

# FLYGVAPEN

*nytt*

4/88



**Sverige är  
fantastiskt!  
Liksom  
Flygvapnet & Skokloster**

"FV-vykortet" nr 4. – Foto: Bo Dahlin



## Till Sven-Olof & Yvonne

FlygvapenNyttis redaktionsmedlemmar framför till avgående flygvapenchefen, generallöjtnant Sven-Olof Olson, sitt hjärtliga TACK för det fina samarbete och det stora stöd redaktionen fått under de gångna sex åren. Det har varit en källa till stor stimulans och inspiration.

Chefen har bidragit med många ledare av hög klass. På Ledarens innehåll och utformning bedöms ofta en tidnings kvalitet samtidigt som budskapets styrka ökar. Det står helt klart att många ledare på ett enkelt och rakframt sätt givit uttryck för Flygvapnets innersta mening och uppgifter. Ledarna har också återspeglat Chefens personliga engagemang i uppgiften som flygvapenchef och i syftet att gagna Flygvapnets utveckling. Därvid har Chefen också lyckats med att förutom i TV, radio och dagstidningar även i FV-Nytt vara en av Flygvapnets mesta och bästa försvarsupplysare.

Redaktionen vill också framföra ett varmt tack till fru Yvonne Olson, för sitt aktiva stöd åt Flygvapnet.

TACK Sven-Olof och tack Yvonne! Vårt uppriktiga lycka till i framtiden.  
Bert, Gösta, Jahn, Gunnel



Sveriges äldsta flygtidskrift – 50 år 1989.

Nordens största flygtidskrift: 36.000 ex.

# INNEHÅLL

- Sid 4:** Sex år som CFV  
**7:** FV i konsten  
**8:** Med FV i österled  
**12:** Flygkrigshögskolan  
**15:** FVRF-nytt  
**19:** Frivillig i Transtrand  
**20:** Sovjetisk general intervjuas  
**30:** Väder 80 invigt, m m

**Nr 5 utkommer i december**

Manusstopp för 1/89 = 88-12-08.

Ny CFV  
1988-10-01



VÄLKOMMEN  
generallöjtnant  
Lars-Erik Englund

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

Ljungbergs Tryckeri AB, Klippan 1988-10-03/601

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

ÅTERGIVANDE av textinnehållet medges.  
Källan önskas tydligt angiven.

ADRESS: FlygvapenNytt 08-788 75 69  
Flygstaben/Info, Box 80004 (pren) 788 75 67  
104 50 Stockholm vx: 788 75 00

Prenumerationspris 35 kr 1989

Postgironummer 31 69 97-6

Kassa 103:6 Flygstaben





## CFV avskedsord:

# Verka nu – sikta framåt

Det har varit både inspirerande och betydelsefullt för mig att under mina sex år som CFV genom FV-Nytts ledare få rikta mig till all personal i Flygvapnet. Det har givit mig möjlighet att framföra min syn på skilda frågor av stor betydelse för Flygvapnet. Jag skriver nu min sista ledare som flygvapenchef.

1) Den första känslan jag får inför detta konstaterande är att TIDEN går svindlande fort, särskilt när den är fylld med meningsfyllda och spännande arbetsuppgifter. Inte bara mina sex år som CFV utan alla de drygt 43 åren, som jag haft glädjen att tjänstgöra i Flygvapnet, har präglats av sådana arbetsuppgifter. Mitt budskap till Er blir: *Tag vara på tiden. Använd den väl. Verka i nuet, men ha blicken riktad framåt.*

2) Den andra känslan jag upplever är TACKSAMHET. Tacksamhet mot Flygvapnet och försvaret med alla goda vänner och fina medarbetare. Det vore naturligtvis en överdrift att påstå, att jag känner varje anställd i Flygvapnet personligen. Men jag känner många. Inom alla personalkategorier. Möjligheten att skapa dessa personliga kontakter är en av det lilla landets stora fördelar. Värdet av god personkännedom kan inte överskattas, men får heller inte missbrukas. För mig har det varit en mycket positiv erfarenhet, att som CFV besöka förband, skolor och staber. Att möta den yrkesskicklighet, ansvarskänsla och målmedvetenhet som jag kunnat iaktta, har givit mig en känsla av trygghet och tillförsikt inför framtiden.

3) Den tredje känslan jag får är VEMOD. Det känns alltid vemodigt att lämna en plats där man trivs, en arbetsmiljö där man känner sig hemma. Men samtidigt är jag starkt medveten om det positiva i förnyelse.

Jag tror att den yrkesinriktning man väljer som ung delvis styrs utav tillfälligheter. Jag finner det därför naturligt, att man har en viss rörlighet även inom vår del av arbetsmarknaden. Men jag gläder mig åt att vi har en god rekrytering och att vi är på god väg mot full personalstyrka i Flygvapnet.

För egen del har jag aldrig haft anledning att ångra mitt yrkesval. Det har givit mig en variationsrikedom i arbetsuppgifter som jag tror det är svårt att finna motsvarighet till. Det har också givit mig en stark känsla av hemhörighet i Flygvapnet.

● ● Arbetet på programplanen för 1989–92 indikerar, att vi kommer att möta många problem även inför framtiden. Jag lämnar inte min befattning som CFV i någon missvisande tro att bordet är färdigdukat. Det vore att tro att vi lever i en statisk i stället för dynamisk tillvaro. Men jag är övertygad om att Ni – all Flygvapnets personal – även framdeles kommer att visa att Ni har förmåga att tackla och lösa problemen, allt inom ramen för de förutsättningar som skapas genom grundläggande politiska beslut.

I detta arbete önskar jag Er alla lycka till, liksom jag önskar *all Flygvapnets personal välgång!* ■

*Sven-Olof Olson*  
Sven-Olof Olson





I fokus  
redan första dagen  
82-10-01



Generallöjtnant  
Sven-Olof Olson

# Sex år som flygvapenchef

1982-88









Delar  
av

# Flygstabschefens avskedstal till avgående CFV

Generalmajor Bert Stenfeldt:

"Då chefen tillträdde som Chef för Flygvapnet den 1 oktober 1982 var läget för Flygvapnet i många avseenden ytterst besvärligt.

Under en 15-årsperiod hade flygstridskrafterna i vårt närområde förstärkts avsevärt – kvantitativt och framför allt kvalitativt. Samtidigt hade det svenska Flygvapnet tvingats minska i kvantitet med uppåt 60 proc och ytterligare kvantitativa reduceringar bedömdes ofrånkomliga.

FV hade under de senaste fem åren förlorat en betydande mängd kvalificerad personal och ytterligare stora avgångar kunde förväntas. Detta skall ses i kombination med en minskande arbetstillfredsställelse.

Chefen tog tag i denna verklighet med kraft och hängivenhet. Successivt började de nedåtgående tren-

derna att vika av uppåt. FV:s ledning, sektions- och förbandschefer konstaterade för en månad sedan, att det mesta i FV nu – sommaren 1988 – är på väg åt rätt håll. Mycket återstår att göra, men Chefen har lagt en fast grund för framtiden.

Chefens sinne och känsla för betydelsen av information och opinion har lett till enastående insatser för att sprida insikt om försvarsmakten och i synnerhet om flygstridskrafterna som en viktig del av säkerhetspolitiken. Genom att delta i otaliga debatter och diskussioner, i tal och skrift, har Chefen med kraft hävdad försvarets och FV:s roll. Chefen har med rätta rönt uppskattning och beundran såväl inom som utanför Sveriges gränser.

Chefens insatser har bl a resulterat

i att politikernas förståelse för behov av ett starkt svenskt luftförsvar avsevärt ökats. Detta har bl a bidragit till att vi fått behålla tre J 35-divisioner."

"De svårigheter som säkert utsatt chefen för de hårdaste prövningarna är förtidsavgångarna och andra personalproblem där CFV varit utan erforderliga resurser och inte haft möjligheter att genom egna beslut lösa dem. Trots detta har Chefen genom initiativ och enastående rättframhet tryckt på och uppnått goda resultat."

"Dagens läge är betydligt ljusare än för 5–6 år sedan, något som i hög grad kan ses som en personlig framgång för Chefen och som vi alla i Flygvapnet har anledning att vara både tacksamma för och glada över."

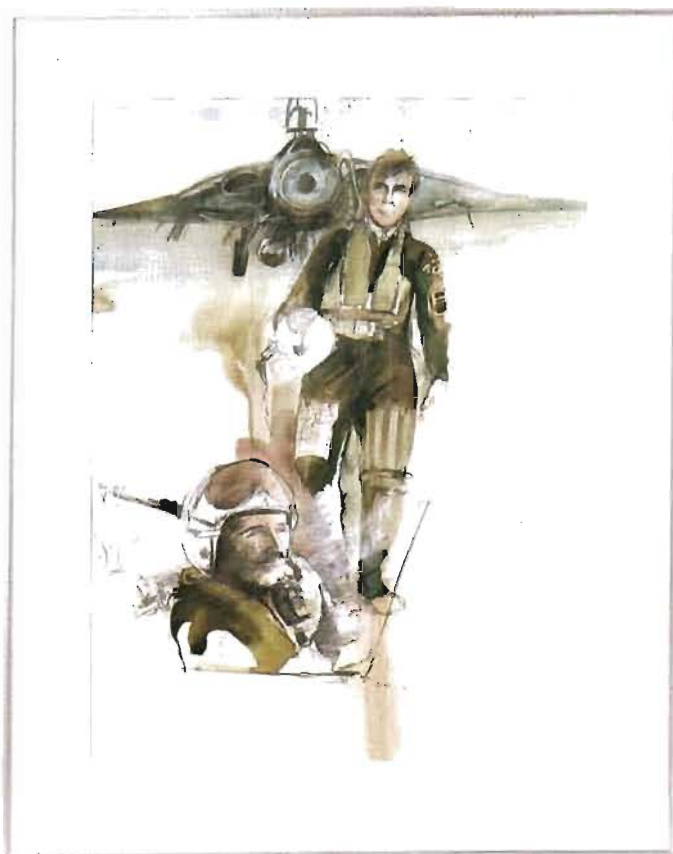
"Vi i Flygvapnet tackar och jag ber att som en symbol för uppskattning från FV och dess personal att få överlämna ett porträtt av Chefen för Flygvapnet 1982–88 målat av konstnären Bertil Lindgren."



Foto: Jahn Charleville



# Ditt yrke som konst



Här är ett exempel på yrkesporträtt. Det finns sju till.  
Du kan se dem hos kontaktsmannen på din flottilj.  
Tavlorna har måtten 36 cm x 50 cm.

En av Sveriges absolut skickligaste illustratörer och konstnärer André Prah har gjort ett antal yrkesporträtt för Flygvapnet. André Prah har studerat Flygvapnets olika yrkesgrupper ingående och i sin flödande stil tagit med både människor och den teknik som är karaktäristisk för varje yrke. Pilottavlorna här intill är ett exempel. Tavlorna är gjorda i akvarell och tusch och tryckta i fyrfärg på 200 g kvalitetspapper. Upplagan är begränsad men inte numrerad. **Varje exemplar är handsignerat av konstnären.** Ett vackert konstverk att ha på väggen eller att ge bort som present. Priset är 375 kronor inklusive moms. Postförskottsavgift ca 10:– tillkommer.

Beställ genom att skriva antal i den tomma rutan. Skicka kupongen till Flygstaben. Yrkesinformationen, Box 80004, 104 50 Stockholm. Du kan också ringa in din beställning på ordertelefon: 08-33 12 94.

Tavlorna levereras oinramade och skickas mot postförskott. Omg. leverans.

- |   |                  |
|---|------------------|
| <input type="checkbox"/> Försvarsmeteorolog                           | NAMN _____       |
| <input type="checkbox"/> Officer i teknisk tjänst                     |                  |
| <input type="checkbox"/> Flygingenjör/marktjänst                      | ADRESS _____     |
| <input type="checkbox"/> Flygingenjör/flygtjänst                      | _____            |
| <input type="checkbox"/> Officer eller reservofficer i STRIL-tjänst   |                  |
| <input type="checkbox"/> Officer eller reservofficer i sambandstjänst | POSTADRESS _____ |
| <input type="checkbox"/> Officer i flygtjänst                         |                  |
| <input type="checkbox"/> Officer i markförsvartjänst                  | _____            |

TOP CLASS CLUB

Intresserade kan beställa ett info-blad, som visar alla tavlorna, från Flygstabens yrkesinfo; Tel: 08-788 89 29 el 24.



# MiG-29, Su-22, Mi-35

*I slutet av november i fjol avlade dåvarande Chefen för Flygvapnet, generallöjtnant Sven-Olof Olson, ett officiellt besök vid Sovjetunionens flygvapen. Besöket hade tillkommit efter inbjudan från flygmarskalken A. A. EFIMOV, chef för det sovjetiska flygvapnet, och efter beslut av den svenska regeringen. Resan skall ses som en fortsättning på tidigare besöksutbyten mellan Sveriges och Sovjetunionens flygvapen. ★ ★ Från detta givande besök ges här några intressanta inblickar i dagens sovjetiska flygväsende, vilka till del kan sägas komplettera den bild som ges i intervjun med Sovjetunionens vice flygvapenchef, generalöverste Anatolij Borsuk, som FV-Nytt presenterar på sidan 20-29. ★ ★ Mottagandet av CFV bar prägel av stor öppenhet – "glasnost-andan" var glädjande märkbar.*

Överste 1 gr SVEN KAMSÉN, som medföljde CFV på resan, ger här några intryck som bedöms äga intresse för den initerade läsekretsen.

Låt mig inleda med något spektakulärt. En av resans höjdpunkter var besöket vid Kubinka-basen utanför Moskva. Där visade våra sovjetiska värdar – såväl i luften som på marken – MiG-29 (Fulcrum), Su-22 (Fitter K) och Mi-35 (= Mi-24 Hind D).

Mi-35 visade prov på manövrering i form av hovring, sidförflyttning, "backning" samt vertikal stigning. Avslutningsvis visade den dykanfall genom att komma in över fältet med hög fart med ca 10° dykvinkel. Efter passage av "målet" upprepades anfall genom att helikoptern tog upp i en gunga och därefter kom in för upprepat anfall.



# FV-delegation i Sovjetunionen



29 med bromsskärm. Enligt våra värdar har MiG-29 mycket kort landningssträcka (< 600 m) vid landning med skärm. Denna egenskap förevisades dock inte. – Normal utrullning genomfördes således efter sättning.

Starten med fyrgrupp MiG-29 genomfördes rotevis, där andra roten efter drygt 90° vänstersväng var på plats i rutformering. Hela programmet fullföljdes i denna formering med cirka en spännvidd mellan flygplanen. Manövrer i form av gungor, loopingar, tunnelrollar samt svängar i horisontalplanet genomfördes. Även fyrgruppen landade med bromsskärm.

Uppvisningarna genomfördes med hög flygsäkerhet och på ett disciplinerat och skickligt sätt.

● ● Efter genomförd uppvisning demon-

strerades i en hangar MiG-29, Su-22 samt Mi-35. Respektive typ förevisades av en på typen utbildad förare. Genomgångarna var ingående och förarna visade stor öppenhet. I princip hade genomgångarna inga begränsningar och samtliga frågor besvarades utan inskränkning.

Vi fick även en förhållandevis noggrann genomgång av resp cockpit.

Framför respektive flygplanstyp fanns på ett överskådligt sätt de olika beväpningsalternativen för bekämpning av markmål upplagda. Särskilt Su-22 hade omfattande och varierande vapenarsenal. Även MiG-29:s utrustning mot markmål var imponerande. Luftstridsvapen (IR- och R-robotar + akan) var hängda på flygplanen.

Genomgången av nämnda tre flygplanstyper var en av besökets intressantaste punkter och utgör även ett mått på den öppenhet som man var beredd att visa.

## resans clou

Su-22 genomförde sin uppvisning i stort inom fältgränsen genom manövrer i form av gungor, rollar, loopingar samt svängar i planet. Den visade prov på god stigförmåga samt genomförde i slutet av programmet en tämligen snäv 360°-sväng i planet.

Omställning av den variabla vingen genomfördes under programmet men inte i samband med högre belastningar. Vingomställningen görs med en vanlig switch och är således manuell. – Som avslutning genomfördes landning med bromsskärm.

● ● Den enskilda uppvisningen med MiG-29 inleddes med looping direkt efter start. Programmet i sin helhet visade prov på flygplanets mycket goda manövreringsegenskaper med liten svängradie vid manövrer i såväl horisontal- som vertikallplanet.

Landning genomfördes även för MiG-



Flygmarskalk Efimov hälsar CFV välkommen till Moskva och VVS.



● ● **Mycket intressanta** var de samtal CFV fick tillfälle att föra med bl a flygmarskalk Efimov. T ex diskuterade vi utbildningsstandard och flygsäkerhet.

Det framkom då bland annat att man ansåg flygsäkerheten inte vara helt tillfredsställande. Bedömning av flygsäkerheten görs mot bakgrund av antalet flygtimmar. Tendensen är dock positiv – färre antal olyckor numera per 100.000 flygtimmar. Flygolyckor orsakas till 60 proc genom personalfel. Mycket arbete ägnas åt förebyggande åtgärder. Man konstaterade – liksom vi måste göra – att flygning inte kan vara helt riskfri. En svår helikopterolycka tidigare i månaden – med bl a fem generaler omkomna – var ett allvarligt exempel som kommenterades.

Inom flygsäkerhetstjänsten arbetar man med analyser av inträffade händelser och tar fram nya rutiner och föreskrifter. Chefernas roll i flygsäkerhetsarbetet betonades mycket starkt – det är chefen som sätter sin prägel på förbandet! Cheferna för flygregementena är sålunda viktiga i sammanhanget och man satsar mycket på utbildningen för att höja flygsäkerheten. Vidare betonades vikten av att sprida information om flygolyckor; om "brott" som kan leda till olyckor. Man samlar bl a chefer regionsvis och informerar om flygsäkerhetsfrågor. Besträffningar förekommer – allt dock i syfte att förbättra flygsäkerheten.

Vidare läggs inom flygindustrin ned stort arbete för att öka den materiella säkerheten.

På CFV fråga om antalet flygtimmar/förare och år blev svaret ganska opreciserat. Enligt uppgiftslämnaren saknades generella bestämmelser om flygtid/år. Yngre flygförare gavs större tilldelning. Tilldelningen är differentierad beroende av individuella behov, utbildningsprogram m m samt vilken klass av förare vederbörande tillhör eller skall utbildas till.

*CFV och ambassadör Anders Thunborg m fl vid den okände soldatens grav.*



*Även Su-22 Fitter K demonstrerades i full frihet.*

● ● För stridsflygförare prioriterades luftstridsövningar och för bombflygets personal bombfällning under svåra väderförhållanden. Jaktflyget övade mycket avancerad flygning. Många flygtimmar ägnades åt samverkan med marktrupperna. Allmänt betonades behov av flygtid

för övning i komplicerade väderförhållanden. Man övar enligt uppgift mycket i moln- och mörkerförhållanden – bl a inflygningar för landning. Sovjetiska flygförare ansågs ha en allmänt bra standard.

Flygmarskalk Efimov berättade vidare, att kännetecknande för sovjetiska flygplan är enkelheten i service och användning. Han betonade att det inte var lönsamt utbilda kvalificerade experter för att tekniskt betjäna varje flygplan. Man kunde inte tänka sig "ingenjörutbildade" tekniker till varje flygplan – det skulle bli för dyrt och ej heller optimalt utnyttjande av resurser. I den dagliga tjänsten utnyttjas i stället en tekniker med "medelteknisk" nivå som väl klarade uppgifterna genom att flygplanen inte var så komplicerade. Ingenjörernas uppgift var att leda utveckling och utbildning.

Också flygförarna ges en relativt kvalificerad teknisk utbildning.

● ● Beträffande förarutbildningen sades bl a, att för att gå från 3:e klass-förare till 2:a klass krävs ca 1,5 år. Varje chef har att redovisa uppnådda resultat i den individuella liksom i den samlade uppföljningen vid resp flygregemente. Det individuella resultatet ligger till grund för uppklassning av förare. Varje chef, liksom flygförare, önskar uppnå högre klass. Det sades vara ett naturligt och ömsesidigt intresse. Med högre klass följer också för-





- 1) Grundläggande undervisning – t ex matematik, fysik.
- 2) Specialinriktad utbildning – beroende av vald tjänstegren.
- 3) Praktisk tillämpning på flygplan och materiel.
- 4) Tjänstgöring för praktik vid flygförband eller inom försvarsindustrin.

Omkring 15 proc av studietiden omfattar politisk utbildning.

På särskilda frågor till följeofficerarna klargjordes, att en anställd "flygtekniker", som direkt svarar för den löpande klargöringstjänsten av flygplan, har en 3-årig utbildning i flygvapnet. Bland dessa rekryteras sedan huvuddelen efter inträdesprov till flygingenjörshögskolan (4-årig del). Under de tre första åren på högskolan sker gallring. Alla som genomgått flygingenjörshögskolan kvarstannar i försvarsmakten.

● ● I rundresan inom Sovjetunionen, som företogs i ett passagerarflygplan av

typ Tu-134 (Crusty), ingick bl a besök vid rekreationsanläggningen i Sochi vid Svarta Havet samt i Kiev museer och minnesmärken från andra världskriget.

Vidare avlades ett mycket intressant besök vid den s k Stjärnstanen några mil utanför Moskva, där kosmonaututbildning genomförs. Bl a var det extra spännande att få göra besök i en fullskalereplik av den MIR-rymdstation, som vid denna tidpunkt hade kretsat i rymden med en och samma besättning under nio månader.

Lika intressant var att få följa kosmonautträningen i en annan MIR-station – nedsänkt i en stor vattenbassäng. Det gav en idé om kosmonauternas rörelser och beteenden i sin kommande tyngdlöshet ute i rymden.

Detta var bara några axplock av given information och erhållna intryck från en intressant resa.

Sven Kamsén



Nedan: Demonstration av diverse robotar.



bättre förmåner ifråga om lön, semester m m. Några problem med att fördela personal (förare, tekniker) mellan flygvapnet och Aeroflot föreligger inte.

● ● CFV besökte också flygingenjörshögskolan i Kiev. Man berättade där bl a, att före tillträde till högskolan, som är 4-årig, krävs teknisk mellanskola, d v s vederbörande har då tio års skolgång bakom sig. Med "vanlig" skolbakgrund sades utbildningen här ta fem år. Efter genomgången utbildning erhåller eleven ett diplom. Därefter kan flygingenjören tillträda befattning som ingenjör vid flygregemente eller lärare för teknisk personal. Han är då vanligen i åldern 22–23 år. Men i många fall görs rekrytering bland de främsta "flygteknikerna" på flygregementena och då kan åldern som färdig ingenjör var 28–29 år. Viss kuggning sker under utbildningens gång, dock inte under sista året.

Vid högskolan fanns en kvalificerad lärarstab om ca 300 "doktorer eller högre ingenjörer". Man betonade, att det var en hög nivå på utbildningen och att utbildningsmateriel var av hög klass. Vid demonstration av föreläsningssalar kunde konstateras en relativt rikhaltig samling av vapen, robotar (uppskurna), datorer, instrument m m, vilka utgjorde undervisningsmateriel.

Utbildningen består huvudsakligen av fyra moment:



# FLYGKRIGSHÖGSK

**Skolans huvuduppgift.** – Trots stora förändringar av utbildningens genomförande under tiden från skolans start står skolans motto fast: **SCIENTIAE FUNDAMENTO – MED KUNSKAP SOM GRUND.** Dagens yrkesofficerare möter vid skolan en utbildning med många nya former och inslag jämfört med gårdagens utbildning. En del av det gamla finns dock kvar och är lika aktuellt i dag: Ledarskapsutbildning, utbildning med blandning av militära och civila lärare, närkontakt med Uppsala Universitet, samverkan med Arméns och Marinens motsvarande skolor,

elevutbyte mellan de nordiska länderna, utlandsresan.

Skolan strävar efter att verka i den gamla F 20-andan: Att utbilda yrkesofficerare för ledande befattningar inom FV:s hela verksamhetsområde.

**Dagens utbildning i stort.** – Sedan 1982 svarar FKHS för utbildning av fänriken till löjtnant och löjtnanten till kapten i det nya befälsordningssystemet – NBO. Att märka är att samtliga fem yrkesfack studerar integrerat i de halvårslånga kurser som hittills genomförts vid skolan.

Huvudämnen i såväl *Allmänna kurser* (AK) som *Högre kursen* (HK) är ledarskap, försvarskunskap, taktik och administration.

Efter det allmänna skedet vid FKHS följer ett fackutbildningsskede med varierande längd vid någon av fackskolorna, beroende på vilket yrkesfack eleven tillhör. Efter detta skede är utbildningen fullgjord och befordran sker till löjtnant för AK-eleven och kapten för HK-eleven.

Under ett övergångsskede, innan NBO-systemet helt vunnit kraft, utbildas även redan utnämnda löjtnanter och kap-

*I temaserien om Flygvapnets Uppsalaskolor publiceras här fjärde och sista delen. Det är en beskrivning över Flygvapnets krigshögskola – FKHS. Skolan har sitt ursprung i Flygvapnets kadettskola, som examinerade den första kadettkullen 1945 i de då nyuppförda skolbyggnaderna i Uppsala. Dessförinnan, under nästan tio år, hade officersutbildningen genomförts vid F5 i Ljungbyhed.*



FKHS skolbyggnad med elevmässen i förgrunden.



# OLAN

tener vid skolan. Av de hittills totalt utbildade knappt 700 eleverna har drygt 400 elever varit av kategorin "GBO-elever". Antalet "NBO-elever" ökar dock starkt i kommande kurser och kommer att helt dominera kurserna om några år.

● ● **Allmänna kursen – AK.** Elevantalet vid AK har efterhand ökat och omfattar nu ca 80 elever under AU-skedet. Detta är till största delen teoretiskt inriktat med vissa inslag av praktiska övningar.

Inom ämnet ledarskap finns två större praktiska övningar inlagda. Den ena ge-



*Blandad gemenskap – Orientering om läget.*



— en skola  
i förvandling





Under Operation Samverkan ges tillfälle till både taktikdiskussioner, studiebesök och fysiska övningar.

nomförs i Hemavan och syftet är att öva ledarskap i praktisk form. Eleverna får leda halv- och heldagsturer, utförsåkning, lavinkunskap och fjällvett. En tredagars-tur med övernattnin g i s k snöka (snökantsgrotta) ingår i övningen. Fjällveckan uppskattas mycket av eleverna, inte minst från kamratsynpunkt.

En annan uppskattad ledarskapsvecka genomförs i upplandsskogarna. Kursen indelas i grupper om 8-10 elever inklusive lärare. Den genomför ledarskapsutbildning med ämnet Allmänmilitär utbildning som medel. Veckan inleds med förflyttning på cykel i 10 mil med fältutrustning. De flesta belönas efter cykelturen med sldatprovsmärket.

"Operation samverkan" genomförs mellan de tre krigshögskolorna i syfte att ge tillfälle till diskussioner och visning av de olika försvarsgrenarnas möjligheter. Även kamratskapet mellan skolornas elever förstärks genom samvaro där spex och krigsspelsuppgifter blandas i lagom form.

**Vårbalen** är en tradition som lever vidare och där CFV personligen varje år hedrat balen med sin närvaro. I samband med vårbalen genomförs också ett nordiskt elevutbyte. Från vardera Danmark, Finland och Norge kommer tre elever med följeofficer. Gruppen deltar i ett program under tre dagar omfattandes genomgång av FV:s organisation & uppgifter m m, studiebesök och avslutningsvis avkopplande vårbalsfröjd.

● ● **Högre kursen – HK.** Beskrivningen av HK kan göras kortare, beroende på att under HK genomförs inte så många yttre aktiviteter som under AK.

Under HK läggs tonvikten på tillämpning, främst genom problemlösning och diskussioner, av förvärvade kunskaper i de ämnen som omnämnts tidigare.

Förutom vissa utbildningsbesök lämnar kursen dock skolan för att under tillämpade former fördjupa och bredda kunskaperna genom spel i bas- och luftförsvarstaktik samt stabstjänst.

Kursen gör även en uppskattad utlandsresa för att studera andra länders olika förhållanden inom flyg, teknik och säkerhetspolitik. I oktober 1987 gick resan till Jugoslavien – ett land som inte så många besökt tidigare. Utbytet av resan var i alla avseenden mycket gott.

**AU Fing/met.** – Under våren 1988 genomfördes den första kursen – AU Fing/met – med nio meteorologer. Kursen omfattar sju veckor och ger eleven kompetens för tillträde till Militärhögskolans AK/FV.

Vårens kurs mottogs i huvudsak positivt av eleverna. De lämnade vid kursens slut värdefulla synpunkter på hur nästa kurs skall genomföras. På så sätt kan skolan ge kursen ett ännu bättre utbildningsinnehåll.

**Specialistkursen – SK.** – I oktober 1988 påbörjades för första gången vid skolan en SK med drygt 20 elever. Kursen syftar till att ge utbildning av fänriken till löjtnant och berör samtliga yrkesfack utom flygfacket. Den är avsedd för de yrkesofficerare som avser beträda befattningen i nivån plutonchef för längre tid.

Allmänna skedet vid FKHS omfattar sju veckor. Tonvikten läggs vid ämnena ledarskap, försvarskunskap, taktik och administration. Efter AU-skedet följer ett normalt fackskede vid någon av fackskolorna. Slutlig planering pågår för kursen. Skolans entydiga mål är att ge kursen en

intressant och givande utbildning, som även skall berika FV.

● ● **FKHS och framtiden.** – Den första kursen i NBO genomfördes 1983. D v s det finns i dag sex års erfarenheter av det nya utbildningssystemet. Erfarenheterna av utbildningen hittills vid FKHS är att utbildningssteget FKHS/AK i vissa avseenden "hamnat i kläm" mellan FOHS OK och FKHS HK. Resultatet är i dag att AK AU-skede i fortsättningen kortas ner.

Under våren 1989 kommer en AK om sju veckor och en normal HK att genomföras. Avsikten är att AK och HK i början av 90-talet skall kunna genomföras i en direkt följd, d v s ingen mellanliggande period med förbandstjänstgöring. Denna förändring bygger på förutsättningen att fänriken befordras till löjtnant och att kompetensgivande utbildning för befördran sker genom förbandens försorg.

**Lärare – bristvara.** – Vid fullt utnyttjande av skolans utrymnen kan totalt 120 elever utbildas samtidigt.

För att kunna utbilda de stora kurserna fordras också dugande lärare – och det finns det vid FKHS. För närvarande finns tolv fasta lärare vid skolan fördelade mellan nivåerna I-III. Det finns dock ett starkt behov av ytterligare lärarkrafter. Intresserade är alltid välkomna att diskutera frågan. Vi erbjuder tjänster i en trevlig miljö med både utmanande och intressanta arbetsuppgifter. ■

Vid kursresan till Jugoslavien 1987 hann man även med att besöka några kända turistmål – här den omtalade bron i staden Mostar.







# -bilagan

Nr 3

**I slutet av augusti avhöll FVRF:s styrelse sitt sedvanliga sommarsammanträde. Denna gång stod Gotlands FVf som värd och arrangör av det kulturella programinslaget. Rolf och Ingegärd Gullman personifierade föreningen och stod själva som ansvariga för de flesta av de praktiska kringarrangemangen tillsammans med Evert Östermark, som på genuin gotländska guidade styrelse och anhöriga vid bl a en rundtur på Fårön.**

Styrelsesammanträdet dominerande frågor var redogörelse och analys av det preliminära rekryterings- och utbildningsresultatet för 1987/88 och den ekonomiska situationen efter det slutförda verksamhetsåret.

Riksförbundssekreteraren kunde till styrelsen förmedla det glädjande budskapet att FVRF efter ett antal "magra" år preliminärt nått mer än en 25-procentig ökning av utbildningstimmar för vpl. Ökningen var fördelad på såväl central som regional/lokal utbildning. Det magiska strecket

för 11.000 medlemmar hade också passerats vid budgetårsskiftet, trots att antalet registrerade vpl-medlemmar hade minskat. Även om statistiken ännu inte var färdigbearbetad, står det klart att styrelsen i sin verksamhetsberättelse kommer att kunna redovisa 1987/88 som ett "godår".

De goda utbildningsresultaten medförde att ekonomichefen något senare under sammanträdet fick förklara för styrelsen, att de tilldelade statliga medlen för verksamheten inte

## TOPP i utbildningen MEN ebb i kassan

räckt till. Trots extra prisregleringsmedel från ÖB och ekonomiskt stöd från CFV går FVRF in i det nya verksamhetsåret med ett underskott på ett par – tre hundratusen kr. För att klara en (förhoppningsfullt nog) lika god anslutning till årets kursverksamhet som till 1987/88, är FVRF beroende av ytterligare medelstillskott, konstaterade styrelsen.

Den bekymmersamma ekonomiska situationen överskuggade i viss mån den glädjande

rapporteringen om utbildningsresultatet. Den föranledde långa ingående diskussioner om möjligheter till åtgärder för att förbättra situationen. Trots den ekonomiska hotbilden kan dock styrelseledamöterna och medföljande anhöriga efter söndagens avslutande program se tillbaka på ett mycket angenämt och givande veckoslut och speja framåt på det nya verksamhetsåret med hopp och tillförsikt. Måne kommer fru Fortuna i någon skepnad! ■

Riksförbundssekreteraren

I nummer 2/88 av FlygvapenNytt läste jag om FVRF:s årsstämma, där Kjell Helmersson bl a framkastat ett förslag om namnbyte. "Vad sägs om Flygvapenfrivilligas Riksförbund?" undrade Kjell.

Tillåt en flygvapenfrivillig, icke medlem i FVRF, att undra: Är det meningen att FVRF skall göras till en paraplyorganisation för alla organisationer som i dag har ett stort antal flygvapenfrivilliga i sina led? Eller räknar Kjell Helmersson FVRF:s medlemmar som de enda fullvärdiga flygvapenfrivilliga i landet? Utan att överdriva tycker jag det verkar något förmätet.

De flygvapenfrivilliga finns i dag förutom i FVRF inom BFMT, FIF, FMCK, PPF, SBK och SLK. Vad tycker dessa organisationer om förslaget?

Att byta namn kan i och för sig

## DEBATT – namnbyte

vara ett bra grepp för att nå ut i samhället. Det bör dock snarare ge uttryck för något som är specifikt för organisationen än vara ett alltför allmänt begrepp som blir missvisande.

Alltså: Namnbyte är ett bra förslag. Men passa då på tillfället att profilera organisationen genom att ange er egen unikitet. ■

Nine Engstrand  
lotta i Flygvapnet

### SVAR:

Nini Engstrand, lotta i Flygvapnet, ej FVRF-medlem, tänder de-

batten. Ja, det är vad jag hoppas!

Vid riksförbundsstämman i januari framförde jag för stämman en idé till namnbyte för FVRF till – FLYGVAPENFRIVILLIGAS RIKSFÖRBUND – som ett led i den organisationsutveckling som pågår inom riksförbundet. Avsikten var att väcka debatt. Stämmodeltagarna nappade tyvärr inte på mitt bete. Debatten uteblev då, men nu kanske den kan ta fart.

Nini Engstrand lägger i sitt debattinlägg synpunkter på den namnidé, som jag presenterade. Synpunkter som jag var väl medveten om skulle komma. Från

FVRF:s eller min sida finns emellertid inga aspirationer på att FVRF skall bli någon "paraplyorganisation", även om vi är den största av de två frivilligorganisationer, som utbildar personal utslutande för krigsorganisation. Däremot utgör namnförslaget – FLYGVAPENFRIVILLIGAS RIKSFÖRBUND – ett första försök att hitta ett nytt namn på vår organisation med bibehållen förkortning – FVRF – och tillika ett namn som ger uttryck för organisationens verksamhetsinriktning. Idén skall ses som ett försök att skapa debatt kring namnfrågan. Debatten är nu väckt och förhoppningsvis skall Nini Engstrands inlägg och detta "svaromål" locka flera läsare av FVRF-bilagan att fatta pennan och ge sin syn på namnfrågan. ■

Kjell Helmersson  
Riksförbundssekreterare



# Tufft gäng

**Vårfloden är strid och vattentemperaturen bara åtta grader. Men detta är inget hinder för ett gäng tuffa FVRF-ungdomar, som ständigt siktar uppåt och framåt!**



I 8-gradigt vatten och strid ström ger sig Anders Nilsson ut för att simma över med "handgångslinan" till andra sidan ån.  
Foto: Nicklas Lundgren

Forcering av Alsteråns forsande vatten var ett av momenten i den slutövning som Kalmarsunds pionjærungdomar arrangerade och i vilken även ungdomar från Norra Smålands och Sydöstra Sveriges FVf deltog.

Klädd i enbart kalsingar och flytväst simmade Anders Nilsson över ån med en lina, på vilken deltagarna sedan kunde gå armgång över vattnet. Tufft så det förstår, men nyttigt att kunna.

Under träffen avgjordes också en årligen återkommande fälttävling, som denna gång vanns av Norra småland före Sydöstra.

Några "krigsövningar" eller tävlingsmoment med vapen förekom inte.

– Vi slutade med den formen av verksamhet för ett och ett halvt år sedan. Vill ungdomarna skjuta hänvisar vi dem till skytteföreningarna, säger kn Kurt-Rune Roos, övningsansvarig. Ungdomarna sov i tält. Men några lugna nätter blev det inte, eftersom de ständigt ställdes inför nya problemlösningar. Bl a fingerades en trafikolycka, där ungdomarna fick ge "skadade" första hjälpen och vård.

Torsten Andersson

## Vinterutbildning på "ny" kursgård

**Stagården utanför Bollnäs blev platsen för FVRF:s vinterutbildning 1988, efter många års utbildning vid Trängslet, Transtrand och Fliken. Stagården blev en ny och angenäm erfarenhet.**

Utbildningsplatsen, som ligger i mycket naturskön trakt bjöd på bra övningsterräng, lokaler, förläggning och mat. Utbildningen – som pågick i två veckor – bestod av A-skede, B-skede transporttjänst samt kompletteringsutbildning motortjänst. Samtliga kurser var närapå fullteknade.

God tillgång på snö och med temperaturen ofta pendlande kring noll grader innebar hala och slippriga vägar. En oturlig avåkning skedde vid kursgården. Men det var faktiskt ingen av FVRF-kursernas bilar, utan en distributionsbil på väg till kursgården med för hög fart. Eleverna fick därmed en tankeställare om förhållandet hastighet – väglag.

Första kursveckan hade till stor del teoretisk inriktning. Den andra veckan dominerades av tillämpningsövning för A- och B-

skederna. Delar av kursledningarna samt eleverna ur kompletteringskursen agerade "B-styrka" – med viss framgång.

Major Rolf Löfstrand var skolechef för första gången i FVRF-sammanhang. Första gången var det däremot inte för löjtnant Tore Bertilsson. Han får väl närmast betraktas som gammal räv i dessa sammanhang. Tore var adjutant och skötte förråd och expedition med fast hand och med glimten i ögat.

Detta "premiärår" stod F 16/Se M som kursanordnare. Men 1989 tar F 15 på nytt hand om vinterutbildningen.

Såväl elever och lärare som skoleledning var helt överens om, att Stagården är en bra kursplats och kursgården hälsade också FVRF välkommen åter 1989. ■

Ulf Järnstad

## Pangväder

**I ett härligt vårvinterväder genomförde Upplands FVf årets AK 4-skjutning på F 16:s 100-metersbana. Vid samlingen i ottan hade 16 medlemmar infunnit sig vid vakten.**

I sedvanlig ordning genomfördes under förmiddagspasset de grundläggande momenten i skolehuset. Därefter blev det förflyttning till skjutbanan, som badade i sol från rätt håll. Där vidtog träffbildsskjutning från stativ och genomgång av skjutregler.

Innan det var dags för praktisk övning från 30-metersavståndet, sa magarna och Nils Forsman ifrån. Det var dags för "direkt från ugnen kommen", folieformsvarm pyttipanna. Den avnjöts under beskådande av Bruks-hundklubbens spårövningar i dungarna intill. Snart vidtog träffbildsskjutningen från 30 m. Som vanligt behövde en del riktmatériel korrigeras.

När träffbilderna var godkända av våra förträffliga (!) nyförvärv från I 13 – Torsten Eriksson och Tommy Larsson – var det dags att pulsa bakåt till "hundra-metershuset" för att göra upp om titeln "Föreningsmästare AK 4". Segraren var lovad erhålla UFVf:s nyskapade Sweatshirt i gult och blått "av största storleken" samt en FV-kalender 1988 från FS/Friv. Att detta skapade en utmärkt motivation för goda skjutresultat skulle snart visa sig. Efter endast 15 provskott från 30 m tävlade vi direkt från 100 m med tio skott i magasinet. Skjut-

ningen fick var och en genomföra i sin egen takt. De två I 13-instruktörerna var imponerade över de goda resultat som upp nåddes efter så kort utbildning – betydligt bättre än vad som brukar registreras vid AK-utbildningen vid grundutbildning. (!)

Eftersom fyra man stannade på 93 poäng, fick förstoringsglas-set tas fram och antalet "tiettor" avgöra tävlingen. Bengt Emilsson visade då, att hans övning med m/96 givit honom en god grund för AK-skjutning och – ej att förakta – den "goa" UFVf-tröjan. De övriga 93-poängarna blev inte heller lottlösa. Frivillig-avdelningens hederspris, "FV:s marscher" på grammofonskiva, överlämnades av Nils Forsman för att i framtida envig på skjutbanan ge dem den rätta rytmen vid pekfingermarschen på ha-

Resultat: 1) Bengt Emilsson 93 p. 2) Peter Svanlinde 93 p. 3) Håkan Pettersson 93 p. 4) Royne Dohlk 93 p. 5) Kjell Sundberg 91 p. 6) Curt Eklöf 90 p. 7) Per-Anders Husberg 89 p.

Till hösten hoppas vi kunna följa upp denna skolskjutning AK 4 med en fältskjutning i Skogs-tibble, 2 mil väster om Uppsala.

EJ



# Frivilliga i flygfältsarbetskompani – på väg framåt

**Sedan några år har Hälsinge-Dala FVf och F 15 rekryterat och utbildat frivilliga för placering i flygfältsarbetskompani. Rekryteringen har varit målinriktad mot personer som i det civila arbetar eller är egna företagare i entreprenadbranschen. Detta innebär att de är proffs i branschen. Den utbildning vi ger dem är kompletterande militär utbildning.**

I början av september träffades frivilliga från denna rekrytering på Dala Airport i Borlänge för att bli byggda en väg, förstärka ett splitterskydd samt ordna ett kabelrör under en väg för sambandskabel.

Samling skedde en fredagskväll och baschefen, övlt Uno Sandin, tog emot och gav en allmän information. Därefter övertog flygfältsingenjör *Christer Liljekvist* och gick igenom planen för helgens arbete. Liljekvist tillhör FIF (Flygfältsingenjörföreningarna, som också är en frivilligorganisation). Denna samordning visade sig vara en perfekt lösning och ett bra sätt att lösa instruktörsfrågan.

Lördagmorgon påbörjades byggnad av en ca 200 m lång väg till en TLF-vagn. Ny byggnadsmetod användes. En matta rullades ut på planerad mark. Därefter spreds ett 15 cm tjockt bärlager på mattan. Efter vissa justeringar med väghyvel var vägen klar på eftermiddagen. Sista timmarna på dagen förstärktes

ett splitterskydd, som byggts av frivilliga 1985.

På söndagen utfördes en kabelgenomgång under en väg. Denna kabelgenomgång används vid övningar och är viktig. Hittills har kabeln lagts på vägen med därtill hörande problem.

Asfalten visade sig vara 30 cm tjock, vilket gjorde att arbetet tog något längre tid än beräknat. Men med stor yrkesvana och hög effektivitet var kabelröret nerlagt och vägen återfylld kl 1400. – Därefter återställdes utrustning och maskiner och baschefen avslutade med att tacka för en god insats.

Att frivilliga kan göra insatser på många olika områden har vi fått vitsordat genom en omfattande rekrytering och utbildning av frivilliga inom basområdet. Frivilliga i flygfältsarbetskompani byggde ca 200 meter väg. Det är symboliskt; bara en liten del av den väg vi har kvar med att utnyttja frivilliga i bastjänst. ■

*Tore Bertilsson*

## Reservofficersanställning av vpl befäl

Bestämmelser för denna anställningsform finns i SFS 1972:464 med ändringar/tillägg i SFS 1987:196. Men eftersom de i vissa fall är svåra att tyda och att inte alla berörda frivilliga har tillgång till dem, kan det vara på plats med vissa klarlägganden:

- Före 47 års ålder kan bara fk och lt anställas.
- Frivilligraden behålls vid sådan anställning.
- Reservanställd fk kan gå frivillig befälsutbildning till lt i sitt fack, antingen med frivilligförmåner (tjg-dagar avräknas inte) eller genom att mob-

myndigheten kommanderas vederbörande. – Efter genomförd utbildning sker befordran på flottiljorder (motsv), dock tidigast två år efter fk-utnämningen.

- Fj, fk och lt kan, som tidigare, reservanställas av resp myndighet efter 47 års ålder. Detta innebär ingen skyldighet att tjänstgöra, men man kan teckna avtal om en tjänstgöringsperiod på 60 dagar fram till 55 års ålder.

Befodringsutbildning är inte aktuell för denna personal. ■

*Björn Moberg, C FSIFriv*

# Unika ungdomar

**Första ungdomstinget för FVRF-ungdom ägde rum i Linköping i slutet av maj. 24 flygvapenföreningar var representerade. Huvudtemat var FV:s framtida ungdomsverksamhet.**

Ungdomsting för FVRF-ungdom är en nyhet för i år. En liknande sammankomst skedde i fjol men då som försöksverksamhet.

Ledaren för "tinget" var *Curt Eklöf*, Upplands FVf. Vård och tillika ansvarig för kringarrangemangen var *Stig-Olof "Esso" Carlsson*, Malmens FVf. I mötet deltog också *Patrik Holmberg*, FVRF:s ungdomsrepresentant samt *Björn Moberg* CFV- och FVRF-representant.

Indelade i fyra grupper diskuterade ungdomarna arbetet inom de egna föreningarna. Erfarenheter och information utväxlades. Ekonomi, rekrytering, kursverksamhet, ungdomsföreningsproblem avhandlades. Det fanns tydligt ett stort engagemang i frågorna.

Björn Moberg presenterade FS:s nya förslag till ungdomsverksamhetens utseende i FV. Detta med anledning av FVRF:s ansträngda ekonomiska läge.

Förslaget går i stort ut på att FV- och FVRF-ungdom slås ihop och omarbetas. Förslaget väckte en livlig debatt i grupperna. FV vill för framtiden ha en målinriktad utbildning, som ger fler sökande till FV:s yrken. Utbildningen tenderar till inriktning mot ökad orientering om FV:s yrken samt vpl-tjänstgöring. Ungdomarnas synpunkter på förslaget med förslag och önskemål framfördes.

Flygstaben arbetar vidare på förslaget och har tagit del av ungdomstingets önskemål.

Linköping bjöd på ett tråkigt sommarväder då man på lördagen besökte flygdagen på Malmen. En välarrangerad dag av AF 2 då militärflyget fyllde 75 år på Malmen. Helgen avslutades med ett besök på en flyguppvising vid Kungsängens flygplats i Norrköping. ■

*Niclas Sjölund  
Norrbottens FVf*





**Vi var 24 blivande ungdomsledare som förväntansfullt samlades på Marinens kursgård i Gottskär söder om Göteborg. Där fanns alla åldrar, från 17 till 48 år, från ungdomar till löjtnanter med försvaret som yrke. Redan från början såg våra instruktörer till att vi drillades för att bli föredömen för våra ungdomar.**

## Ungdomsledarutbildning på Gottskär

Våra instruktörer: kn Rolf Ebbing från HV/Friv på P7, kn Andersson och kn Sten såg till att vi fick så mycket som möjligt på den korta tid (en vecka) som kursen varade. Allt från ren truppföring till alkohol- och drogproblem togs upp och gick igenom. Även sjukvården fick sig en rejäl genomgång, där många felaktigheter rättades till.

I och med att de flesta var där utan anhöriga, innebar detta att vi fick en bra gruppkänsla trots den korta tiden. När någon fick en idé, hängde de flesta med på den. När vi på lördagen avtackat våra instruktörer och stod och väntade på mat innan vi skulle åka hem, började vi prata om att vi borde träffas igen.

**OCH DET VAR DÅ** som någon hävde ut sig: *Vi startar en förening!!!*

Efter lite "brainstorming" vid soptunnan utanför matsalen enades vi om att det rikstäckan-

de förbundet **SFULF** skulle bildas. SFULF står för **Sveriges Försvars UngdomsledarFörbund**. I detta förbund skall ungdomsledare inom frivilligförsvaret, ordförande i ungdomsstyrelser, kompanichef/bataljonschef i ungdomsavdelningsorganisation (motsv) och ungdomshandläggare vid myndigheter kunna bli medlemmar.

Vi önskar alltså starta ett forum för utbyte av problem och lösningar inom försvarets ungdomsutbildning, som också spänner över alla vapenslag och organisationer. Vi räknar med att kunna ge en första ordinarie stämma redan i december, där vi kommer att behandla stadgar och styrelse osv.

Har du idéer? Hör av dig! Vårt arbetande utskott är:

**SAMMANKALLANDE**  
Mikael Andersson  
Skolgatan 37 B III  
831 45 ÖSTERSUND



### VALBEREDNING

Peter Dahlqvist  
Jägarg. 9 A  
802 64 GÄVLE

Mats Nord  
Långbackav. 54  
802 38 GÄVLE

### STADGEUTSKOTT

Tony Johansson  
Murbäcksv. 17  
370 30 RÖDEBY

Morgan Berg  
Frimans väg 285  
832 00 FRÖSÖN

Magnus Näslund  
Lagmansvägen 23  
834 00 BRUNFLO

Det är vår förhoppning att ni hör av er till någon av ovanstående för ytterligare upplysningar eller idéer.

*Flygvapenföreningarna då!!! – Jovisst! Undertecknad och Sven Stalin från Folkare FVf vet mer om detta och kan ge er ytterligare information.*

Med hopp om att alla ungdomsavdelningar inom FV anmäler sitt intresse till SFULF. ■

*Peter Dahlqvist  
Gästrik FVf*

Är Du intresserad av att genomgå en- eller tvåveckorskurs i vinter? FVRF genomför kurser i transporttjänst och motortjänst samt markförsvaret vid Stagården vecka 6-7 1989.

Du, som påbörjat eller tänker påbörja frivillig befodringsutbildning, kan också anmäla Dig till Arméns A- eller I-skeden vid Transtrand eller Hemavan. Läs FBU:s kurskatalog för närmare

upplysningar om kurserna eller kontakta Din FV-förening eller frivilligavdelningen vid Din flottilj.

All utbildning är kostnadsfri liksom resor, utrustning, mat och logi. Du får som regel dagpenning som motsvarar Din sjukpenning under kursdagarna. Du kan också ta med Din familj till kursen. Familjen betalar ett rimligt pris för att bo och äta. ■

*Riksförbundssekreteraren*

## Centrala vinterkurser

Anmälan via egen FV-förening till "egna" myndigheten **senast 1 december 1988.**

BEFATTNINGSKURSER			
<b>Motorfordonskurs</b> Körövningar och fordonsvård under vinterförhållanden. Repetition av trafikbestämningar m m. Förarbevis (gällande eller utgången) skall medföras <i>Avsedd för personal som har eller haft förarbevis för tung lastbil</i>	<b>FV-8521</b>	Stagården	v6
	<b>A</b>		
<b>Markförsvaret – repetition vinter</b> Vaktplutonens uppgifter i basbataljon -85 under vinterförhållanden <i>Avsedd för personal placerad i vaktpluton</i>	<b>FV 8612</b>	Stagården	v7

B-SKEDEN			
Transporttjänst – Fu-B (Transportgruppchef)	<b>FV 8521</b>	Stagården	v6-7
Transporttjänst – Öfu-B (Transportgruppchef)	<b>FV 8522</b>		
Transporttjänst – Sg-B (Transporttroppchef)	<b>FV 8523</b>		
Transporttjänst – Fj-B (Transporttroppchef)	<b>FV 8524</b>		
Transporttjänst – Fk-B (Transportplutonchef)	<b>FV 8525</b>		
Transporttjänst – Lt-B (Transportplutonchef)	<b>FV 8526</b>		
Utbildningen omfattar ledarskap, underhållstjänst, körutbildning, reglements- och materielkännedom			



# Transtrandslägrät



**De frivilliga försvarsorganisationer i Dalarna, som äger det välkända Transtrandslägrät, har hos biskopen i Västerås stift ansökt om tillstånd att anordna konfirmationsläger vid kursgården Transtrandslägrät. Tanken är att ungdomar från hela landet, oberoende av om någon förälder deltar i frivilligt försvarsarbete, under några sommarveckor skall få sin konfirmandundervisning där uppe samtidigt med ett stärkande friluftsliv under erfarna lärares och ledares medverkan.**

## Konfirmation och friluftsliv modernt alternativ

Då lägrät till största delen nyttjas för vinterutbildning, står de moderniserade och fina rummen tomma och lektionssalarna outnyttjade under stor del av den snöfria delen av året. Detta har föranlett ägarorganisationernas medlemmar föreslå att man anordnar någon sommaraktivitet för ungdomar. I detta sammanhang har konfirmandundervisning varit ett av de främsta önskemålen.

Många ungdomar har svårt att finna läger som passar. Detta faktum gäller hela landet. I dagens läger är skolarbetet så pressande, att många föräldrar väljer att låta barnen få konfirmandundervisning på sommarläger. För många familjer är Transtrandslägrät ett känt begrepp, men då i vintersamman-

hang genom att någon förälder varit där för militär utbildning eller på idrottsläger. Och då med barnen. När sedan barnen blivit äldre, är det många som önskar sig dit upp i fjällvärlden även på sommaren. Vad kan då vara lämpligare än att samtidigt med konfirmandundervisningen få idka ett stärkande friluftsliv och lära känna fjällhedarna, topparna, ravinerna och skogslandet nedanför och bekanta sig med dess flora och fauna.

Lägerledningen framhåller i sin skrivelse Transtrandslägräts ändamålsenliga standard samt närheten till vildmark och fjällterräng, gångavstånd till kyrkan och samarbete med de två fjällkyrkorna i trakten. Sökanden vill att församlingens kyrkoherde skall bära ansvaret för ungdomarnas utbild-

ning och konfirmera dem. Då ett sådant engagemang kommer att innebära extra arbetsbelastning föreslår man att biskopen ställer någon präst eller teol.stud. till hjälp under lägertiden.

Transtrands församling är till ytan stor och församlingsarbetet krävande. En tid var en diakon placerad här. Mycket av arbetet med ungdomarnas utbildning kanske kan göras av icke präst, då det bland sökarorganisationernas medlemmar finns flera med stor vana vid kurs- och lägerverksamhet samt personalutbildning.

Uppe i Transtrandslägrät är det väl ordnat med rum och liggplatser, varför det finns stora möjligheter för föräldrar att hälsa på sina barn och ta hjälpension på lägrät då kök och matsal är i verksam-

het. "Men allt det där är detaljer, som vi får återkomma till när projektet närmare utformats och kursplanerna diskuterats och fastställt", säger kursgårdens verkställande direktör Greta Bjerneld.

Verksamheten beräknas kunna ta sin början sommaren 1989.

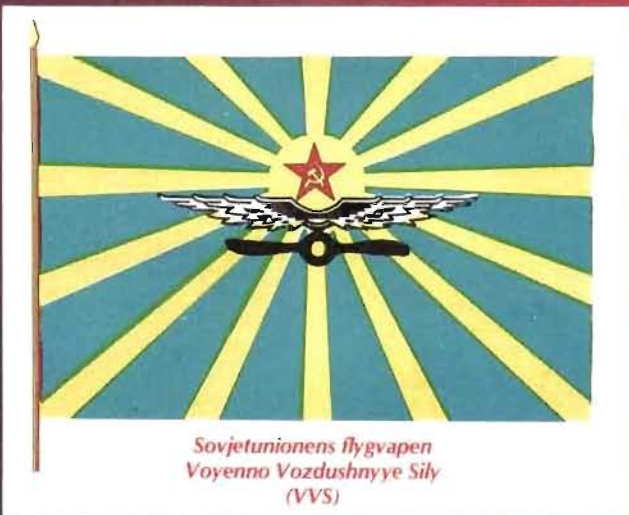
Kursgården Transtrandslägrät drivs av en stiftelse ägd av Dalarnas lottaförbund. Dalarnas befälsutbildningsförbund och Hemvärnet i Dalarna. Översten Curt Hermanson har varit ordförande under alla de år man hållit på att bygga till och modernisera det gamla militära rehabiliteringslägrät, som chefen för Arméns överlätit till frivilliga försvarsorganisationerna för snart 15 år sedan. ■

Nils Pettersson





● Ovan: Rote Su-27 Flanker  
I mitten: MiG-25 Foxbat D = spaningsversionen.



Sovjetunionens flygvapen  
Voyenno Vozdushnyye Sily  
(VVS)

● MiG-29 UB = skolverversionen av Fulcrum.



Kunskap är A och O. Kunskap bygger bl a på erfarenheter. Andras sätt att finna problemlösningar kan utgöra avstamp mot egen idébank. Därför har FV-Nytt sedan flera år tillbaka haft ambitionen att presentera intervjuer och reportage gjorda hos världens främsta flygnationer. ★ ★ Den här gången riktas "strålkastaren" mot Öst. Följande intervju med högt uppsatt militär i Sovjetunionens flygvapen



# INTERVJU



Generalöverste  
**ANATOLIJ  
BORSUK**

## *FlygvapenNytt tar pulsen på sovjetiske vice flygvapenchefen*

(VVS) är att betrakta som unik. Unik därför att det är sällan som intervjuer på denna chefsnivå beviljas. Unik också med avseende på det raka sätt som svaren ges. Det är hedrande att FV-Nytt som första facktidskrift i Väst medgivits denna publiceringsrätt. ★ ★ Intervjuare är LARS CHRISTOFFERSON. Behjälplig med intervjuens genomförande m m har presstjänsten Novosti (APN) varit.



● MiG-29 Fulcrum A





*Su-27 Flanker finns i vårt närområde. Storleksmässigt jämförbart med F-15 Eagle och systemmässigt med F-14 Tomcat.*

**FV-Nytt:** *Flygstridsmiljön har under de senaste åren ändrats i flera avseenden. Ny teknik och nya vapensystem har introducerats. Härmed har också en förändring i flygförarrollen skett. Generalöverste Borsuk, vad kännetecknar enligt Er mening en god jaktförare, en god attackförare och en god spaningsförare?*

**Gen öv Borsuk:** Jag vill nog inte påstå, att uppgifterna för flygbesättningarna principiellt har förändrats i samband med introducerandet av nya flygplanstyper och vapensystem. Uppgifterna förblir fortfarande de traditionella för de olika flygslagen. Jag ser inte heller revolutionerande förändringar i den närmaste framtiden.

En *jaktflygare* måste fortfarande utmärkas av ett väl utvecklat taktiskt tänkande, en fulländad förarteknik, viljestyrka, uthållighet, mod och hög fysisk kondition samt förmåga att tåla stora belastningar.

Förare inom *bombflyget* kännetecknas av sin förmåga att leda sin besättning och styra samspelet mellan dess medlemmar.

Eftersom *spaningsflyget* består av såväl ensitsiga mindre flygplan som flersitsiga tunga flygplan, måste en spaningsförare besitta de egenskaper som kännetecknar såväl jakt- som bombflygare. Förutom dessa kvalitéer måste en spaningsflygförare visa en koncentrerad uppmärksamhet under sina uppdrag och initiativförmåga vid lösandet av sina stridsuppgifter.

**Sovjetiska pedagogiska forskare har inom det allmänna skolsamhället bidragit med mycken värde-**

**full kunskap. Tillämpar Ni även dessa rön inom den militära flygutbildningen? Bedriver flygstridskrafterna någon egen pedagogisk forskning?**

Den sovjetiska stridsflygspedagogiken bygger på användandet av de bästa didaktiska principerna, som tillämpas inom hela vårt utbildningssystem. Värdefulla erfarenheter, pedagogiska grupp- och inlärningsmetoder som tillämpas i våra högre skolor och utbildningsanstalter, finslipas hos oss och används i bred skala i våra militärflygskolor. Samtidigt bedrivs i våra militärflygskolor och akademier ett permanent forskningsarbete i syfte att förbättra undervisningen, eftersom alla våra fakulteter är intresserade av att eleverna (kadetterna) skall få så gedigna kunskaper som möjligt.

Naturligtvis måste man tillämpa en speciell inlärningsmetodik för att på kortast möjliga tid skaffa sig och inpränta kunskaper och färdigheter. Därför söker vi hela tiden efter nya undervisnings- och inlärningsmetoder i våra olika ämnen, inte bara vid krigsflygskolorna och flygkrigshögskolorna (akademierna), utan även vid förbanden. Enligt vår bedömning, har vi lyckats att få en vettig blandning av gammal, god metodik

**Vidvinkelvy från MiG-23 Floggers cockpit. Flygplan med variabel vinggeometri. Finns i vårt närområde. Har demonstrerats i Sverige, på F17 i augusti 1981.**

som prövats i praktiken, och nya former och metoder för undervisning och fostran av flygpersonal.

**Generalöverste Borsuk, hur skulle Ni vilja karakterisera principerna för pedagogiken i Er militära flygutbildning? Mänsklig inläring är ju något mycket komplext och detta gäller förstås också inom flygutbildning, eller hur?**

Utän tvekan. Att lära en människa att flyga mästerligt är en ytterst svår uppgift, men långt ifrån den enda. Det är inte mindre viktigt, att av flygeleven forma inte enbart ett "proffs" utan även en *medborgare*, en *patriot* och *ideologiskt mogen person*.

Till grund för utbildningen och fostran av våra flygare ligger Marx-Lennins teori, som ger möjlighet att inta





bestämda positioner då det gäller världsåskådningsfrågor. Insikten i de objektiva lagarna för naturens utveckling och samhällets funktioner ger möjlighet att bättre orientera sig i olika situationer och att ge exakta värderingar av naturliga fenomen och medvetna företeelser.

En framträdande plats i flygarens utbildning upptar flygarbetets psykologi, människans fysiologi satt i ett komplext system med tekniken.

Det är självklart att flygaren måste besitta djupa kunskaper inom området för tillämpade teoretiska ämnen och att han måste skaffa sig fast inpräglade rutiner vid användandet av olika utrustningar, system och vapen. Den viktigaste metoden för att fullända den professionella skickligheten består i att hela tiden själv för-

bättra alla egenskaper som ingår i detta komplex.

***Det finns inom militär utbildning en mängd olika skolor. En del hävdar att flygutbildningen skall vara hård och sträng. Andra anser att man kan göra avkall på detta och mera måna om ett gott utbildningsklimat. Hur ser Ni på detta?***

Hårda villkor och ett positivt inlärningsklimat utesluter inte varandra. Jag är av den åsikten, att innan man skapar ett hårt utbildningsklimat (där man tydligen avser förhållanden som maximalt liknar reella stridssituationer), måste flygaren vara väl skolad att agera i komplicerade och motsägelsefyllda lägen.

***För att få goda utbildningsresultat måste man ha ett gott elevunder-***

***lag att arbeta med. Hur väljer Ni ut Era elever till den grundläggande flygutbildningen och till den fortsatta flygstridsutbildningen? Använder Ni psykologiska test och i sådana fall, vilka egenskaper söker Ni främst hos Era aspiranter?***

Flygaryrket är svårt till sitt väsen och innehåll. Det är alltså helt naturligt att långt ifrån alla kan lära sig detta till fulländning, även om de önskar detta aldrig så mycket.

Till våra skolor kommer unga aspiranter som frivilligt valt militärflyget som yrke och som anses passa för något konkret flygslag.

Aspiranterna genomgår en noggrann medicinsk kontroll, avlägger examen i allmänbildande ämnen och går sedan igenom ett speciellt anlagstest, där man använder såväl psyko- ▶





logiska prov som olika sofistikerade apparater. Till själva flygutbildningen kommer sålunda de aspiranter som beträffande sin fysik och sina moralisk-psykologiska kvalitéer klarar av arbetet i luften.

Antagningsvillkoren är desamma för alla aspiranter, oavsett de vill bli jaktflygare eller sikta på andra uppgifter. Emellertid ser vi till så att de aspiranter som uppvisat de bästa resultaten då det gäller emotionell stabilitet, tankeprocessens tempo, rörelsekoordination och uppmärksamhetsvolym, rekommenderas i första hand till jaktförare. Vid studiet av karaktärsdrag föredras *beslutsamhet* och *förmågan till självkritik*.

*Vilken bakgrund har Era elever? Har de en hög teoretisk kompetens innan de börjar flyga eller ger Ni dem den kompetensen under flygutbildningen? Behövs det en hög teknisk förståelse för att fullt ut kunna utnyttja de sofistikerade flygstridssystemen?*

Innan våra aspiranter får ge sig upp i skolflygplan får de en omfattande teoretisk skolning.

Eftersom det är meningslöst att placera en blivande flygare i stolen i ett plan utan kunskaper om flygplanets konstruktion, dess aerodynamiska särdrag och hur dessa skall användas, ägnas speciell uppmärksamhet åt den rent tekniska utbildningen. En önskvärd effekt av utbildningen er-



hålls först då teori och praktik samordnas på ett riktigt sätt.

Enligt min åsikt måste dagens flygare vara *tekniskt mycket välutbildade*. Detta är en av de hörnstenar på vilken en verklig flygskicklighet byggs.

*Generalöverste Borsuk, vilken är Er syn på disciplinfrågor inom den militära flygutbildningen? Det ta-*

*Ovan: Attackflygplanet Su-24 Fencer C finns i vårt närområde. Är både tvåmotorigt och tvåsitsigt. – T v: Närstudie av cockpit-besättningen på bomb- & attackflygplanet Tu-26 Backfire B.*





*las ju mycket om en inre, funktionell disciplin. Vad anser Ni om detta?*

Min åsikt är att det inte kan finnas två meningar om detta. För oss står det fullständigt klart, att den allra minsta disciplinlöshet inom flyget riskerar att människoliv gå till spillo. I flygets historia har vi sett tillräckligt många exempel på detta.

Förmodligen behöver man inte heller påpeka, att insatserna av en person som är disciplinerad till sin läggning, ständigt befinner sig under kontroll av hans medvetande. Följaktligen gör en disciplinerad flygare aldrig medvetna avsteg från flygningens lagar och regler, där praktiskt taget varje punkt och paragraf är genomtyrad av tidigare generationers dramatiska erfarenheter.

En odisciplinerad flygare, navigatör eller annan besättningsmedlem kan bli skyldig till en olycka. Man kan med övertygelse påstå, att vilka än motiven är som framkallat disciplinsbrottet, är de alltid ett uttryck för bris-

tande respekt för sig själv och omgivningen. I detta fall har samhället rätt att tänka efter och ställa frågan vem det är som bryter mot flygdisciplinen och om han verkligen behövs inom flygarkretsar. Efter att ha övervägt om vederbörande kommer att medföra mer nytta eller skada skall man dra den rätta slutledningen.

*Initiativförmåga och kreativitet har ju alltid haft stor betydelse inom det militära flyget. Skulle Ni vilja berätta något om dessa kvaliteters roll i den moderna flygstridsmiljön.*

Luftstriden i stort är en komplicerad företeelse, som i lika hög grad kräver fulländade maskiner och vapen, flygskicklighet, taktik och psykologi.

I moderna luftstrider är det svårt att utgå som segrare om flygplanen har samma prestanda och flygförarna är lika skickliga förare. I sådana fall övertas huvudrollen av den som bäst behärskar taktiken, den som har det mest utvecklade flygintellektet samt

den som i kampen mellan stridsflygförarnas kreativitet och initiativförmåga är mest framgångsrik.

Verkliga äss i fråga om kreativ improvisation var de legendariska sovjetiska jaktflygarna **Alexander Pokryskjin** och **Ivan Kozjedub**, som gjorde otroliga insatser i det Stora fosterländska kriget under 40-talet.

Djupgående kunskaper i stridsteknik, en virtuos manövrering av flygplanen samt precision i eldgivningen gav dem möjlighet att finna riktiga lösningar på de allra svåraste stridsuppgifterna och utgå som segrare.

Tiden har inte nedvärderat initiativet och kreativiteten. Dessa kvaliteter har fortsatt att stå på en prioriterad plats i arsenalen hos en modern stridsflygare.

*I västerländsk fackpress har den sovjetiske flygföraren beskrivits som hårt styrd och reglerad och med mycket litet handlingsutrymme. Men i den elektroniska stridsmiljön är det ju möjligt att störa olika kommunikationer och i vissa uppdrag kan man kanske inte alltid*





Från den ensidiga MIG-29:ans båda fenor går utbyggnadsförlängningar ovanpå huvudvingarna. Dessa är inte aerodynamiskt betingade utan "spetsarna" är utrymme för motmedel; IIR-fackeltäckare. Dessa är riktade något inåt, så att facklorna kan skjutas ut mellan fenorna och ovanför motorutloppen. – Den nedre, lilla bilden visar skolversionen MIG-29 UB, som inte har dess två utbyggnader.

**få det stöd man önskar från egna ledningsorgan. Vad anser Ni om detta?**

Jag tror att en dylik bedömning om våra flygförare i betydande grad är styrd av en önskan att se dem just på detta sätt. Men den är ju så långt från sanningen att man inte ens behöver bry sig om att demetera den.

Vad beträffar störningar under en luftstrid kan de vara ömsesidiga, så att motståndaren i detta fall hamnar i en likvärdig situation. Det säger sig självt, att man i utbildningen av flygare inte får glömma att simulera dylika situationer. Stridsutbildningen är mångfacetterad och komplicerad, där man förutom allt annat även använder resultaten av spelmodeller. Det betyder alltså, att en sådan situation kan förutses och spelas upp. Med andra ord kan man i stridsutbildningen av flygare alltid finna former och metoder för att lära dem ett självständigt uppträdande och tänkande vid utförandet av taktiska uppgifter.

**Den tekniska utvecklingen påverkar både utbildning och taktik. Vad anser Ni här vara de största förändringarna sedan andra världskriget?**

Efter det andra världskrigets slut har flyget förändrats kvalitetsmässigt –

dv's flygplanen har erhållit sådana kvaliteter som t ex allvädersegenskaper, större aktionsradier, högre höjder och farter samt utrustningar med en komplicerad apparatur som ger möjlighet att styra och manövrera sådana flygplan. Det har kommit fram V/STOL-plan och flygplan med variabel vinge. Stora förändringar har även skett inom flygnavigeringen. Vapnen har dessutom blivit långdistansverkande, målsökande och de klarar av att träffa mål inom allt större områden.

Den moderna tekniken kräver stor kunnsighet av personalen både i luften och på marken. Specialutbildningen av flygbesättningarna får allt större betydelse.

Att klara de krav som ställs av den moderna flygtekniken går bara om man är en välutbildad flygare som är väl bevandrad i tekniska frågor. Vi gör allt för att leva upp till dessa krav, då vi utbildar våra flygare.

**Tekniska hjälpmedel – datorer och annan elektronik – påverkar snart sagt alla delar av tillvaron. På gott och ont. Inom det civila utbildningssamhället används datorer i allt större utsträckning, man talar t ex om datorstödd undervisning. Använder Ni i Er flygutbildning datorstödd undervisning? Och om så, på vilket sätt?**

I utbildningen ges plats för datorstödd undervisning. Vidare använder våra flygare och navigatörer datorer för att lösa svåra ingenjers-, navigatörs- och taktiska uppgifter. Med andra ord tar de hjälp av datorer, då de måste göra komplicerade matematiska beräkningar och modellera en del element i flygupdraget eller spela igenom ett stort antal lösningsvarianter.

**Simulatorer är ett annat hjälpmedel. Generalöverste Borsuk, hur utnyttjar Ni Era simulatorer? Vad anser Ni om relationerna mellan verklig flygning och simulatorflygning?**

I utbildningen av en flygare intar simulatören en framträdande plats. Med dess hjälp kan man i förväg inarbeta goda vanor då det gäller manövreringen av ett flygplan vid genomförandet av en konkret uppgift, t ex agerandet vid en olycksituation – däribland även sådana tillbud som föraren aldrig har hamnat i eller med största sannolikhet aldrig kommer att hamna i.

Tyvärr finns det inga simulatorer som ens i dag ger möjlighet att återskapa hela bilden av en flygning, speciellt inte påverkan av G-krafter. Man kan inte heller uppnå någon större



psykologisk samstämmighet, eftersom en simulerad flygning är ofarlig.

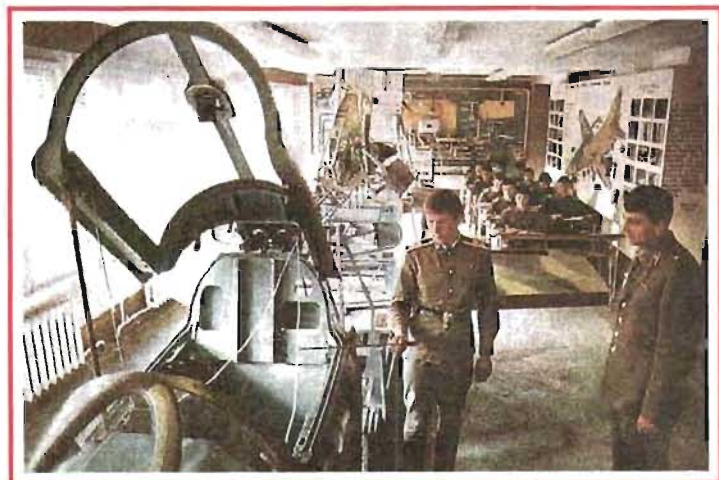
Inte desto mindre är simulatorm till stor hjälp då det gäller instrumentflygning, speciellt då flygplanet går in för landning utan hjälp från markkontrollen.

**Flygutbildning och flygsäkerhetsfrågor hör ju nära ihop. Generalöverste Borsuk, skulle Ni kort vilja berätta om Ert flygsäkerhetsarbete. När man exempelvis en förhöjd flygsäkerhet regelvägen eller genom en förbättrad förståelse hos flygföraren?**

Inom flyget har säkerhetsfrågorna alltid varit akuta. Orsakerna till olyckor och katastrofer är flerfaldiga och skiftande. Men den huvudsakliga är förknippad med den mänskliga faktorn. Vi anser att flygsäkerheten endast kan garanteras genom att man höjer den professionella nivån på flygpersonalen.

**I modern krigföring är det av stor vikt att flygsystemen så långt det är möjligt kan verka under olika förhållanden, mörker – dag, vinter – sommar, dåligt väder – bra väder. Detta ställer krav på att flygförarna skall kunna starta och landa på flygbaser av varierande kvalitet och utformning och under olika väderförhållanden. Hur sker utbildningen av sovjetiska flygförare i dessa avseenden?**

Träningen av flygförare i svåra meteorologiska förhållanden intar en särställning i utbildningen till en första klassens flygförare. Eftersom svårigheten att flyga efter instrument, speciellt vid start och landning, kräver att flygaren framför allt kan överflytta sin uppmärksamhet med stor precision och snabbt analysera den erhållna informationen, inriktas utbildningen av flygförarna på bl a detta område. Sedan skall utbildningen vara så uppbyggd, att denna kvalitet kan hållas på en tillräckligt hög nivå.



**Interiör från sovjetisk lektionssal. Här gäller det tydligen utbildning på MiG-23 Flogger.**



**I vårt närområde finns också det drygt 30-åriga bomb-/attackflygplanet Tu-16 Badger G. Här med attackroboten AS-6 Kingfish.**

**Den moderna flygstridsmiljön kan ju vara rätt kaotisk. Den kräver lugna och stabila människor. Hur uppnår man detta? Kan människor påverkas genom utbildning?**

En flygning kräver i dag av en människa sådana egenskaper som att hon är lugn och beräknande i sina beslut och handlingar. Dessa egenskaper behövs än mer i extrema förhållanden. Uthållighet, kyla och en bedömning av situationen, förmågan att välja den rätta lösningen och genomföra denna är inget som är medfött, utan förvärvas med åren. Hela vårt utbildnings- och träningsystem – flygarens moralisk-psykologiska härdning, med början från flygskolan till reguljära flyguppsdrag i tjänsten – är inriktad på utformandet av sådana kvalitéer. Dessa kvalitéer förstärks och förbättras i takt med att föraren får större rutin och s a s går ända in i ryggmargen.

**I en tidigare fråga talade vi om kreativitet och initiativförmåga. På vilket sätt kan man förbättra dessa**

**egenskaper i flygstridsutbildningen. Hur definierar Ni dessa egenskaper?**

Till de egenskaper vi redan nämnt, bör man lägga föreställning, intuition och föraning.

Det finns många sätt och metoder för att utveckla dessa egenskaper. Allt beror på vem som lär ut och vem som är elev. Men oavsett detta intas förstaplatsen alltid av *självständighet* vid lösandet av taktiska uppgifter. Denna princip ger inte bara möjlighet att skapa förutsättningar för ett individuellt handlingsätt utan ger dessutom möjlighet att öka självförtroendet.

**Det har i sovjetisk fackpress diskuterats mycket om vilken som är den naturliga flygstridsenheten, det enskilda flygplanet, roten eller kanske t o m ett större förband. Vilken är Er syn på detta?**

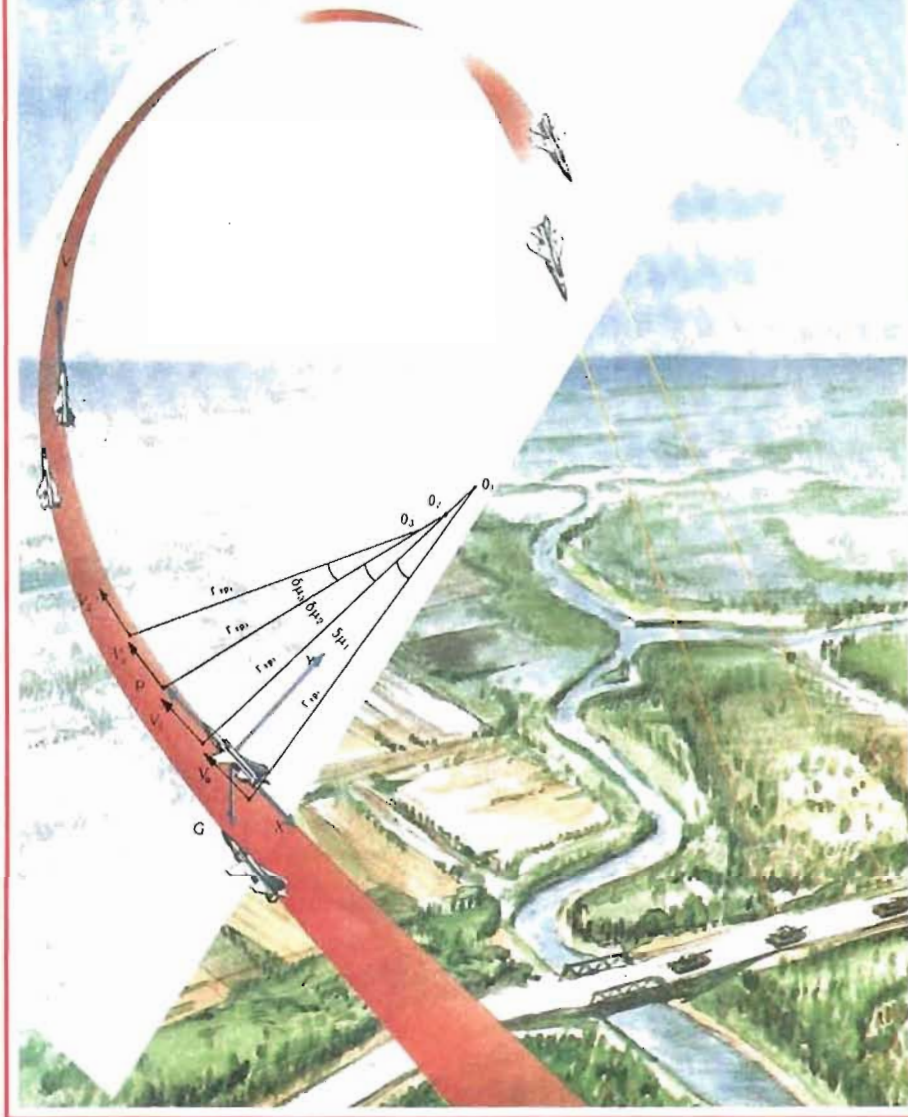
Den moderna flygtekniken – d v s flygplanen och dess utrustning – befinner sig beträffande stridseffektivitet på en sådan utvecklingsnivå, att varje flygplan kan spela en självständig roll. Hur många plan som skall utgöra en flygstridsenhet, när man skall använda sig av en rote, grupp eller större förband, framgår – enligt min uppfattning – sedan man gjort en analys av läget i luften och av förhållandet mellan den givna och förutsagda effektiviteten för att genomföra en konkret stridsuppgift. Det är just det taktiska läget, möjligheten att lösa uppgifterna och uppnå målen, som ger möjlighet att slutgiltigt bestämma stridsenhetens storlek, så att den blir så ändamålsenlig som möjligt. Det är chefens uppgift att bestämma detta. Förmågan att nyttja denna rätt är en mätare på hans taktiska mognad.



## КОСАЯ ПЕТЛЯ С ПОМОЩЬЮ ПМК

См. статью в этом номере журнала.

Цена 40 коп.  
70 000



Undervisningsillustration ur sovjetisk flygtidskrift.

**Alltmer sofistikerade vapensystem, robotar och annat, tycks höra till den moderna flygstridsutvecklingen. Men trots detta verkar det som om automatkanonen fortfarande är ett effektivt vapen i flygstrid. Vilka tankar har Ni om det här?**

Jag tycker nog, att det inte finns något absolut vapen och inte heller kan så finnas. Vilket system som helst, hur modernt det än är, har sitt eget bestämda användningsområde, sina förtjänader och nackdelar. Detta märks speciellt väl då man analyserar räckvidden hos styrda robotar (guided missiles), deras förmåga att skyddas mot störningar och känslighet för överbelastningar och komplikationer vid manövrer i lufrummet.

I detta avseende fyller flygplanskanonen ett vacuum inom ramen från noll till kortdistansraketens verk-

ningsområde. Kanonen är inte påverkbar för störningar och dess effektivitet beror av skyttens skicklighet.

**I en luftstrid är det föga troligt att en jaktförare kommer att möta en motståndare med ett flygplan som har exakt samma egenskaper som det egna. Övar Ni luftstrider mellan flygplan med olika egenskaper?**

Det är just som Ni säger. Ett sådant möte är föga troligt, men ändå inte omöjligt. Träningsstrider genomförs av våra förare såväl mot samma typ av flygplan som mot andra flygplantyper.

**Det finns flygvapen som har särskilda elitförband vilka försöker efterlikna en tänkt motståndares taktik. Har Ni liknande förband, som med sina specialkunskaper kan höja effektiviteten hos andra förband?**

Sådana förband har vi inte. Och de behövs heller inte. Under sin utbildning befinner sig flygarna vid olika förband i olikartade omständigheter och detta är fullt tillräckligt för att ge var och en en möjlighet att uppvisa sin flygskicklighet och taktiska förmåga.

**Den moderna flygstriden verkar kräva en ökad grad av flexibilitet av både organisation och individ. I en rote under uppdrag kan de två flygplanens roller snabbt kastas om. Detta kräver en hög grad av professionalitet även av rotetvåan. Hur ser Er filosofi ut i de här sammanhangen?**

Jag vill än en gång understryka, att luftstriden är ett komplicerat fenomen, som skall värderas i samstämmighet med de förhållanden och den svårighetsgrad som den utkämpas i – vilka vapen och vilken taktik som används, utbildningsnivån på besättningarna och deras psykologiska kvalitet. Därför bör stridsutbildningen hos båda flygförarna vara ungefär densamma med en viss dominans hos roteettan.

Eftersom dagens luftstrider sträcker sig över stora avstånd i rummet, kan ögon- och eldkontakten mellan rote-medlemmarna brytas för ett moment. Då måste rotetvåan ha utbildats att agera självständigt efter en av många varianter. Denna kvalitet hos rotetvåan ger möjlighet för stridsenheten att bibehålla den taktiska samverkan obruten i striden. Om rotetvåan upptäcker fienden först, kan han snabbt inta roteettans roll.

Ju bättre utbildad och förberedd flygaren är för självständiga insatser och ju mer utvecklad ansvarskänsla han har för sin rotekamrats liv och säkerhet, desto större garanti för framgång i luftstriden.

**I en komplex värld ställs allt större krav på ledarskap. Detta gäller förstås även militära ledare på alla nivåer. Var i Er utbildning av flygare introducerar Ni ledarskaps- och organisationsteori? Vill Ni också berätta något om hur Ni ser på de här begreppen?**

En intressant fråga. Jag tror att organisation och ledarskap främst är en fråga om kunskaper, stor kompetens i olika aspekter av luftstridsutbildningen. För att kunna organisera den på rätt sätt och därefter leda den effektivt måste man exakt veta vad man skall göra, varför och hur skall man göra för att nå önskad resultat. Det är helt förståeligt att det för detta krävs att chefer på olika nivåer måste besitta en höggradig yrkesskicklighet, ansvarskänsla och företagsamhet, själv-



ständighet och initiativförmåga, förmåga att kritiskt bedöma sitt arbete.

I vår chefs- och befälsutbildning ägnas stor uppmärksamhet för att utforma sådana kvalitéer. Jag skulle vilja säga att tonvikten läggs på detta.

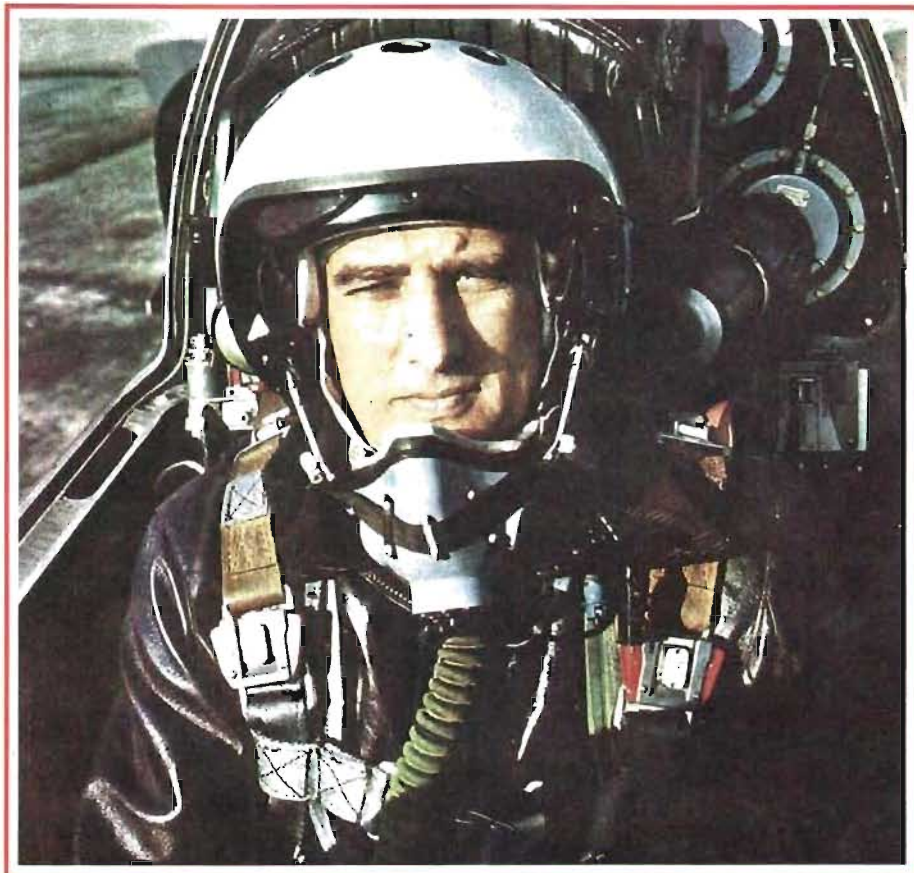
***Den moderna jaktflygaren måste kunna agera taktiskt klokt med sina robotar. Men han måste också kunna engagera sig i mer traditionella jaktmanövrer. Hur ser Ni på utvecklingen på det här området? Har jaktstriden ändrats?***

På denna fråga har jag delvis tidigare svarat. De moderna flygplanen och vapensystemen har vidgat lutrumets gränser för striden – från ytterst låga till stratosfärhöjder. Samtidigt har räckvidden för eldverkan mot en fiende ökat.

Även om introduktionen av styrda robotar har medfört en viss övervikt åt eldens roll i förhållande till rörligheten och manövrerförmågan, minskar detta förhållande inte betydelsen av jaktplanets traditionella manövrerförmåga.

Manövrerförmågan är fortfarande ett medel att nå taktiskt övertag eller att komma undan motståndaren. Luftstriden börjar vanligen på stora avstånd och övergår sedan oftast till att bli en rörlig strid på synavstånd med fienden. Sålunda kan man slå fast, att luftstridens rörliga karaktär bibehåller sin betydelse.

***Generalöverste Borsuk, en sista fråga. Många funktioner i dagens stridsflygplan styrs av datorer. Au-***

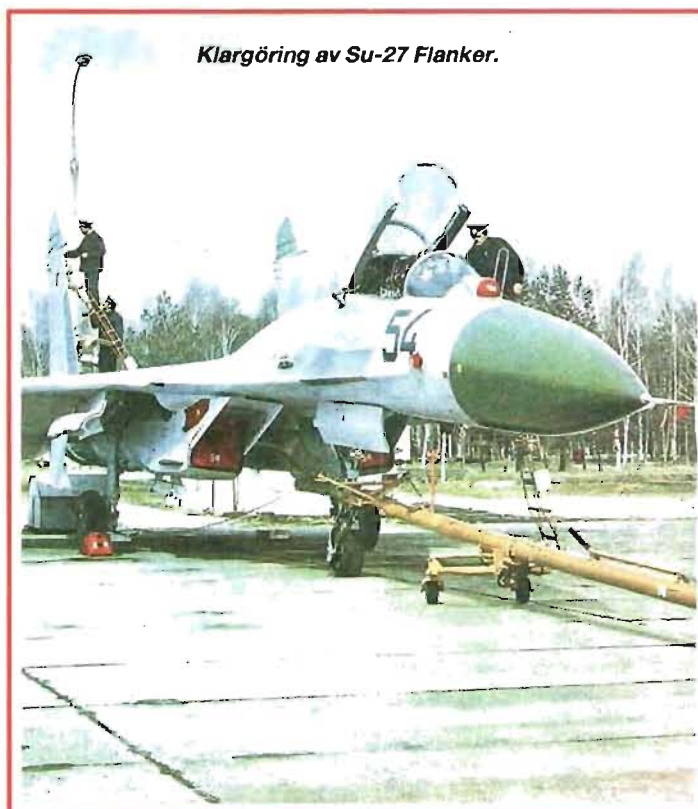


***Sovjetisk flygförare med ny typ av flyghjälm. Lagg märke till de fem "lufthålen" upptill.***

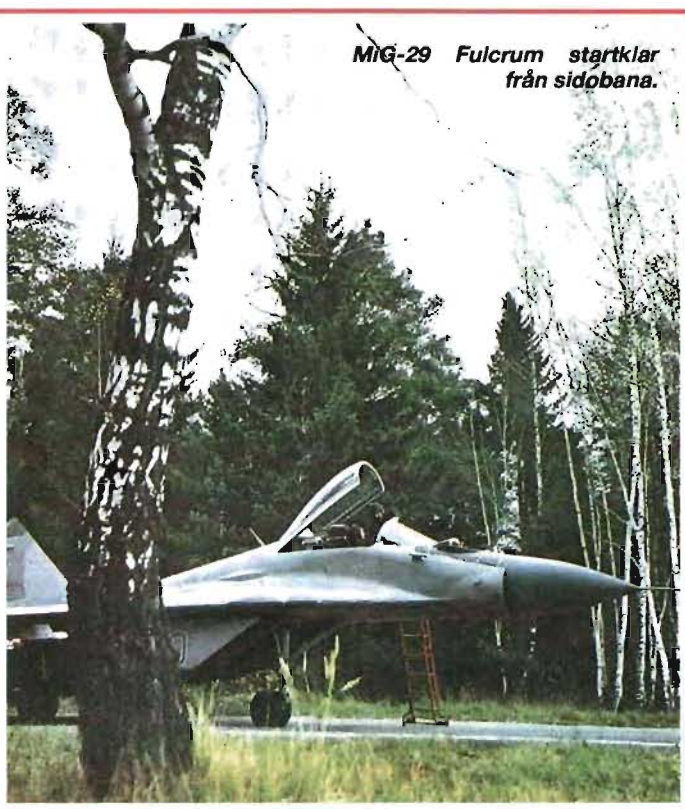
***tomatiken framträder alltmer. Tror Ni att människan kommer att få en allt mindre betydelse i flygstridsmiljön? Eller kommer människan att fortsätta att vara den viktigaste faktorn i luften?***

Jag är djupt övertygad om, att hur mycket man än utrustar ett flygplan

med automatik, kommer föraren alltid att vara den viktigaste länken i systemet "människan-maskinen". Vilken dator som helst överträffar människan endast då det gäller att snabbt lösa standard- och rutinuppgifter. Jag tror på människan och hennes möjligheter. ■



***Klargöring av Su-27 Flanker.***



***MiG-29 Fulcrum startklar från sidobana.***



När den öländska naturen ikläder sig försommarprakten och solen är rund som en prost, då är det gott att leva. Om det då även är gott att springa stafett, är en helt annan sak. Men det är just vad som skett. Vi OK 85-87 ur STRIL = Flygvapnets morgondag – deltog återigen i Ölands Kyrkstafett. ● ● Denna kyrkstafett är en tävlings- och motionslöpning som omfattar tolv sträckor. Sträckorna varierar från 4 till 11 km längd och sammanlagt är stafetten 83 km.



Nåväl, alla lyckades ta sig till "Glädjehyddan" i Köpingsvik, där vi med gemensamma krafter intog kvällsmål och diskuterade igenom laguppställningen.

Helgen igenom belönades vi med strålande väder, så även tävlingsdagen. Vissa hade det så förspant att de kunde köra bil och sola samtidigt. Genom ett missförstånd mellan herr Heinegård och mig, hade jag inte fått FV-tröjor i tid. Men genom en snabb rädd-

## Stafett på al(l)var

ningsaktion lyckades vi få ihop tröjor till de flesta löparna. Dags för start!

Jörgen "Killer" Edin fick äran att

springa första sträckan. Han gav oss övriga ett läge som enbart kunde förbättras. Som förste representant för F 10 sprang jag andra

sträckan. Det gick någorlunda bra ... om jag får säga det själv. Detta trots att jag blev lurad av skyltningen och började spurta några km för tidigt! Näst i tur var Micke Nordstroem på fjärde sträckan. Den klarade han med äran i behåll och viss stelhet i mjukdelarna.

Hedersomnämmande till Marias Erik (ett bra inlägg), Bosse och Martin B (som alltid tar ut sig fullständigt). Eloge även till Erik Baad-Kruka för ett utomordentligt arbete som C TPC.

## Unik FV-kvinna

För första gången i svensk militärhistoria har en kvinna inlett studier vid Militärhögskolan (MHS) i Stockholm.

Det är kaptenen vid Flygvapnet **KRISTINA SJÖDELL**, som den 5 september började sin högre utbildning vid MHS allmänna kurs (AK) på flyglinjen.

Efter genomgången MHS/AK erhåller Kristina Sjödelld majorskompetens – utom vad gäller tjänsteår. Hon kan en tid därefter bli försvarets första, kvinnliga major.

Kristina Sjödelld, som är född 1946, antogs som yrkesofficersaspirant vid Flygvapnet 1980 och har tjänstgjort större delen av sin tid vid F 4/Jämtlands flygflottilj i Östersund. ■

Red.



## FV-Nytt miljövänligt?

*FV-Nytt har länge sökt ett bra, miljövänligt papper att trycka på – bra även för fyrfärgstryck. Denna utgåva är tryckt på ett 100 grams papper som blekts mekaniskt med syrgas – alltså inte med klor. Metoden uppfyller regeringens uppställda gränsvärden. Detta är bara ett första steg – utvecklingen bevakas. FV-Nytt utmanar Armé- och MarinNytt i allas vår miljökamp. Försvaret skall träda i bräschen. Försvaret skall vara bäst! Även på detta viktiga område.* ■

Red.

## F7:s kamratförening

F7:s kamratförening bildades 1965 och kan fira sitt 25-årsjubileum samma år som F7 firar sina 50-år. Dvs 1990.

Nu kanske någon utbrister: "F7 har väl ingen kamratförening!" Jo då, den finns! Men den har sovit gott under de flesta av de 25 åren. Nu har den vaknat, gnuggat sömnen ur ögonen och beslutat sig för att hålla sig vaken. Och förhoppningsvis piggt!

Föreningens ändamål är enligt §1 i stadgarna att "vidmakthålla och stärka samhörigheten mellan nuvarande personal (fast anställda och värnpliktiga) vid flottiljen, vårda traditioner och befordra ett gott kamratskap."

Andra paragrafen säger, att föreningens yttre verksamhet främjas genom sammankomster främst vid Sätenäs.

Medlemskap kan erhållas av varje "välfredad svensk person, som fullgör eller fullgjort tjänst vid

flottiljen". Medlemskap är också öppet för andra, som känner samhörighet med förbandet, t ex för att de har bott här som anhörande till anställd. F7 har ju fortfarande ett stort antal bebodda lägenheter.

Medlemsavgiften, som är en ständigt-medlemsavgift, är f n satt till 50 kr. För detta facila pris får medlemmen också en medlemsnål – en trekantig sköld med blå botten och F7 och FV:s emblem i "guld".

Föreningens adress är: F7 kamratförening, Box 68, 530 32 SÄTENÄS. Postgironummer: 27 59 95-2.

Vill Du bli medlem, så skriv gärna förutom namn, födelsetal och adress, när Du tjänstgjorde vid F7 och vid vilken avdelning.

För våra gamla medlemmar – alla som har medlemsnålen (och det bör vara närmare 3000 personer!): Hör av Dig, så vi kan få en aktuell medlemsförteckning. – Sekreteraren träffas på F7:s Info-avd. Telefon 0510/871 42. ■

Guðrun Olafsson

## Väder 80 nu operativt

Vid samma tillfälle invigde CFV RVäDC N, som efter en tids provisorium fått sin slutliga utformning i och med starten av Väder 80.

Väder 80 innebär att försvarets vädertjänst fått ett system som gör att de lokala väderenheterna snabbare får tillgång till den information man behöver. Systemet är uppbyggt så, att varje utnyttjare skall kunna hämta just det underlag han eller hon för tillfället behöver.

En utförlig beskrivning av Väder 80 presenterades i FlygvapenNytt nr 3, 1984.

*Vid en ceremoni den 15 juni i den norra regionala vädercentralen – RVäDC N – godkände Chefen för Flygvapnet väderinformationssystemet Väder 80 för operativ drift.*

Samtidigt som ceremonin pågick i RVäDC N, genomfördes pressvisningar vid Flygvapnets flottiljer och Marinens helikopterdivisioner. En datorgenererad bild, där CFV tillförde sin namnteckning vid digitaliseringsbord,



**Fyra utredningar har i sex år stött och blött frågan om framtiden för den civila och den militära vädertjänsten. Ena gången har det gällt sammanslagning, andra gången långt drivet samarbete. Nu slutligen är det bestämt: Det blir två SEPARATA funktioner även i fortsättningen och det ekonomiska förhållandet mellan dem blir afärsmissigt.**

## Militära vädertjänsten ej ihop med SMHI



Fr v: C VädL, CFV, C FS, gendir Bert Ekström och direktör Svante Bodin (bägge SMHI).

Fredagen den 17 juni undertecknade SMHI och Chefen för Flygvapnet ett samverkansavtal.

Avsikten med den nya ordningen är att öka effektiviteten genom att anpassa samarbetet till olika användarområden och verksamheter. I ett kund-/leverantörförhållande skall de båda vädertjänsterna, den militära och SMHI, utbyta produkter och tjänster med full kostnadstäckning.

Ett område där väsentliga samordningsvinster kan göras är t ex datorsystem för väderprognosberäkningar. Ett annat samordningsområde är ett svenskt väderradar-nät. Redan nu har man med stora besparingar tillsammans upphandlat ett tekniskt system för radiosonderingar, som möter temperatur och fuktighet upp till 30 km höjd.

Ett område där kund/leveran-

törsförhållandet får betydelse är observationssystemet. Kostnaden för denna basverksamhet är ca 60 milj kr, en summa som i den nya ordningen kommer att delas m h t graden av utnyttjande.

När den nya ordningen införs förändras också ett förhållande som från SMHI:s synpunkt länge varit ett problem. Meteorologer i försvaret har hittills på privat basis utom tjänsten kunnat ta uppdrag från civila kunder. SMHI, som har riksdagens uppdrag att öka sina intäkter, har sett detta som en konkurrens på olika villkor.

En konsekvens av regeringens beslut beträffande förhållandet mellan SMHI och försvarsmakten är att försvarets meteorologer kommer att omfattas av samma förbud mot privat uppdragsverksamhet som redan gäller för SMHI:s meteorologer. Civila kunder skall betjäna av SMHI, som dock kan avtala med försvaret om att ett militärt förband utför produktionen.

Den militära vädertjänsten har sin verksamhet helt inriktad på att tillgodose försvarsmaktens behov. Den ingår också som en del av försvarsmaktens organisation och leds av Chefen för Flygvapnet.

SMHI skall enligt sin instruktion tillgodose behoven på det civila området, där man enligt riksdagens beslut också i stor utsträckning tar betalt för sina tjänster.

Regeringen har beslutat att utbytet av meteorologisk, hydrologisk och oceanografisk information mellan Chefen för Flygvapnet och SMHI fr o m den 1 juli 1988 skall ske i ett kund/leverantörförhållande. Försäljning av tjänster skall ske med full kostnadstäckning. Civilministern utgår från att organisationerna ser över effektiviteten och gemensamt planerar och genomför större investeringar.

Som en följd av regeringens beslut har ett nytt avtal mellan SMHI och Chefen för Flygvapnet upprättats. Det gäller från den 1 juli 1988.

Åke Säterhag



utsändes till samtliga fjärterminaler och markerade starten av Vä-

der 80:s operativa drift.

Paul Åberg



CFV signerar med den "elektroniska pennan".

## Avtal med riksradiation

**ÖB gav 1979 (1976 års Luforutredning) CFV i uppdrag att anordna nytt LUFOR-nät m m för krigsbruk med utnyttjande av riksradiens program 2. Under arbetets gång har det framkommit, att det vore bra om FV fick tillgång till P2-nätet för övningar m m i fredstid.**

vapnet använder och utnyttjar radions P2 i fredstid och vid förhöjd beredskap. Arbetet med avtalsframtagning, som påbörjades hösten -87 med underhandskontakter och förslag till textutformning, har drivits i en positiv anda och med en mycket välvillig inställning från SR sida.

Avtalet ger möjlighet att sända LUFOR och LVORDER m m vid övningar i fredstid över P2-nätet samt förenklar förfarandet vid förhöjd beredskap.

Avtalet med tillämpningsbestämmelser framgår av TFG. - Ny informationsbroschyr som beskriver det nya LUFOR-nätet är under framtagning och beräknas vara tillgängligt vid FBF under hösten.

H-O Persson

Efter ett intensivt arbete undertecknades i juni ett avtal mellan Sveriges riksradiation och CFV. Avtalet reglerar förhållanden när Flyg-



Tjänste  
Taxe percue  
Sverige

[REDACTED]

Vår gemensamma ersändning  
återsänds försändelsen med  
nya adressen på baksidan.

SW•ISSN 0015-4792



# *I väntan på Gripen-epoken flyg- utprovas nya bomb- kapseln*

## **PRESSTOPP!**

FV byter ut sina TP 87  
Cessna 404 mot tre  
TP 101 Beechcraft  
Super King Air B200.

Foto: Hjalmar Anefjord