är på rätt väg. TACK!

DS.

2:

"Därför återvände jag till FV"

1976 lörllyttades jag mot min vilja från F7 till F21. Dessutom visade det sig vara omöjligt att få besked om nästa placeringsort. Därför slutade jag 1978 som aktiv officer och började vid SJ i Göteborg som lokförare. Jag hade då i Flygvapnet erhållit ca 1000 flygtimmar på flygplantyperna A 32, AJ 37 och SK 60.



Under ett år (1978/79) hade jag förmånen att få arbeta vid L M Ericsson – med utbildning och marknadsföringsservice av AXE-systemet. Flygvapnet hade under denna tid beviljat mig tjänstledighet för att pröva annat yrke.



Västsverige, flygtjänst ...

Under åren efteråt som reservofficer i marktjänst (!) har jag försökt att hålla mig informerad om utvecklingen för flygande personal. Bl a kunde jag konstatera, att jag som lokförare och någon månads reservtjänstgöring i FV årligen, gav mig nästan samma lön som flygande personalen hade. Dessutom har SJ-personalen fria tågresor inom hela Europa, rabatt på fjällhotell m m.

Under 1985 verkar dock trenden ha vänt och förmånen för Flygvapnets förare har äntligen börjat diskuteras på allvar.

När nu behovet av nya förare åter blivit stort, kontaktade jag flygchefen vid F7. Det visade sig då att arbetet som flygadjutant var ledigt. Jag såg det som en fin möjlighet att söka återanställning och att få börja flyga igen, samtidigt som jag får en stimulerande arbetsuppgift vid F7.

Det som jag saknat mest (om man bortser från själva flygandet) under åren utanför FV är givetvis den fina kamratskapen vid divisionen. Men även den fysiska träningen som ingår i arbetet är värdefull.

Som jag ser det fanns det tre stora problem som bidrog till att jag slutade:

1) Placeringsorten. – Ständig osäkerhet om man måste flytta eller ej. Och varthän.

2) Flygtjänst på äldre dar. – Bara ett mindre antal förare var garanterade flygjobb efter 38 år.

3) Löner och andra förmåner. – Alldeles för dåliga, inte minst i jämförelse med den civila flygmarknaden.

När jag nu återgår i tjänst så verkar det som om jag får en stabil placeringsort. Flygtjänsten är inte heller längre begränsad till 38 år. Tillgången på flygjobb inom FV verkar vara minst sagt god för oss som ligger i åldersskiktet kring 35 år. Beträffande lönen och andra förmåner är vi många som när stora förhoppningar på staten som arbetsgivare under 1986. Ett positivt besked måste komma.

Alla är vi väl överens om att utvecklingen som den blev under 1985 – med avhoppade förare – måste brytas. Vi har helt enkelt inte råd att förlora lika många 1986. Då raseras hela FV-strukturen.

Slutligen har jag en förhoppning att de nya löner och andra förmåner som "måste" komma under 1986, ska bli så bra att vi får en rättvis chans att fortsätta att flyga militärt. Jag har själv alltid trivts mycket bra som förare i FV.

För mig som bor i Göteborg och gärna vill bo kvar på västkusten är det naturligt att söka till FV istället för de stora flygbolagen (SAS, LIN), som ju har all verksamhet koncentrerad till Stockholm.

Christer Eriksson
Kapten

Jag hade bra arbetskamrater vid LM, såväl svenska som utländska. Jag fick bl a lära mig mycket datorteknik, något som jag i dag har nytta av som officer i Flygvapnet. Dessutom satsade L M Ericsson både utbildningstid och pengar på mig ... även sedan jag beslutat mig för att gå tillbaka till Flygvapnet. Kort sagt, man behandlade mig så att jag alltid kommer att ha ett övervägande positivt intryck av företaget.

Trots detta återvände jag till Flygvapnet. – **Varför?**

När jag började i Flygvapnet 1964 var det en fantastisk upplevelse med oanade möjligheter och upplevelser. När jag slutade 1978 var känslan och upplevelsen inte direkt den motsatta, men jag kunde inte motstå frestelsen och nyfikenheten att pröva livet utanför Flygvapnet.

Jag lovade mig själv att vara uppriktig och ärlig i min bedömning, när beslutet om ett eventuellt återvändande till Flygvapnet måste tas. Jag satt en kväll hemma och gjorde upp följande bedömningstabell.

Pro Patria ...

Slutsatsen och beslutet blev: Gå tillbaka till Flygvapnet, trots att LM kan ge en bättre materiell framtid.

Det nyttiga med LM-tiden var att jag fick bekräftat innebörden i orden:

♦ Det som är värt något i livet kan ej köpas för pengar.

♦ Små materiella krav ger stor personlig frihet.

Jag trivs nu ännu bättre i Flygvapnet!

Rolf Bud
Överstelöjnant

PS. Jag tror att det finns många som vill prova det "civila" livet. Men jag tror det finns lika många, som vill komma tillbaka till Flygvapnet.

♦ **Borta bra men hemma bäst! – Välkomna tillbaka. Flygvapnet och Sverige behöver Dig! DS**

Bedömningskriterier	LME	FV
Lön och löneutveckling.	++	+
Kamratskap och social gemenskap.	+	++
Omväxling och spännande arbetsuppgifter.	+	++
Ansvar för Sveriges frihet och oberoende.	-	++
Överblickbarhet över arbetsuppgifternas betydelse och relationer till övrig verksamhet.	-	++
Stil, uppträdande.	+	++
Personliga utvecklingsmöjligheter.	++	++
Fysisk träning (på arbetstid).	-	++
Känslomässiga knytningar och band till resp organisation.	+	+++

Då jag första gången passerade vakten på F5/Ljungbyhed, en dag i början på juli 1972, var min önskan att en utbildning till flygofficer skulle göra det möjligt för mig att senare få anställning i SAS. Tiden i Flygvapnet såg jag närmast som ett sätt att med stort utbyte göra min vämplikt.

3:

"Därför stannar jag i FV"

FV passar mitt levnadssätt ...

Under de följande åtta åren förändrades inte denna önskan i någon högre grad, även om den kan sägas ha kulminerat något år efter GFSU. Då kände jag mig nästan färdigutbildad som pilot medan jag ännu inte tagits i anspråk som den officer jag också utbildats till. Växeltjänstgöring på soldatskolan och vid målflyg under första FFSU-året minskade inte heller min önskan om en framtida anställning i SAS.

Strax före anställningsstoppet 1979 testades jag med godkänt resultat. Jag stod nära mitt mål.

Märkligt nog tog jag inte beskedet om anställningsstoppet särskilt hårt. Jag var ganska ung, 26 år, varför jag anade att jag skulle få en ny chans. Efteråt inser jag emellertid, att det sannolikt redan då hade uppstått ett tvivel i mitt inre, om det verkligen vore rätt att byta en anställning som flygofficer mot en som pilot i SAS.

De närmaste fem åren till 1984 blev händelserika. FBS, FAK och FHK avlöste varandra med ett års mellanrum. Studietakten var stundtals hög, men inte värre än att jag grundligt kunde fundera igenom min situation och vad jag egentligen vill få ut av mitt arbete. För övrigt gav FHK ett utmärkt underlag för dessa funderingar. Denna kurs ger bland mycket annat eleverna stora möjligheter att lära känna sig själv. Det är inte minst detta som gör att FHK är den värdefullaste kurs jag fått genomgå.

Emellertid har jag trivts bra i Flygvapnet alltsedan den första dagen i Ljungbyhed. Sällan eller aldrig har det känts tungt att stiga upp för att åka till jobbet. Det kan naturligtvis bero på att jag av naturen är anpassningsbar och kan lära mig att trivas praktiskt taget överallt. Men jag tror inte det är hela sanningen, utan även att jag i Flygvapnet funnit ett sätt att leva som passar mig. Jag tror även att min personlighet passar bättre i Flygvapnet än i SAS.

Jag har flera kamrater som av olika skäl lämnat Flygvapnet. Det har varit högre lön, flygtjänst till



pension, mera fritid eller att de upplevt sig kämpa förgäves i den situation av misstroende som stundtals råder mellan flygstab och förband. En situation som tyvärr ofta tar sig uttryck i en överlägsen och nedlåtande attityd från Flygstabens sida.

Ingen av kamraterna förefaller emellertid lyckligare nu än under tiden i Flygvapnet. I några fall tvärtom. Mina funderingar kring detta har gjort mig helt övertygad om, att lyckan i livet inte beror på vilken situation jag befinner mig i, utan snarare på vad jag försöker göra av de möjligheter jag har just nu. Den som tror att lycka och harmoni står att finna i materiella värden som lön, bilar eller hus och att de därmed är lättare att nå ju bättre betalt eller mera fritid man skaffar sig kommer sannolikt att få söka förgäves.

Marcus Aurelius hävdar i sina självbetraktelser: **"Förmågan att leva lyckligt ligger i vår själ, det fordras endast att den gentemot likgiltiga ting verkligen förhåller sig likgiltigt."**

Efter tolv år i Flygvapnet hade jag hösten 1984 klart för mig vad som är betydelsefullt och vad som är mig likgiltigt i mitt liv. Jag kunde då utan någon längre tvekan tacka nej till SAS' kallelse till slutintervju.

Anledningen till att jag är kvar i Flygvapnet är således att jag vet att ingenstans har jag bättre möjligheter att göra något positivt av mitt liv. ■

Tord Karlsson
Major

Jag har i mitt yrke som officer i markförvarstjänst vid Blekinge Flygflottilj/F17 ett av de mest stimulerande och skiftande arbeten som finns vid en flottilj. Att varje dag kunna komma till ett arbete där det finns så mycket kunskap inom de mest skiftande områden är för mig klart positivt. Inom min kategori finns det en stor bredd på kunskap. Det finns de som utbildats inom Armén, men de flesta har fått en gedigen utbildning i Flygvapnet. Många har också fått kompletterande utbildning i jägar-tjänst såsom kust-, fjäll- och fallskärmsjägare samt flyghasjägare.



F17 blev ett av de fyra förband i Sverige som skulle utbilda vaktplutoner. Hur är då utbildningen vid en vaktpluton? Den finner jag verkligen stimulerande. Tjänsten kräver att man hela tiden fortbildar sig – teoretiskt som praktiskt. Här får jag vara med om att utveckla och påverka taktiken, komma med egna idéer som jag kan praktisera tillsammans med vaktplutonen. I ämnen som strid, spräng-, min-, hund- och vapentjänst måste jag regelbundet läsa och studera allt nytt och därefter delge vaktplutonen detta. Genom att studera andra länders levnadssätt, språk, utbildning och taktik gör att tiden aldrig blir tråkig. Min strävan är också att kunna dela med mig av min kunskap till andra kategorier på flottiljen.

Jag arbetar också mycket med rekrytering på flottiljen och skolor. På detta sätt träffar jag och får arbeta med människor, vilket för mig är berikande. Eftersom jag är en aktiv idrottsman, tränar jag mycket i tjänsten. Detta är en fin förmån jämfört med hur det är i många andra yrken.

Att få vara sig själv, att planera sin verksamhet, arbetstider och ledigheter, att dagligen vistas i vår underbara natur, att idrotta samt framförallt att känna FRIHET i sitt arbete. Allt detta gör att jag som yrkesofficerare i markförvarstjänst stannar kvar i Flygvapnet. Jag trivs gott! ■

Staffan Håkansson
Fänrik

Vara sig själv med naturen...

Jag har varit i Flygvapnet i ca 15 år. Och aldrig har jag haft en tanke på att sluta. Under 70-talet hände det inte mycket inom markförvarstjänsten. Vpl utbildades 4 ggr/år med ett par korta slutövningar. Det var också glest mellan krigsförbandsövningarna. Detta kunde naturligtvis emellanåt tyckas vara tråkigt, men det gällde att hela tiden sträva framåt.

80-talet var det årtionde det skulle hända väldigt mycket ... med mig själv. Nu gällde det att utbilda sig, för utvecklingen gick snabbt framåt inom markförvarstjänsten i FV. Det nya bas-systemet började byggas ut, vilket medförde större krav på mig. Jag kompletterade mina civila skolor, fortsatte med att gå den sista kompaniofficerskursen vid F20 samt fackskedet i fem månader vid F14. Under 1987 kommer jag också att gå en högre kurs vid F20.

Som i dag varande ansvarig för Flygvapnets rekrytering, har jag ofta tänkt på frågan men även många gånger tvingats besvara den: "Vad är det för bra med att arbeta i Flygvapnet?" Ärligt och uppriktigt brukar mina svar röra sig kring följande positiva sidor av livet i "Vapnet":



uppgifter utan även helt olika verksamhetsområden; utbildning, personalhantering, taktisk verksamhet eller som nu informations- och uttagningsverksamhet.

Jag har haft lite tur, så tillvida att jag fått prova på lite udda

verksamheter inom officersyrket; aktiv strilverksamhet vid flottilj, format nya unga aspiranter och kadetter som kurschef vid F18 KAS/M, fått fallskärmsjägartutbildning vid FJS, genomgått den franska Militärhögskolans högre kurs m m.

Det dagliga livet är inte så dumt heller. Som detaljchef för Flygvapnets och Flygstabens rekryteringsdetalj är vi med och lägger grunden för det framtida Flygvapnet. Vi yrkesinformerar och tar ut en av Flygvapnets främsta resurser – våra framtida yrkesofficerare. Arbetet innebär även en hel del civila kontakter. Bara genom små dagliga samtal får man klart för sig att i det civila samhället står Flygvapnet och dess personal högt i kurs. Ibland så högt att man blir utsatt för mer eller mindre aktiva rekryteringsåtgärder. Det dagliga livet avbryts t ex av nästa veckas övningar i krigsbefattning i en hemlig luftförsvarscentral någonstans i övre Norrland – det blir både arbets- och klimatbyte och en möjlighet att känna på min del av vår gemensamma fredsbevarande uppgift. Det är viktigt att vi yrkesofficerare tar vårt ansvar. Att vi hela tiden minst bibehåller och helst förbättrar oss inom våra olika ansvarsområden i krigsorganisationen. Det är **där** och **inte bland en uppsjö skrivelser** som vi skall vara professionellast.

Även om idrott inte alltid har varit min starka sida, tycker jag att våra möjligheter att använda arbetstid för idrottsliga aktiviteter måste räknas till det positiva.

Familjen är inte att förglömma. Visst jobbar man lite för mycket ibland och med en hel del bortavaro. Men ibland kan familjen vara med på olika aktiviteter i och kring Flygvapnet. Den största fördelen tycker jag dock är och har varit friheten att disponera min arbetstid. Måste jag ställa upp hemma eller i skolan, finns det alltid praktiska lösningar. Och bäst av allt: Jag har under alla dessa år (sedan hustru Margareta och jag fick våra barn) kunnat tillbringa jul/nyår, sportlov, påsklov och sommaresemestrar med familjen **när det har passat familjen bäst** och inte när det passat arbetsgivaren bäst! Det värdesätter jag storligen.

Ekonomi är givetvis en viktig del! I mina kontakter på rekryteringsidan kan jag bara konstatera, att i det civila är man mycket bättre betald och har oftast mer begränsade arbetsuppgifter. Men jag tycker mig inte ha dåligt betalt. Det blir ju i alla fall ett tillskott till familjeekonomin. Däremot hoppas jag på en fortsatt positiv (såväl lönemässigt som personalpolitiskt, m m) utveckling inom Flygvapnet!

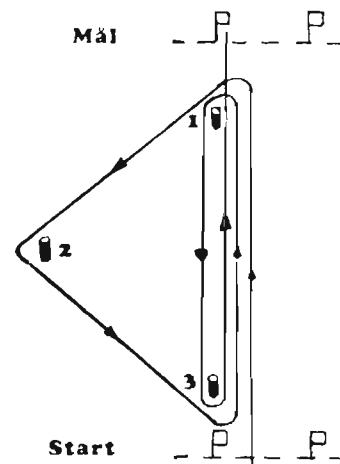
Leif Boman
Major

Ove Wagermark
Major



SKOLIDROTT

I och med skolstarten i höstas startade ett treårigt (minst) samarbete mellan Flygvapnet och Svenska Skolidrottsförbundet.



DRAGEN-CUP-banan

Den seglingsbana som DRAGEN-CUP tävlingssegel är som sagt av typ Kielbana. Dvs samma bantyp som används vid tävlingar med segelbåtar. Avståndet mellan märke 3 och 1 och är ca 1000 m. Detta ben ligger i vindögat och kallas kryssben.

Start- och mållinje ligger ca 200 m nedanför resp ovanför rundningsmärke. Efter starten, som i alla seglarsporter är mycket viktig, seglas kryss – slör – slör – kryss – läns – kryss – målgång.

Tävlingsheaten har en maxtid på 1 1/2 tim. Har inte första seglaren kommit i mål inom denna tid, avblåser tävlingsledaren heatet. Den lägsta vindstyrkan för att hinna runt är ca 3 m/s. Max vindstyrka för att genomföra ett heat ligger runt 16-18 m/s. Då brukar bojar slita sig och rundningskontrollanter ge upp. – (Och det gör vi här, för att FV-Nytt ska hinna tryckas före jul. Ha det så kull!) ■

Familjeliv på mina villkor ...

Jag gillar de arbetsuppgifter jag har resp de jag har haft! Man har chansen att byta, inte bara olika

"Därför stannar jag i FV"

Det var som så ofta slumpan som avgjorde mitt slutgiltiga yrkesval. Jag hade växt upp i Skellefteå långt ifrån allt militärt. Jag höll på att utbilda mig till metallslöjdlärare, då jag "tvangs" till ett uppehåll därmed pga militärtjänstgöring – vapenmekaniker vid F21.



Naturligtvis finns det även nackdelar i detta yrkesområde, men vilket arbete har väl inte sådana inslag. Jag hävdar dock, att de positiva sidorna har en sådan stor övervikt att man nästan kan bortse från de negativa.

De befattningar som hittills givit mig mest i utbyte är:

- Flygtekniker, stationskompani.
- Instruktör, instruktionsverkstad.
- Chef klargöringstropp.
- Teknisk utbildningsledare.
- Chef stationskompani.

För ett par år sedan fick jag genomgå vidareutbildning till major, vilket ytterligare ökar mina möjligheter till utveckling. Jag kan inte annat än att se en framtid med FV med stor tillförsikt. ■

Kamratskapet ...

Jag upplevde min militärtjänstgöring som väldigt positiv. Jag började tänka om betr mitt yrkesval. Så tog jag mod till mig och sökte anställning vid FV. Jag antogs och fick anställning vid F21 som hjälptekniker. Blev så flygtekniker 1965. Jag fick 1969-70 förmånen att gå mästarkurs.

Jag har under mina år i FV aldrig ångrat detta mitt yrkesval. Spontant vill jag räkna upp följande fördelar:

- ▶ Omväxlande arbete.
- ▶ Kvalificerat arbete/modern teknik.
- ▶ Möjlighet att verka i olika befattningar.
- ▶ God kamratskap.
- ▶ Goda medarbetare.
- ▶ Möjligheter till resor.
- ▶ Möjligheter att träffa många nya människor.
- ▶ Bra arbetsmiljö.

Se även sid 26-27!

SKOLIDROTTSMÄRKET

Från skolidrottsförbundets sida är det fråga om en ny lansering av det "gamla" skolidrottsmärket som samtidigt innebär en satsning på breddidrotten. Att man kontaktade FV om ett samarbete beror dels på att man uppmärksammat FV:s idrotts-satsningar, dels att man ser FV som ett seriöst och helsvenskt "företag" ... som dessutom har stil.

FV har under alla år samarbetat med skolorna i Sverige främst med syokonsulenter och yrkesvals-lärarna. Detta har skett genom att vi kontinuerligt skickat

aktuellt broschyrmaterial m m till skolorna, anordnat kursen "3 dagar med FV" samt i mån av tid/personal besökt skolor. Beroende kanske främst på tids-/personalbristen har utbytet med alla skolor inte haft den omfattning som FV önskat.

I och med samarbetet med skolidrottsförbundet kommer vi i kontakt med *all skolungdom* i Sverige, från grundskolan till gymnasiet (ca 1,2 milj elever resp 5-6000 lärare/år). Det innebär *inte* att vi går ut med en aktiv rekrytering i grundskola-mellanstadiet. Men eleverna på dessa lin-

jer kommer i kontakt med det material som är framtaget för att hjälpa till med lanseringen av skolidrottsmärket och därigenom också med FV. De yngre kom tidigare på mellanhand.

Samarbetet innebär också att FV från att ha satsat på specialgrenar och individuella sporter nu även satsar på breddidrott. Något som förhoppningsvis också breddar vår rekryteringsbas.

Förutom att FV syns på alla trycksaker som skickas ut, har distrikten fått en förteckning över FV:s förband med adress och te-

lefonnummer till resp C Pers. Detta för att kunna ge eleverna någon form av utbyte med förbundet inom distriktet. – Förutom C Pers bör även C Idrott engageras i detta utbyte.

Vi tror att detta utbyte på ett enkelt sätt kan skapa en bättre kontakt med skolan och samtidigt en information som når fram till skolungdomen på ett positivt sätt. Något som kan bidra till att öka skolungdomarnas intresse för Flygvapnet och våra yrken. ■

C Y-info

Flygvapnets satsning på rekrytering och yrkesinformation har nu – förutom vintersatsningarna, Flygvapen-CUP i ishockey och VIGGEN-CUP i störtlopp – en sommarsatsning. Det är DRAKEN-CUP i windsurfing, där Flygvapnet tillsammans med Svenska öppna Brädseglarförbundet (SöB) arrangerar sex tävlingar varje sommar 1985-87. Tävlingarna seglas på rundbottnade brädor, OS-brådan (div 2). DRAKEN-CUP är också uttagning till internationella mästerskapstävlingar.



Den bana som seglas är av typ triangelbana = Kielbana (se följande text). Man seglar tre heat på lördagen och två heat på söndagen. I resultatet räknas de fyra bästa heaten vid varje totalt tävlingstillfälle. Klassindelningen är:

1) Herrar tung > 70 kg; 2) Herrar lätt < 75 kg samt 3) Damklass. Vid varje tävling koras sedan DRAKEN-CUP-vinnare i resp klass.

Tävlingplatserna har varit från Båstad i söder till Umeå i

Av Anders Borgvall & Ulf Lindström

norr. Det har varit mellan 80-130 deltagare vid varje tävling. Vid varje tävlingsplats har Flygvapnet varit representerat både på marken och i luften. Publik och tävlande har till speakerljud fått se allt från uppvisning med jakt-Viggen till flygräddningsuppdrag med FV:s stora räddningshelikopter, HKP 4. Dessa arrangemang har varit mycket uppskattade. Flygvapnets representanter har också vid varje tävling delat ut reklammaterial och muntligen meddelat yrkesinformation.

Genom att på detta sätt stödjarna deltaga med personal har vi spridit information om vad Flygvapnet är och vilka olika yrken FV kan erbjuda den yngre allmänheten. Stort intresse för Flygvapnet har visats såväl från ungdomar som föräldrar. Vår rekrytering synes ha slagit in på rätt väg. Det är stimulerande när satsningar ger resultat.



Brädsegling är en tuff sport som kan fostra bra individer för t ex FV. Därför stödjer FV windsurfingsporten.



Ovan: Carina Johansson, svensk mästarinna.



Ovan: Rickard Almqvist vann alla sina seglingar.

Nedan: Anders Bringdahl, amatörvärldsmästare, bl a



Svensk världstopp!

I div 2 har Sverige några av världens bästa surfare. Dessa seglare är helt otroliga på att segla. Vi fick vid ett par tillfällen se dem segla i vindstyrkor upp till 15-16 m/s. De behärskar vind, vågor och brädorna på ett imponerande sätt. Den som har provat på att segla rundbottnad bräda förstår säkert vad som åsytas.

Denna trupp av svenska div 2-seglare klarade sig också mycket bra under det gångna årets internationella tävlingar. – Några resultat från 1985 års DRAKEN-CUP samt NM, EM och VM:

	DRAKEN-CUP						Int SM	NM	EM	VM
	1	2	3	4	5	6				
Tung klass:										
Anders Bringdahl	-	2	1	1	1	-	1	-	1	-
Jonas Davidsson	-	1	2	2	4	1	4	1	2	1
Lätt klass:										
Rikard Almqvist	-	1	1	1	1	-	1	1	-	-
Damklass:										
Carina Johansson	-	5	1	2	1	3	1	2	2	-
Eva Engnell	-	4	5	1	2	1	2	1	-	-
Johanna Söderström	-	1	2	2	2	-	-	-	9	2

Anders Bringdahl seglade inte VM i Storbritannien utan reste till Italienska Gardasjön. Där segla-

des amatör-VM på Standardfunboards, som Anders vann! – Good Show!!

●● I det privata näringslivet har under de senaste åren en våg av delegering och decentralisering svept fram. I debattartiklar, managementböcker, intern- och externutbildning m fl sammanhang talar man om detta som en nyhet. "Organisationer skall bli frontnära", "uppgifter skall lösas frontära", osv. ● För oss i försvaret och Flygvapnet är detta INTE något nytt – i teorin och i/för krigsorganisationen. Men hur fungerar det i den dagliga verksamheten? ● Som Du förhoppningsvis känner till utkom ÖB under den gångna sommaren med en skrivelse (ÖB/PlanL, 1985-06-27, Org 301:62401) som klarlägger ÖB:s syn på hur decentralisering och delegering skall ske i försvarsmakten. Nedan några utdrag ur denna hans grundsyn. (I FV-Nytt nr 4/81 publicerades hela texten beträffande ÖB:s personalpolitiska program.) ●●●

ÖB satsar på decentralisering & delegering

- ▶ Vårt sätt att leda verksamheten i krig – uppdragstaktiken – bygger på förtroendet för den underställda nivåns förmåga att **agera aktivt och självständigt** samt dess **vilja att ta ansvar**. Det är därför väsentligt att även vår verksamhet i fred utformas så, att den medger ett sådant agerande mellan och inom olika nivåer.
- ▶ Ändamålet med decentralisering och delegering är att som en del av vår ledningsutveckling, närma oss ett system där uppgifter och problem löses på, eller så nära som möjligt, den nivå där de föreligger. Ett system som innehåller betydande utrymme för **kreativitet** och **initiativ** på alla nivåer.
- ▶ En verksamhet som drivs efter denna linje blir effektiv och rationell. De personella resurserna tillvaratas på ett sätt som **främjar arbetstillfredsställelse** m m och som ger ett bättre resultat i såväl snävt ekonomiskt avseende som i ett vidare perspektiv. Dessutom erhålls mera rättvisande och ändamålsenliga urvalskriterier för vår personalbedömning.
- ▶ Genom decentralisering kan den centrala nivån mera inriktas mot övergripande, långsiktig ledning.

Detta bör innebära förändringar även för Flygvapnets del. FLYGvapenNYTT låter därför frågan gå vidare till flygvapnets högsta ledning: Vad innebär ÖB:s grundsyn för Flygvapnet? Vad kommer CFV att göra för att verka i denna grundsyns riktning?

VAD
GÖR
CFV ?

Flygstabschefens svar

ÖB:s grundsyn, som den kommer till uttryck i ovannämnda skrivelse, delas av en enig militärledning. Grundsynen innebär egentligen inte något nytt; målstyrning med tillhörande decentralisering och delegering utgör den idémässiga ryggraden i FPE-systemet, som infördes för mer än tio år sedan, närmare bestämt 1972-07-01. Även långt dessförinnan har tankar av liknande innebörd haft en tillämpning i försvaret. Sälunda skulle den för våra förhållanden exempellösa uppbyggnaden av Flygvapnet som skedde under och strax efter andra världskriget, knappast kunnat äga rum om inte folk på alla nivåer helhjärtat engagerat sig och löst sina problem utan att ständigt efterfråga ledning och beslut uppifrån.

Varför har då ÖB funnit anledning att ånyo utveckla sin syn på delegering och decentralisering? Svaret är enkelt; försvaret har **ännu inte nått ända fram**. Det verkar till och med vara så att vi de senaste tio åren **tagit ett och annat steg tillbaka** – åtminstone inom en del områden.

●● Förklaringen till varför det blivit så är troligtvis ganska komplicerad. Två förhållanden ingår dock som viktiga delar i förklaringen. Det ena är att FPE från början fick en **slagsida åt det kamerala hållet** med mängder av krav på detaljredovisningar inom detta område. Följden blev en tendens till centralisering av alla beslut med ekonomisk innebörd. Allt eftersom fler och fler lärde sig FPE med dess snabbt växande kamerala **byråkrati**, blev tendensen allt starkare.

Det andra förhållandet, som bidragit till centraliseringstendensen, är den kärva ekonomi och det stora rationaliserings- och besparingstryck som försvaret levat under. Allt fler allt högre upp i hierarkin har sett som sin väsentligaste uppgift att **påverka allt fler detaljer** allt längre ner i organisationen. Syftet har i sig varit vällovligt, nämligen att bidra till att våra

**Vi hamnade
snett**

*

**Kamerala
byråkratin
blev
styrande**

*

**Vi
tog steg
tillbaka**

*

**Omorientering
inledd**

*

**Resultat
i centrum**

*

**Sunt förnuft
skall råda**

knappa resurser av olika slag utnyttjas på bästa sätt. Resultatet har väl också delvis blivit detta. Samtidigt har emellertid tendensen till centralisering av besluten blivit allt starkare.

●● Avsikten med ÖB:s grundsyn är att den skall utgöra grunden för att ta krafttag i rätt riktning, den som leder tillbaka till decentralisering och delegering. **CFV stöder till fullo denna strävan.**

Processen kommer förmodligen att ta några år. Det är inte alldeles enkelt att förändra ett etablerat mönster, en "kultur". Man måste bli vara försiktig så att förändringstakten inte blir så hög att oklarhet och förvirring tar över.

CFV har emellertid inlett omorienteringen i samverkan med förband och skolor. Bl a har de första stegen tagits till en omläggning av CFV:s produktionsuppdrag i riktning mot målstyrning och överföring till lokal nivå att välja medel och metoder. Vidare ligger i omorienteringen en strävan att **sätta resultatet i centrum** och inte verksamheten som sådan. Lokala chefer skall inspekteras med avseende på vilket skick de håller sin del av krigsorganisationen i och hur de klarar beredskapskraven. De medel och metoder de använder för att nå målet är av sekundärt intresse så länge **sunt förnuft** tillämpas och verksamheten sker inom ramen för god hushållning med personal, pengar, materiel m m.

●● Förändringsarbetet är igång. Ännu så länge har det kanske inte märkts så mycket resultat, men det kommer. För att resultatet skall bli bra krävs samverkan och samarbete mellan central och lokal nivå. Gensvaret hittills från förbanden har varit positivt. Det bådär gott. **Tillsammans** skall vi i Flygvapnet nå fram till de moderna och effektiva former för att leda och genomföra verksamheten, som ligger i ÖB:s grundsyn. ■

Bengi Lönnbom

BRA GJORT!

Foto: Ivar Blixt

Det hade blivit kväll den 2 oktober då räddningslarmet gick. Ett civilt allmänflygplan, en lottörförsedd Super-Cub, rapporterades som saknat. Enligt lardplanen hade flygplanet vid 12-tiden flugit till sjön Sekkujärvi, ca 40 km nordost om Kiruna. Super-Cub:en avsåg återflyga därifrån vid 17-tiden, till Jukkasjärvi. Det hade rått kraftig vind under dagen. Och inget har hörts av flygplanet vid 18-tiden. Haveri antogs.

Flygledningen i Kiruna startade då en räddningsaktion. En civil helikopter sändes ut att spana utmed färdplansrutten. Även sjön granskades. I nästan två timmar spanade man. Men inget var att se och rapportera. Man återvände bekymrat.

Det var då som Flygvapnet larmades. En HKP 3 ur F21 (tillfälligt stationerad i Kiruna) fick uppdraget att göra om sökan-

det i beckmörkret. En lika delikat som grannliga uppgift för FV-besättningen.

HKP 3:an tog sig först till Jukkasjärvi och därefter till sjön Sekkujärvi. På 100 m höjd, med dåliga referenser men med strålkastarna på, började man sjöspaningen. Och så, redan på första löpan fick FV-besättningen napp. Super-Cub:en låg upp- och ned med flottörerna i vädret.



2-mannabesättningen ur F21 framför den räddande ängeln, HKP 3.

Under planén upptäcktes två personer stående på flottörerna förtyvlat vinkandes.

Så långt allt gott och väl. Men hur få upp de nödställda och in i helikoptern? 3:an var inte utrustad med räddningsvinsch. Och att landa på stranden och sedan ta sig ut per gummibåt tillät inte den svåra sjöhävningen. Och temperaturen låg strax under noll. Huvud, vad göra?

Färdmedkanikern klev då över till baksätet medan föraren försökte placera helikoptern så nära de nödställda som överhuvudtaget var möjligt ... för att försöka fånga in de två via bakre sidodörren.

Efter en stunds baxande lyckades färdmedkanikern få in de nedkylda civilaviatorerna. Och vid halv-tiotiden var man alla åter i Kiruna, där ambulans mötte för vidarebefordran till lasarettsvård.

De räddade berättade, att då de pga blåsten skulle flytta flygplanet vid 13.30-tiden hade de hamnat i sjön, sedan en kraftig vindby vält flygplanet. De hade iskalla lyckats ta sig upp på flottörerna men hade

sedan måst bli kvar där ända till ca 21.15. De hade tänkt att försöka simma i land men vågade inte pga vattentemperaturen och den grova sjön. Deras livsmod var på upphållningen och hade fått sig en kraftig knäck, då den civila helikoptern flugit förbi utan att se dem. – Det var alltså i den skrevens tid som FV-helikoptern dök upp som en räddande ängel.

Besättningen på F21-helikoptern har genomfört en synnerligen yrkesskicklig räddningsaktion under mycket svåra förhållanden. De två är förtjänta av Flygvapnets stora: **BRA GJORT!**

S O Wiklund & Red



F6:s nya räddningshelikoptrar

Den 8 november överlämnades loggböckerna till FV:s två första, nya lokala flygräddningshelikoptrar till chefen för flygplanavdelningen, öv 1. Sven-Olof Hökborg. Ansvarig för överlämnandet var chefen för international marketing vid MBB Helicopter and Military Aircraft, dr Frederic von Schierstedt. Ceremonin ägde rum vid MBB:s verkstäder i Donauwörth, Västtyskland.

Kontrakt om totalt fyra helikoptrar tecknades mellan FMV och MBB den 17 april. Tidsprogrammet har därför varit mycket pressat för att kunna leverera de två första maskinerna till F6 i Karlsborg.

Helikoptrarna, som fått beteckningen HKP 9B, etappleveransflögs till F6 medio december, varefter utbildning påbörjades med inriktning att kunna ta över den lokala flygräddningen med de nya helikoptrar-

na under början av 1986. Därvid går successivt HKP 2 ur organisationen. I april beräknas nästa två HKP 9B ersätta F7:s HKP 2:or.

HKP 9B har normalt en besättning om tre man. Med den skall man kunna undsätta och transportera två nödställda/skadade personer. Viss medicinsk behandling skall kunna ges under transporten. Helikoptern är utrustad med modern navigerings- och kommunikationsutrustning, specialutrustad för flygräddningsuppgiften och kan operera i mörker och uppkommen dålig vädersituation.

Flygvikten är max 2500 kg, varav ca 1000 kg kan utnyttjas för besättning, bränsle och/eller last. Under ett typiskt räddningsuppdrag är aktionstiden 2 tim. Max fart är 210 km/h.

PON & Red.

I månadsskiftet sept-okt besökte den italienske flygvapenchefen, general BASILIO COTTONI, Flygvapnet. Här ses han på F4 flankerad t v av CFV samt t h av öv 1 Svante Liljedahl och öv Mikael von Rosen.



Foto: Claes Jörnskiöld

1986
fyller FV 60 år

Det gör därmed även:

F4 1 juni
F5 15 juni

Välkomna!

An-124



Foto: Leif Lundgren

Temaserie

ID

IDENTIFIERING

Aktuella flygplan i Sveriges närområde

Det har i olika sammanhang i internationell flygpress förekommit varierande uppgifter om vilket flygplan som är "världens största flygplan". Det finns heller inte något entydigt svar, eftersom det helt beror på hur man definierar detta begrepp. T ex längsta flygplanet, största spännvidd, största last-

förmåga eller största totalvikt. I de flesta avseenden blir i dagens läge sovjetiska An-124 "Condor" det största flygplanet. Amerikanska C-5 "Galaxy" kommer på andra plats och Boeing 747-200F på tredje. Tabellen ger några exempel på jämförelser mellan dessa tre flygplan.

	1:a	2:a	3:a
Längd:	75,5 m (C-5)	73,3 m (An-124)	70,7 m (B 747)
Spännvidd:	69,5 m (An-124)	67,9 m (C-5)	59,6 m (B 747)
Tomvikt:	200 ton (An-124)	169 ton (C-5)	160 ton (B 747)
Max last:	150 ton (An-124)	118 ton (C-5)	107 ton (B 747)
Max startvikt:	418 ton (C-5)	405 ton (An-124)	375 ton (B 747)

Del 8:

C-5B



An-124 'CONDOR'. – Utvecklingsarbetet av ett nytt, stort, sovjetiskt transportflygplan torde ha inletts i början av 1970-talet. Flygplanet fick, när det blev känt i väst, NATO-beteckningen 'Condor! Det antogs till en början ha den sovjetiska beteckningen An-400. Efter 1985 års flygutställning på Le Bourget utanför Paris, där flygplanet premiärvisades i västvärlden, blev den officiella sovjetiska beteckningen dock känd som An-124 och försett med individnamnet 'Ruslan'.

Den första flygningen skedde den 26 december 1982 och An-124 uppges bli satt i operativ drift under mitten/slutet av 1986. Till att börja med sker det i Aeroflots regi och med största sannolikhet rör det sig om "civila" uppdrag. I Paris nämndes uppdrag i samband med exploateringen av olje-, gas- och mineralfyndigheter i Sibirien och de norra (arktiska) delarna av Sovjetunionen.

Frånsett detta kan fördelarna att utnyttja An-124 vid tyngre militära transporter inte undgå var och en som ser flygplanet. Detta trots att Sovjetunionen inte har samma behov som USA att förflytta materiel mellan olika kontinenter. An-124 kommer dock med största sannolikhet även att tillföras det sovjetiska militära transportflyget, där det kommer att komplettera det 4-motoriga turbopropflygplanet An-22 'Cock'.

An-124 är också fyrmotorigt och högvingat men har dubbelströmsjetmotorer av typ Lotarev D-18T. Dessa är placerade i gondoler under vingarna. Motorerna är försedda med reverserings-system. Stabilisatorn är placerad på flygkroppen. I nosen finns två radarantennar placerade – en väderradar och en navigeringsradar. För lastning och lossning kan nospartiet fällas uppåt/bakåt. Nospartiet inrymmer också en lastramp, som viks utåt framåt. I samband med lastning/lossning genom nospartiet kan det dubbla nosstället (2 x 2 hjul med två separata landställsben) vikas framåt, varvid flygkroppens främre del sänks ned. An-124 kan också lastas/lossas på konventionellt sätt genom lastramp i akterpartiet. Huvudstället (som på var sida består av fem hjulpar placerade i rad) kan också sänkas, varvid flygkroppens bakre del sänks. Såväl den främre som den bakre lastrampen samt lastrummets golvyta har ett ytskikt som består av titan för att tåla hård belastning och slitage. Lastrummets innermått, 36 m längd, 6,4 m bredd och 4,4 m höjd ger en lastrymd på ca 1000 m³. För att förenkla lastning/lossning finns också ett traverssystem i lastrummets tak.

Lastrummets tryckkabin har under flygning ett relativt lågt



Foto, överst: Leif Lundgren. Övan - U: Owe Björnelund

tryck (0,0425 kg/cm²), varför detta utrymme inte passar för personal. I stället finns det ovanför lastrummet – förutom cockpit samt viloutrymme (sex platser) för icke tjänstgörande besättning – bakom vingen ett utrymme för 88 passagerare (1 ex fordons- och stridsvagnsförare). Det övre utrymmets tryckkabin håller därför ett högre tryck (0,55 kg/cm²). Besättningen består normalt av åtta personer – två piloter, två flygingenjörer, en navigatör, en telegrafist och två lastmästare.

An-124 är utrustad med ett fyrfaldigt elektriskt styrsystem med ett mekaniskt system för reservbruk.

Av flygplanetns tomvikt (ca 200000 kg) består 5500 kg av kompositmaterial, varav 2500 kg av kolfiberlaminat och 3000 kg av glasfiber. Det är främst luckor (bl a sidoluckorna till det bakre lastintaget) och icke bärande partier av flygkroppen som försätts med kompositmaterial. Viktbesparingen, jämfört med att använda plåtkonstruktion, uppgår till 1800 kg.





C-5 foto: Lockheed & USAF

C-5 'Galaxy' – Studierna av ett tungt transportflygplan för US Air Force påbörjades 1963. Detta resulterade i en kravspecifikation och projektet fick beteckningen CX-HLS (Cargo, Experimental-Heavy Logistics System). 1964 fick flygplanfabrikerna Boeing, Douglas och Lockheed kontrakt på att utveckla var sitt förslag till lösning samtidigt som Pratt & Whitney och Gene-

ral Electric skulle utveckla motorprototyper till det nya flygplanet.

I augusti 1965 kungjordes det att Lockheed resp General Electric utsetts till huvudkontraktörer för flygplan resp motor (GE.TF39-C1). C-5A flög för första gången den 30 juni 1968 och det första serieflygplanet levererades till USAF i december 1969 (13 år innan första flygning-

en med An-124). Totalt tillverkades (under åren 1968-73) 81 C-5A för USAF, varav 77 i dag återstår. Dessa genomgår nu ett modifieringsprogram som innebär att flygplanen förses med en ny vinge med längre livslängd.

USAF har också option på 50 nyttillverkade C-5B. Hur många av dessa och i vilken takt de kommer att levereras till USAF är i dag osäkert pga den militärekonomiska situationen i USA. C-5B flög för första gången så sent som den 10 september 1985 och första leverans till USAF beräknas till december i år. Det finns inga yttre synbara skillnader mellan C-5A och C-5B, men den senare innehåller bl a modernare avionik, samt vissa systemförändringar som ska öka tillförlitligheten och förenkla underhållet. Dessutom är C-5B utrustad med modifierade/moderniserade motorer (GE.TF39-1C).

C-5 är fyrmotorigt och högvingat. Dubbelströmsmotorerna är placerade i gondoler under vingarna. Stabilisatorn är högt placerad på fenans topp. Liksom An-124 kan C-5 lastas och lossas dels genom nospartiet (som fälls uppåt/bakåt), dels genom lastramp i akterpartiet. Flygkroppen på C-5 kan också sänkas för att förenkla lastning och lossning.

Lastrummets innermått – 44,0 m längd, 5,8 m bredd och 4,1 m höjd – ger en lastrymd på ca 1000 m³, dvs ungefär detsamma som An-124:s.

Besättningen på C-5 består normalt av fem personer – två piloter, en flygingenjör och två lastmästare. På övre däck finns passagerarutrymmen dels framför vingen (15 platser) och dels bakom vingen (75 platser). Dessutom kan C-5 ta 270 stridsutrustade fallskärms soldater även om detta inte är någon primäruppgift. C-5 har alltså en tryckkabin som medger att personal uppehåller sig både på övre och undre däck under flygning. ■

Identifieringsskillnader mellan An-124 och C-5

Nosens utseende:

An-124:s radomultformning är INTE cirkulär – men det ÄR C-5:s.

Stabilisatorns placering:

Kroppsplacerad på An-124.

Fentoppsplacerad på C-5 ("T-tail").

Data	An-124	C-5
Spännvidd:	69,5 m	67,9 m
Längd:	73,3 m	75,5 m
Tomvikt:	200 ton	150 ton
Max last:	150 ton	118 ton
Max startvikt:	405 ton	418 ton
Motor:	4 x D-18T	4 x TF39-1C
Drivkraft/motor:	236,4 kN	191,2 kN
	(23000 kp)	(18600 kp)
Max flygsträcka vid max bränsle:	16500 km	13000 km
max last:	4500 km	5500 km



Tjänste
Taxe per bus
Sverige

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] S

SW P155N 0015-4792



FV-vykortet, nr 2:

Älvkarleby den övermåttan
vattenrika hösten 1985.
En naturkatastrof försatt
i komprimerad rörelse.
Pampig syn här
men en ovälkommen påhälsning
på slättlanden.

Foto:
Peter Llander



**Upplev vårt
naturdramatiska Sverige
... med FLYGVAPNET**